



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA HUMANA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

ISABEL LOPES PERIDES

A dinâmica dos espaços portuários globais:
O porto de Santos como espaço da globalização.

Versão Corrigida

São Paulo
2024

ISABEL LOPES PERIDES

**A dinâmica dos espaços portuários globais:
O porto de Santos como espaço da globalização.**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr.

Versão Corrigida

São Paulo

2024

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA TESE

Termo de Anuência do orientador

Nome da aluna:

Isabel Lopes Perides

Data da defesa: 14/12/2023

Nome do Prof. orientador:

Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr.

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP.**

São Paulo, 29/01/2024

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'R' followed by a smaller 'M' and a period, positioned above a horizontal line.

(Assinatura do orientador)

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L441d Lopes Perides , Isabel
A dinâmica dos espaços portuários globais: O porto de Santos como espaço da globalização. / Isabel Lopes Perides ; orientador Ricardo Mendes Antas Jr - São Paulo, 2024.
305 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Containerização. 2. Espaços da globalização. 3. Globalização. 4. Porto de Santos. 5. Sistema portuário global . I. Mendes Antas Jr, Ricardo , orient. II. Título.

PERIDES, Isabel Lopes. **A dinâmica dos espaços portuários globais:** o porto de Santos como espaço da globalização. Tese (Doutorado) à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Dedico este trabalho aos meus avós Christovam,
Maria Aparecida, Vasso e Natalia (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. Ricardo Mendes Antas Jr., que nos últimos dez anos da minha vida, muito me ensinou, contribuindo imensamente para o meu crescimento científico, intelectual e humano, me permitindo e me ensinando as alegrias e as lutas da construção de uma pesquisa científica séria. Professor e amigo, que muito admiro e a quem tenho um profundo carinho e respeito.

Aos Professores: Professora Dra. Mária Mònica Arroyo, Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr. e Prof. Dr. Marcos Xavier por todas as observações e ajustes sugeridos quando da qualificação.

Aos Professores: Prof. Dr. Ricardo Abid Castillo, Professora Dra. Mária Mónica Arroyo e Professora Dra. Silvia Lopes Raimundo expresse minha gratidão pela leitura atenta e arguição caridosa que dispensaram ao meu trabalho. Agradeço sinceramente pelo tempo dedicado e pelas valiosas contribuições que compartilharam para que eu possa prosseguir avançado.

Aos Professores Dr. Wanderley Messias da Costa e Professora Doutora Rita Cruz do Departamento de Pós-graduação em Geografia Humana, que muito contribuíram para o meu amadurecimento intelectual, quando das disciplinas cursadas neste departamento.

À Professora Dra. Silvia Lopes Raimundo pelos ensinamentos e pela amizade, desde a minha graduação em Geografia. Professora, que muito admiro e a quem tenho a alegria de poder chamar de amiga.

Aos colegas do Laboplan que ao longo do processo de mestrado e doutorado me acolheram e compartilharam conhecimento e momentos de alegria e esperança em mundo um transformado.

Aos colegas do grupo de orientação do Professor Dr. Ricardo Mendes Antas Jr: Fernando Coscione, Fernando Diório, Mait Bartolo, Rafael Almeida, Mariana Dell'Avanzi, Tatiana Thomaz, Flavio Vendrusculo, Ligia Pinheiro, Heitor Rodrigues, Cristina Parada, Rodrigo Almeida, Fabiana Cunha da Silva e Carin Carrer.

Ao Professor Dr. Alysson Leandro Barbate Mascaro do Departamento de Filosofia da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, e professor coordenador do Grupo de Pesquisa, Crítica do Direito e Subjetividade Jurídica, do qual fiz parte dos anos de 2020 até 2023. Agradeço a acolhida em todas as suas disciplinas, seminários e palestras ao longo dos últimos anos.

Ao grupo de pesquisa, Crítica do Direito e Subjetividade Jurídica, sobretudo aos colegas, Thais Hoshika, Pedro Davoglio, Romulo Cassi, Leonardo Godoy e Reginaldo Gomes que direcionavam as discussões do grupo.

Ao colega e amigo Dr. Marcos Alcyr Brito de Oliveira pelas discussões e debates acadêmicos.

Aos meus pais e amigos, Guaraciaba Lopes Perides e Iracles Vasso Perides. Ao meu irmão, amigo e colega de trabalho, André Luiz Lopes Perides com quem tenho a alegria de dividir a vida acadêmica, fortalecendo e avançando juntos. Ao meu irmão e amigo Antonio Mauro Lopes Perides.

Aos meus queridos amigos e amigas, Rafael Almeida (Rafa), Silvia Lopes (Silvinha), João Souza, Ana Luiza Braggio (AnaLú), Roberta Grecco (Robertinha), Maria Regina Alves (*in memoriam*), Tereza Baghtchedjan (Tela), Silvia Camargo (Syl) e Maurício Yamada que me apoiaram e compartilharam comigo cada passo dessa caminhada.

À Luz, amigo amado, que serve para afastar as sombras da ignorância revelando os matizes ocultos das formas sociais contemporâneas e clareando os horizontes de resistência e de luta.

O porto e a ponte

*O porto é o lugar onde lançamos sonhos
que desde sempre existem.
Para além do oceano,
para o lado de lá que não vemos, e que sabemos
que para lá do mar
existe o início e o fim,
que afinal é a mesma coisa ...
No final do quadrante
na foz da raiz
onde existe o mistério e descobre-se a luz.
Lugar de chegada,
lugar de partida,
e que nas calmarias traz belezas do céu,
e que nas tempestades traz o medo inclemente
em que tudo o que temos é semente do ser.
Para além do horizonte encontra-se o ouro,
fazeres estranhos, saberes sutis ...
e atrás desse sonho içamos as velas,
entregamos ao vento,
o destino dos rumos
e cantando ao futuro aventuras fantásticas
de monstros medonhos
que ousavam cortar a coragem dos fortes.
Sim, o porto de partida para uns,
ponto de chegada para outros tantos,
o quanto que se ganha,
o que se perde e que se barganha.
Sonhos, pesadelos ou realidade,
assombram o homem em sua história.
No porto encontramos riquezas absolutas,
mistérios inauditos, insólitos saberes que se multiplicam
que se avalizam e se transformam
em sempre mais e nunca menos.
E cada qual com seu sonho bem disposto,
aprende e se transforma um pouco mais.
São saberes navegantes
são rios caudalosos
são pontes que se lançam em busca de outros bens.
São sonhos
são saberes
são destinos, que na vida se resolvem e
se transformam na espiral que nunca cessa de crescer.*

***Guaraciaba Perides
Isabel Perides
(set. de 2018)***

RESUMO

PERIDES, Isabel Lopes. **A dinâmica dos espaços portuários globais: O porto de Santos como espaço da globalização**. 2024. 305 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2023.

Esta tese analisa a trajetória histórica do sistema portuário brasileiro em três períodos distintos. Destaca-se a mudança no ranking dos principais portos desde 1970, culminando na centralidade dos portos asiáticos na contemporaneidade. Defendemos que a containerização aparece como ruptura paradigmática, evidenciando seu impacto no mapa-múndi portuário. Os portos asiáticos apresentam infraestrutura concebidas a partir de vastos espaços maleáveis e adaptáveis às exigências de modernidade do período contemporâneo. O porto de Santos emerge como espaço da globalização dominado pela racionalidade técnica e fluidez em rede, contudo persiste a vulnerabilidade destes espaços.

Palavras-chave: Containerização. Espaços da globalização. Globalização. Porto de Santos. Sistema portuário global.

ABSTRACT

PERIDES, Isabel Lopes. **The dynamics of global port spaces: the Port of Santos as a space of globalization.** 2024. 305 p. Thesis (Ph.D.) – University of Philosophy, Letters, and Human Sciences, University of Sao Paulo, 2023.

This thesis analyzes the historical trajectory of the Brazilian port system in three distinct periods. It highlights the shift in the ranking of major ports since 1970, culminating in the centrality of Asian ports in contemporary times. We argue that containerization emerges as a paradigmatic shift, showcasing its impact on the global port map. Asian ports exhibit infrastructure designed from expansive and adaptable spaces to meet the modern requirements of the contemporary period. The port of Santos emerges as a space of globalization dominated by technical rationality and network fluidity; however, the vulnerability of these spaces persists.

Keywords: Containerization, Spaces of Globalization, Globalization, Port of Santos, Global and National Port System.

LISTA DE IMAGEM

<i>Imagem 1 - O tamanho dos navios porta-contêineres (TEUs)</i>	177
<i>Imagem 2 - Gerações de navios porta-contêineres</i>	178
<i>Imagem 3 – Formas de transbordo</i>	181
<i>Imagem 4 – Land Access</i>	233
<i>Imagem 5 – Modelo anyport de Bird</i>	235
<i>Imagem 6 – Viaduto de acesso ao porto de Santos, na região da Alamoia</i>	264
<i>Imagem 7 – Viadutos de entrada e saída dos terminais do Outeirinho</i>	265
<i>Imagem 8 – Avenida perimetral da margem direita (trecho entre o canal 4 e Ponta da Praia)</i>	266
<i>Imagem 9 – Estrada de acesso à Ilha Barnabé</i>	267
<i>Imagem 10 – Rua Idalino Pines (esq.), atual acesso rodoviário principal de entrada e saída da margem esquerda do porto de Santos, viaduto (dir.) de acesso aos terminais (dir.)</i>	267

LISTA DE GRÁFICOS

<i>Gráfico 1 – Distribuição modelo da matriz brasileira de transportes regionais de cargas, 2011</i>	71
<i>Gráfico 2 – Os 10 principais portos do mundo, 1973</i>	149
<i>Gráfico 3 – Os 10 principais portos do mundo, 2021</i>	149
<i>Gráfico 4 – Os 20 principais portos do mundo, 1973</i>	156
<i>Gráfico 5 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 1983</i>	158
<i>Gráfico 6 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 1992</i>	159
<i>Gráfico 7 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 2003</i>	159
<i>Gráfico 8 – Os principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 2014</i>	160
<i>Gráfico 9 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 2021</i>	164
<i>Gráfico 10 – Propriedade da frota de navios, 2022</i>	192
<i>Gráfico 11 – Transporte via longo curso por tipo de instalação (t)</i>	218
<i>Gráfico 12 – Transporte via longo curso por perfil de carga (t)</i>	219
<i>Gráfico 13 – Transporte via longo curso por sentido (t)</i>	220
<i>Gráfico 14 – Transporte via longo curso por grupo de mercadorias (t)</i>	220
<i>Gráfico 15 – Transporte via longo curso – importação por país de origem (t)</i>	221
<i>Gráfico 16 – Transporte via longo curso – importação por porto destino (t)</i>	222
<i>Gráfico 17 – Transporte via longo curso – exportação por país de destino (t)</i>	222
<i>Gráfico 18 – Transporte via longo curso – exportação por porto de origem (t)</i>	223
<i>Gráfico 19 – Transporte via longo curso – por grupo de mercadorias, porto organizado de Santos (t)</i>	224
<i>Gráfico 20 – Transporte via longo curso por perfil de carga – porto organizado de Santos (t)</i>	224
<i>Gráfico 21 – Transporte via longo curso – exportação por país de destino, porto organizado de Santos (t)</i>	225
<i>Gráfico 22 – Transporte via longo curso – importação por porto país de origem, porto organizado de Santos (t)</i>	226
<i>Gráfico 23 – Movimentação portuária por tipo de navegação (t)</i>	226
<i>Gráfico 24 – Movimentação portuária por tipo de instalação (t)</i>	227
<i>Gráfico 25 – Movimentação portuária por instalação, em 2022 (t)</i>	227
<i>Gráfico 26 – Movimentação portuária por instalação, em 2021 (t)</i>	228
<i>Gráfico 27 – Movimentação portuária por instalação, em 2020 (t)</i>	228
<i>Gráfico 28 – Movimentação portuária por instalação, em 2019 (t)</i>	229
<i>Gráfico 29 – Movimentação mensal dos terminais de contêineres do complexo portuário de Santos, entre janeiro de 2010 e dezembro de 2019</i>	257
<i>Gráfico 30 – Representatividade no mercado dos principais países exportadores de açúcar</i>	258
<i>Gráfico 31 – Produção e exportação de açúcar dos principais estados produtores, 2019</i>	259

LISTA DE MAPAS

<i>Mapa 1 – Volume de transbordo e incidências nos principais portos do mundo, 2019</i>	182
<i>Mapa 2 – Volume de transbordo e incidência nos principais portos do mundo,</i>	183
<i>Mapa 3 – Construção, propriedade, registro e reciclagem de navios, 2021 (porcentagem total mundial)</i>	191
<i>Mapa 4 – Portos marítimos brasileiros</i>	214
<i>Mapa 5 – Localização do porto de Santos, 2023</i>	242
<i>Mapa 6 – Áreas de fundeio do porto de Santos</i>	245
<i>Mapa 7 – Visão geral da malha rodoviária que serve o porto de Santos, 2023</i>	249
<i>Mapa 8 – Pátios de intercâmbio entre a malha ferroviária da baixada e a malha da Portofer</i>	250
<i>Mapa 9 – Sistema ferroviário com acesso ao porto de Santos</i>	251
<i>Mapa 10 – Malhas ferroviárias das concessionárias que acessam o porto de Santos</i>	252
<i>Mapa 11 – Dutoviário com acesso ao porto de Santos</i>	254
<i>Mapa 12 – Faixas de dutos existentes no entorno do porto de Santos</i>	255
<i>Mapa 13 – Distribuição de cargas movimentadas nos terminais do porto organizado de Santos, TUPs e terminais retroportuários</i>	263

LISTA DE QUADROS

<i>Quadro 1 – Modelo de privatização portuária no mundo e no Brasil</i>	69
<i>Quadro 2 – Classificação quanto à natureza dos portos</i>	72
<i>Quadro 3 – Tipos de contêineres</i>	75
<i>Quadro 4 – Classificação funcional das cargas marítimas</i>	78
<i>Quadro 5 – Principais companhias portuárias, em 1903</i>	103
<i>Quadro 6 – Panorama dos principais portos brasileiros, 1912</i>	104
<i>Quadro 7 – Planos portuários nacionais</i>	117
<i>Quadro 8 – Cronologia da regulamentação do sistema portuário brasileiro</i>	133
<i>Quadro 9 – A tipologia de riscos em portos, terminais e navegação</i>	168
<i>Quadro 10 – Principais fusões e aquisições, 1997-2007</i>	171
<i>Quadro 11 – Portos públicos</i>	216
<i>Quadro 12 – Portos organizados delegados</i>	217
<i>Quadro 13 – Transformação da interface porto/cidade de Gravari-Barbas (1986)</i>	234
<i>Quadro 14 – Síntese das etapas da transformação da relação porto/cidade em Santos</i>	236

LISTA DE TABELAS

<i>Tabela 1 – Evolução dos navios de linha regular no Atlântico (1830 -1914)</i>	56
<i>Tabela 2 – Mercadorias transportadas por mar, totais anuais de 1840 a 2005 (em milhares de toneladas)</i>	58
<i>Tabela 3 – Portos históricos e Início da exploração portuária (BRASIL, 1949)</i>	118
<i>Tabela 4 – Os 25 maiores portos em transporte de contêineres do mundo em 2020 (t)</i>	155
<i>Tabela 5 – Os grandes portos classificados por ordem de importância, 1904</i>	164
<i>Tabela 6 – Os 15 maiores operadores de TEUs transportados no mundo, em março de 2023</i>	185
<i>Tabela 7 – Frotas por país de propriedade e por bandeira de registro, 2017</i>	189
<i>Tabela 8 – Principais frotas do mundo, por propriedade e registro, jan. de 2022</i>	193
<i>Tabela 9 – Perfil da carga e produtos movimentados, 2023</i>	244

Sumário

INTRODUÇÃO	19
-------------------------	-----------

CAPÍTULO 1 ESPAÇO PORTUÁRIO GLOBAL: O TRANSPORTE MARÍTIMO NO MUNDO GLOBALIZADO	24
---	-----------

1.1 DISCUSSÕES TEÓRICAS PRELIMINARES NA ABORDAGEM ESPACIAL DOS PORTOS.....	24
<i>GLOBALIZAÇÃO E MUNDIALIZAÇÃO</i>	<i>24</i>
<i>GLOBALIZAÇÃO E IMPERIALISMO</i>	<i>27</i>
<i>TEMPO-MUNDO E ESPAÇO-MUNDO</i>	<i>31</i>
<i>DIVISÃO SOCIAL DO TRABALHO</i>	<i>35</i>
1.3 PORTOS PÚBLICOS, UMA INFRAESTRUTURA DE ESTADO COM OPERAÇÕES PRIVADAS.....	48
1.4 TRANSPORTE MARÍTIMO: DESENVOLVIMENTO, REGULAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO	53
1.5 EVOLUÇÃO DOS MODELOS DE PRIVATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO: O PRETEXTO DA NECESSIDADE DAS MODERNIZAÇÕES PORTUÁRIAS PARA ATENDER O MERCADO GLOBAL	66
<i>1.5.1 MODELOS DE CONTROLE PORTUÁRIO.....</i>	<i>67</i>
1.6 ESPAÇOS PORTUÁRIOS: PORTOS, TERMINAIS, CARGAS E NAVIOS	70
1.7 ESPAÇOS PORTUÁRIOS GLOBAIS: OS PORTOS MARÍTIMOS COMO INSTRUMENTOS DA GLOBALIZAÇÃO	84

CAPÍTULO 2 OS ESPAÇOS PORTUÁRIOS NA CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL: DE ENTREPOSTOS DAS ECONOMIAS REGIONAIS AO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL	87
--	-----------

2.1 DA PERIODIZAÇÃO.....	93
2.2 DO DECRETO DE CONCESSÃO DOS PORTOS BRASILEIROS EM 1869 A FORMAÇÃO DE UM SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL	97
2.3 DE 1930 A 1990 DA FORTE PRESENÇA DO ESTADO NO CONTROLE DOS PORTOS À CHEGADA DAS ONDAS PRIVATISTAS.....	114
2.4 MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: 1990 ATÉ OS DIAS ATUAIS	127

CAPÍTULO 3 A DINÂMICA DO SISTEMA PORTUÁRIO GLOBAL 135

3.1 SISTEMA TÉCNICO E ESPAÇO GEOGRÁFICO	135
3.2 REDES: FLUIDEZ E POROSIDADE TERRITORIAL.....	138
3.3 REGULAÇÃO HÍBRIDA DO TERRITÓRIO: ESTADO, NORMA JURÍDICA E PODER HEGEMÔNICO CORPORATIVO.....	139
3.4 FORMA JURÍDICA NO PERÍODO CAPITALISTA	140
3.5 MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL	144
3.6 OBJETOS GEOGRÁFICOS E UNICIDADE TÉCNICA.....	146
3.7 ALGUNS ELEMENTOS IMATERIAIS DA HISTÓRIA RECENTE DOS GRANDES PORTOS MARÍTIMOS GLOBAIS.....	150
3.8 SISTEMA PORTUÁRIO GLOBAL	162
3.8.1 SISTEMA HUB AND SPOKE	176
3.8.2 BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA	186

CAPÍTULO 4 O PORTO DE SANTOS ENQUANTO ESPAÇO DA GLOBALIZAÇÃO 196

4.1 UM RETORNO TEÓRICO A GLOBALIZAÇÃO E ESPAÇOS DA GLOBALIZAÇÃO EM MILTON SANTOS	196
4.2 TÉCNICA, GLOBALIZAÇÃO E PORTOS BRASILEIROS	204
4.4. RELAÇÃO PORTO-CIDADE	230
4.5 ESPAÇOS DA GLOBALIZAÇÃO: PORTO DE SANTOS	237
4.6 FIXOS: INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SANTOS.....	241

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....272

REFERÊNCIAS281

ANEXO I.....297

INTRODUÇÃO

As sociedades se distinguem no tempo e no espaço pelo modo de produção, e concomitantemente, internamente ao modo de produção, como é o caso do capitalismo que se distingue por fases. A formação socioespacial comporta uma realidade histórica geograficamente localizada. Em cada momento histórico cada elemento do espaço muda o seu papel e a sua posição no sistema temporal e espacial. É devido ao movimento social que os portos mudam de significação, e é justamente por isso que as formas-conteúdo vão se alterando ao longo desses processos que se refletem também na formação destes sistemas.

Contemporaneamente, os portos precisam se tornar competitivos para atrair investimentos e operadores portuários das variadas partes do mundo. Portos que não se enquadrem nestas exigências ficam a margem da integração produtiva nacional e internacional. Nas últimas décadas, os espaços marítimos, e em especial os portos marítimos, conectados entre si por rotas marítimas, estão se tornando os novos territórios da globalização.

A partir da década de 1990, uma mudança mundial de vetores econômicos prega a substituição do controle do Estado pelas privatizações. Nesse momento, o discurso da necessidade da eficiência, atrelado a modernização portuária, começa a ganhar peso. A modernização e a privatização das infraestruturas portuárias surgem sob a argumentação de serem fundamentais para o enfrentamento da competição dos portos globais.

A relação do direito do Estado e dos transportes marítimos é uma relação bem antiga, inclusive com origens geopolíticas. Contudo, com a globalização o Estado-nação perde uma parcela do seu poder, regulação híbrida, para multinacionais e transnacionais da navegação marítima.

No Brasil, nas últimas três décadas, a política setorial de transportes aquaviários tem assumido as seguintes diretrizes: processo de desestatização, projeto de reorganização portuária, abertura à participação de usuários privados, concessão da administração e exploração de alguns portos menores e de instalações específicas de grandes portos, tais como terminais de contêineres, de automóveis e de movimentação de grânéis sólidos.

Partindo destes pilares, nesta pesquisa, buscou-se explorar de forma detalhada os capítulos, partindo do todo e passando por diversas camadas, destacando nuances, conexões e

especificidades que visam contribuir para compreensão integral dos espaços portuários globais, sobretudo, o porto de Santos em São Paulo.

Empreendemos uma sucinta revisão histórico-geográfica abrangendo a Antiguidade Clássica, Período das Grandes Navegações e Portos do Brasil Colônia. Esta breve análise visa proporcionar uma compreensão de que cada modo de produção e cada período histórico subjacente possuem seus próprios elementos sociais, políticos, econômicos, entre outros, que integram um todo e que constituem os portos de cada período. O porto surge como fruto da simbiose de instâncias sociais e novas características surgem a cada novo período histórico.

No *Capítulo 1 Espaço Portuário Global: O Transporte Marítimo no Mundo Globalizado* realizamos uma revisão bibliográfica considerando conceitos importantes para o desenvolvimento da pesquisa, tais como: Globalização, Mundialização, Imperialismo, Tempo-Mundo, Espaço-Mundo e Divisão Social do Trabalho.

Analizamos a transição do regime de acumulação do regime fordista para o regime de acumulação flexível. Buscamos entender as recentes privatizações portuárias e analisamos como os portos públicos, mantendo infraestrutura estatal, operam conjuntamente com setores públicos e privados.

Selecionamos portos de relevância na dinâmica histórica portuária global contemporânea. Apresentamos uma revisão do transporte marítimo, buscando compreender a inter-relação entre a mudança de paradigmas econômicos (revolução industrial e etc.), avanços tecnológicos (mudança de tamanho de navios, material do casco, tipo de motor), tipo de mercadoria transportada e mudança legislativa que foram acompanhando todas estas transformações sociais e tecnológicas.

No contexto da privatização portuária brasileira, discutimos como o discurso da privatização portuária atende às demandas de um mercado global, pressionando a privatização de portos que historicamente operaram eficientemente sob a infraestrutura estatal. Exploramos os modelos de privatização portuária no Brasil e em nível global, considerando o contexto histórico e a formação socioespacial de cada país que selecionam um modelo específico de privatização portuária. Por fim, buscamos compreender do ponto de vista técnico e tecnológico os espaços portuários contemporâneos: Terminais, cargas e navios. Abordamos como essas infraestruturas desempenham um papel instrumental na dinâmica da globalização.

No *Capítulo 2 Os espaços portuários na construção do território nacional: De entrepostos das economias regionais ao período técnico-científico-informacional*, a partir da proposta do Prof. Milton Santos da periodização como um caminho de método, propomos a análise da trajetória recente do sistema portuário brasileiro dividido em três períodos distintos:

1869 – 1930: Início da organização portuária brasileira enquanto sistema portuário nacional; **1930 – 1990:** A partir de 1930 tem-se o início do processo de industrialização e integração nacional, nesse período acontecem o planejamento e fortalecimento das políticas portuárias e do sistema portuário já integrado de forma nacional; **1990 até os dias atuais:** O desenvolvimento do porto global, iniciado no período anterior, vai se fortalecendo ao longo das décadas subsequentes. O auge deste período, se estabelece com o fortalecimento do discurso da privatização portuária, sob o pretexto da premente modernização.

O *Capítulo 3 A Dinâmica do Sistema Portuário Global* inicia com um embasamento teórico do entendimento desta dinâmica a partir de uma revisão conceitual que considerou: Sistema técnico, espaço geográfico, meio técnico-científico-informacional e unicidade técnica que incorporam as perspectivas de Milton Santos; redes, fluidez e porosidade territorial segundo Mónica Arroyo; regulação híbrida segundo Ricardo Mendes Antas Jr.

Com base nestes aportes teóricos, é desenvolvida uma análise da mudança do ranking dos principais portos do mundo desde 1970, evidenciando a transição do mapa-múndi portuário global para a configuração atual, destacando a mudança dos principais portos europeus em 1970 para os atuais portos asiáticos.

No desenvolvimento deste capítulo, alcançamos o ponto central da pesquisa: A containerização como ruptura paradigmática do sistema portuário global. A fundamentação empírica e conceitual sustenta a percepção de que a containerização se materializa como objeto técnico, entretanto, incorpora intrinsecamente a complexidade inerente ao sistema capitalista. A partir desta tese, procuramos entender de que maneira a containerização influenciou a mudança de paradigma no mapa-múndi portuário.

Com a containerização, observa-se um aumento progressivo no tamanho dos navios, demandando calados cada vez mais profundos. A Europa passa a enfrentar desafios na implementação de sua modernização portuária e aprofundamento de calados, devido às limitações históricas de seus portos. A modernização de portos historicamente estabelecidos implica considerar alterações nas características portuárias, uma questão que se revela ainda mais intrincada quando aplicada a portos de significância histórica.

A pesquisa mostra que os portos que permaneceram em posições relevantes no ranking portuário foram portos que de alguma forma foram destruídos na Segunda Grande Guerra Mundial, não esbarrando de forma tão contundente na imutabilidade física do porto histórico. Com base neste fato, defendemos a tese de que um dos motivos da ascensão dos portos asiáticos na atualidade é não esbarrarem na dificuldade da manutenção das características de portos

históricos, apresentando construções altamente modernizadas a partir de grandes espaços maleáveis a exigência de modernidade do período.

A partir do aumento dos navios e da necessidade do aumento dos calados portuários analisamos a construção do sistema *hub* que parte de um porto concentrador ou porto de distribuição e a partir dele o transbordo para embarcações menores que farão por sua vez a distribuição para outros portos.

Analisamos o fenômeno denominado Bandeira de Conveniência, sendo uma prática que remonta as origens da navegação, chegando à atualidade como prática que consiste na inscrição de um navio de um Estado diferente dos reais proprietários ou operadores do navio. Essa prática é considerada ilegal, pois ela visa a redução de custos e burla normas de segurança, normas ambientais, normas trabalhistas internacionais e nacionais.

Finalizamos este capítulo buscando compreender como esse emaranhado de rede técnica-científica-informacional propiciou um verdadeiro congestionamento portuário global quando da pandemia de Covid-19, sobretudo nos anos de 2020 e 2021.

No *Capítulo 4 O Porto de Santos enquanto Espaço da Globalização* desenvolvemos uma pequena revisão teórica da globalização a partir de Milton Santos.

Partindo da posição geográfica do porto de Santos, enquanto porto marítimo, dentro do complexo sistema portuário nacional, buscamos compreender a sua importância dentro deste sistema a partir dos fluxos transportados nas últimas décadas.

A relação porto-cidade, de modo geral, centraliza-se na interface entre o porto e cidade na zona urbano-costeira. Buscamos desenvolver esta relação baseando-se em vínculos funcionais e espaciais, ou seja, compreender a dinâmica entre a proximidade do porto com as atividades da cidade do porto de Santos.

Para entender essa complexa relação, trabalhamos o mapa dos portos marítimos brasileiros fazendo a distinção geográfica e conceitual dos tipos portuários. Localizamos o porto de Santos com toda sua extensa rede rodoviária, malha ferroviária e dutos que servem ao porto traçando uma relação com a distribuição das cargas a partir do porto. O porto de Santos considera prioritariamente a movimentação de cargas em suas três categorias: granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral (em carga geral prioritariamente celulose e veículos).

No âmbito dos estudos setorializados, emerge uma discussão teórica em aberto quanto à categorização do porto de Santos como um *hub port*. Dentre os estudiosos, há divergências, especialmente quando se considera a possibilidade de o porto de Santos não se alinhar completamente com a definição convencional de *hub port*, sobretudo, devido aos seus altos tributos.

Finalizamos este capítulo concluindo que os avanços tecnológicos por si só não foram suficientes para resolver a ocupação do espaço urbano pelo porto de Santos. O tão almejado adjetivo da modernidade, eficiência, só se completará quando houver a qualificação da mão de obra portuária e a apropriação da cidade e de seus possíveis benefícios que as atividades portuárias podem trazer, construindo uma relação de reciprocidade entre porto e a cidade de Santos.

Concluimos esta tese, mantendo a convicção que nem todos os espaços são globais e a globalização se dá em diferentes níveis dentro do sistema portuário nacional. Embora exista um sistema portuário global que se sobreponha como *layer* de fundo de todos os demais sistemas e que representa a escala mais complexa do espaço geográfico portuário coexistem no mesmo período escalas menores e menos complexas.

O porto globalizado se tornou um porto muito mais frágil frente à concorrência do que os portos dos períodos anteriores na medida em que ele pode ser facilmente substituído por outro que apresente uma estrutura mais moderna, mais eficiente e com uma oferta de serviços mais rápidos com tarifas mais competitivas.

A marca do porto contemporâneo é a unitização e racionalização da carga de forma tal que seja possível a movimentação da carga em grande unidade movimentadas mecanicamente. Os portos atuais podem funcionar como instrumentos da globalização, pois são espaços dominados pela racionalização com a interface da lucratividade, da competição e das redes.

Os portos marítimos, espaços da globalização, não servem apenas a entrada do gigantes porta-contêineres. Por funcionarem como espaços de conexão com a rede global, são espaços complexos, diversificados e principalmente vulneráveis. O aumento da utilização da tecnologia nestes espaços não impediu que continuassem a serem porta de entrada a imigração ilegal, drogas, produtos proibidos, crime organizado e até terrorismos, contudo o que os diferencia dos demais portos de outros períodos e modos de produção é a racionalidade técnica e a fluidez em rede imposta a estes espaços.

CAPÍTULO 1 ESPAÇO PORTUÁRIO GLOBAL: O TRANSPORTE MARÍTIMO NO MUNDO GLOBALIZADO

O papel histórico dos portos é de primeira ordem na construção do território brasileiro. Pelos portos tivemos a entrada de colonizadores e escravos e a saída de riquezas nos diferentes ciclos econômicos. No Brasil colônia as cidades portuárias mantiveram entre si e com a metrópole portuguesa, uma relação de arquipélago. Ao longo das últimas décadas o mundo assistiu a uma ruptura no sistema portuário, fruto da introdução da alta tecnologia inserida no transporte marítimo e do processo contínuo de expansão e aprofundamento do sistema capitalista. Os portos foram aos poucos se distanciando das cidades¹ e tornando-se infraestruturas de exportação e importação com o emprego de alta tecnologia. O porto nas últimas décadas tem se transformado em um anexo especializado do espaço nacional dentro de uma organização funcional do espaço global.

Para o transporte marítimo as destacadas consequências da globalização foram a introdução dos contêineres e o aumento das dimensões e das velocidades dos navios; as fusões, aquisições e alianças entre as grandes operadoras de transporte marítimo; e a especialização dos portos e terminais ao lado da intensificação da abordagem logística.

1.1 DISCUSSÕES TEÓRICAS PRELIMINARES NA ABORDAGEM ESPACIAL DOS PORTOS

GLOBALIZAÇÃO E MUNDIALIZAÇÃO

Segundo Chesnais (1996, p. 23-24) no começo dos anos de 1980 o termo “global” começou a ser difundido em obras e artigos de consultores formados pelas escolas americanas de administração de empresas as “*business management schools*”. E por intermédio de autores como o japonês K. Ohmae e o americano M. E. Porter o termo se solidificou na imprensa econômica e financeira logo invadindo a narrativa da política neoliberal. Outros termos passaram a ser utilizados em consonância tais como: globalização, tecno-globalismo, fim das fronteiras (*borderless*), fim do Estado (*stateless*). Este autor reforça a ideia de que os termos

¹ Sobre esse tema verificar o capítulo 4 desta tese.

não são neutros e foram usados no discurso político e econômico cotidianamente por serem termos vagos e com possibilidade de serem utilizados com variadas conotações: “cada qual pode empregá-lo exatamente no sentido que lhe for conveniente, dar-lhes o conteúdo ideológico que quiser.”

A partir do termo globalização algumas metáforas com peso descritivo e/ou interpretativo começaram a circular pela bibliografia especializada: “aldeia global”, “fábrica global”, “terra pátria”, “nave espacial”, “nova Babel”, “economia-mundo”, “sistema-mundo”, “shopping center global”, “Disneylândia global”, “nova visão internacional do trabalho”, “moeda global”, “capitalismo global”, “mundo sem fronteiras” “tecnocosmo”, “planeta Terra”, desterritorialização”, “miniaturização”, “hegemonia global” e os tão fortemente debatidos “fim da história” e “fim da geografia”. A ideia fundamental trabalhada por todas as expressões é de que existe um sistema global com atuação própria e independente das fronteiras dos Estados nacionais (IANNI, 2007).

Eustaquio de Sene (2015, p. 24-28) ao trabalhar com a etimologia da palavra globalização resgata a ideia de que o termo aparece como: *globalização*, no Brasil, *globalización*, nos países de língua espanhola, *globalisierung*, na Alemanha e *mondialisation* nos países francófonos. Para ele a resistência francesa em usar *mondialisation* ao invés de *globalization* ressoa mais como uma resistência dos países francófonos fruto de disputa cultural, política e econômica entre francófonos e anglófonos do que propriamente uma lapidação para representar o termo com melhor precisão.

O termo de origem francesa, *mondialisation*, segundo Chesnais (1996, p. 24) encontrou resistência não só para se impor internacionalmente, mas também no discurso político e econômico francês. Isso se deve a dois principais motivos: por ser o inglês o veículo linguístico do capitalismo e por mundialização possuir uma menor nitidez conceitual do que os termos “globalização” e “global” e essa menor nitidez não seria aleatória, mas intencional. Segundo ele:

A palavra “mundial” permite introduzir, com muito mais força do que o termo “global”, a ideia de que se a economia se mundializou, seria importante construir depressa instituições políticas e mundiais capazes de dominar o seu movimento. Ora, isso é o que as forças que atualmente regem os destinos do mundo não querem de jeito nenhum. (CHESNAIS, 1996, p. 24)

Para Chesnais (1996, p. 13-18) o termo *mundialização do capital* refere-se a uma nova configuração do capitalismo mundial e nos mecanismos que comandam o seu desempenho e sua regulação. Para ele a expressão “mundialização do capital” é a que reflete mais diretamente ao termo em inglês “globalização” (*globalization*). Ao unir o termo mundialização ao conceito capital fica reforçada a ideia central de que não é todo o planeta que interessa ao capital, mas somente uma parte dele e essa ideia tomou folego após 1979-1981 quando: “[...] o capital recuperou a possibilidade de voltar a escolher, em total liberdade, quais os países e camadas sociais que interessa para ele.”

Por pouco que se saia do campo da ideologia pura e se entre no campo de um enfoque científico, a palavra “globalização” ou “mundialização” representa um convite imediato a escolher ou criar instrumentos analíticos que permitam captar uma totalidade sistêmica. Isto não apenas no tocante ao conceito de capital, que deve ser pensado como unidade diferenciada e hierarquizada, hoje cada vez mais nitidamente comandada pelo capital financeiro. Aplica-se também à economia mundial, entendida como relações políticas de rivalidade, de dominação e de dependência entre Estados. A mundialização do capital e a pretensão do capital financeiro de dominar o movimento do capital em sua totalidade não apagam a existência dos Estados nacionais. Esses processos, no entanto, acentuam os fatores de hierarquização entre os países, ao mesmo tempo que redesenham sua configuração. (CHESNAIS, 1996, p. 18)

Para Chesnais o termo globalização é ambíguo, vago e cheio de conotações e, portanto, passível de manipulação ideológica.

Em sua obra, *Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal*, publicada originalmente no ano de 2000, Milton Santos busca explicar a globalização como um fenômeno de três faces: a globalização como fábula, a globalização como perversidade e por uma outra globalização - como possibilidade. Para ele, a fábula da globalização se constrói em um grande número de fantasias que sustentam a bondade do processo de globalização, mas que de fato estaríamos diante da presença da ideologização maciça como máquina que sustenta as ações dando continuidade ao sistema capitalista fazendo com que para a maior parte do planeta a globalização se imponha como uma “fábrica de perversidades”. Todavia, para ele seria possível mediante uma globalização mais humana pensar na construção de outro mundo.

Santos (2011 [2000], p. 15) considera a globalização o ápice de internacionalização do mundo capitalista e para entendê-la há de considerar dois elementos fundamentais: o estado das técnicas e o estado da política. Nas palavras de Santos:

A globalização não é apenas a existência desse novo sistema de técnicas. Ela é também o resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito global, responsável pelo essencial dos processos políticos atualmente eficazes. Os fatores que contribuem para explicar a arquitetura da globalização atual são: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, representado pela mais-valia globalizada. Um mercado global utilizando esse sistema de técnicas avançadas resulta nessa globalização perversa. Isso poderia ser diferente se seu uso político fosse outro. (SANTOS, 2011 [2000], p.15)

Na atual fase do capitalismo há a ocorrência do que Santos (2011 [2000], p. 20) chamou de *motor único*: “Hoje haveria um motor único que é, exatamente, a mencionada mais-valia universal.” O novo estágio da internacionalização intensificada com o sistema unificado de técnicas propiciou uma massificação e uso global: de produtos, dinheiro, crédito, dívida, consumo e informação. Todavia, a “mundialização da técnica” e a “mundialização da mais-valia” apresentam-se como realidade, vocação e tendência. Para Santos, o que há em toda parte “é uma vocação às mais diversas combinações de vetores e formas de mundialização”, pois em nenhum país houve a completa internacionalização.

Conclui-se portanto, que sobre globalização, parece haver uma convergência entre Chesnais e Santos, porém para Santos, globalização é um período e não somente um processo econômico. Além disso, ele também utiliza “mundialização”, mas aplica um sentido diferente do sentido que utiliza para o termo “globalização”. Para Santos, o termo “mundialização” aproxima-se mais do que pensa Chesnais sobre “*mondialisation*”.

GLOBALIZAÇÃO E IMPERIALISMO

Não há consenso entre os pesquisadores se a globalização e o imperialismo são fenômenos distintos. Enquanto alguns (por exemplo, Armen Mamigonian) que acreditam que não há uma mudança relevante no capitalismo que justifique a utilização de um novo conceito

e para estes o imperialismo seria apenas uma nova fase dentro de um mesmo processo para outros (por exemplo, Milton Santos) o imperialismo e globalização são fenômenos distintos.

Para o geógrafo Armem Mamigonian (2004) a globalização não passa de um novo termo para designar o mesmo fenômeno já descrito por Lênin. Nas palavras deste autor:

O maior inimigo da humanidade, o mais destrutivo e o mais corruptor, é atualmente o imperialismo norte-americano. Mas ele é celebrado pelos seus intelectuais domesticados, na metrópole como na periferia, como defensor da democracia e da liberdade [...] A ideia de globalização foi criada pelos economistas de direita das universidades norte-americanas, o que estimulou os cientistas políticos da mesma posição ideológica a fabricar “teorias” [...] (MAMIGONIAN, 2004, p. 3 e 5)

Sobre o entendimento de Mamigonian o pesquisador Sene (2015, p. 28) destaca:

Alguns pesquisadores têm afirmado que ainda vivemos a fase do imperialismo. Por exemplo, o geógrafo Armem Mamigonian recorrentemente tem dito isso em suas palestras, como a que fez no Simpósio Multidisciplinar Internacional, realizado em julho de 1977, em Bauru (SP). Nessa visão, bastante difundida entre setores de esquerda, a globalização seria uma nova roupagem para o velho imperialismo, descrito por Lênin e outros autores marxistas.

Para o geógrafo Milton Santos (2011 [2000], p. 20) imperialismo e globalização são fenômenos distintos. Para ele, a mais-valia universal aparece como um ponto diferencial entre o imperialismo e a globalização.

Havia, com o imperialismo, diversos motores, cada qual com sua força e alcance próprios: o motor francês, o motor inglês, o motor alemão, o motor português, o belga, o espanhol etc., que eram, todos motores do capitalismo, mas empurravam as máquinas e os homens segundo ritmos diferentes, modalidades diferentes, combinações diferentes. Hoje haveria um motor único que é, exatamente, a mencionada mais-valia universal. (SANTOS, 2011 [2000], p. 20)

Sobre essa questão abre-se como ponto de reflexão: Santos acreditava que os conceitos são históricos. Desta forma, isso implicaria considerar que o imperialismo hoje seria permeado pelo motor único da mais-valia universal.

Outro ponto diferencial entre globalização e imperialismo, para Santos (2011 [2000], p. 39-40), é o uso das técnicas que passam por uma importante mudança qualitativa e quantitativa. Segundo ele, na globalização com o papel unificador das técnicas de informação, passou a existir uma presença praticamente obrigatória em todos os países dos sistemas técnicos hegemônicos. O uso imperialista das técnicas, que embora também fosse um uso desigual e combinado permitia de uma certa forma a convivência de níveis diferentes de formas técnicas e formas organizacionais. Com a globalização as técnicas hegemônicas se tornam praticamente homogêneas em toda a parte do globo e muitas vezes escapa ao domínio da política e se subordina ao mercado. Graças a isso no mundo globalizado o espaço geográfico passa a ter novos contornos, características e definições:

No mundo da globalização [...] Os atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros. [...] A globalização, com a proeminência dos sistemas técnicos e da informação, subverte o antigo jogo da evolução territorial e impõe novas lógicas. [...] Outro fenômeno a levar em conta é o papel das finanças na reestruturação do espaço geográfico. O dinheiro usurpa em seu favor as perspectivas de fluidez do território, buscando conformar sob o seu comando as outras atividades. Mas o território não é um dado neutro nem um ator passivo. Produz-se uma verdadeira esquizofrenia, já que os lugares escolhidos acolhem e beneficiam os vetores da racionalidade dominante mas também permitem a emergência de outras formas de vida. Essa esquizofrenia do território e do lugar tem um papel ativo na formação da consciência. O espaço geográfico não apenas revela o transcurso da história como indica a seus atores o modo de nela intervir de maneira consciente. [...] Com a globalização, todo e qualquer pedaço da superfície da Terra se torna funcional às necessidades, usos e apetites de Estados e empresas nesta fase da história. [...] (SANTOS, 2011 [2000], p. 63 - 65)

Com a globalização houve uma multiplicação exponencial das taxas de fluidez do capital. O capital-mercadoria, o capital-dinheiro e o capital-trabalho passaram a ter cada vez mais uma maior necessidade de movimento. Em contrapartida, os capitais financeiros, móveis em essência, passam a ser mais concentrados. Com a lógica instituída pelas firmas multinacionais a força produtiva torna-se internacional e a produção autônoma em relação ao consumo. Nas palavras de Santos (2012 [1982], p. 23):

Essa forma de universalização altera as dimensões geográficas da atividade humana. Quando a divisão do trabalho e a cooperação perversa por

ela ocasionada se estendem à escala do planeta, o mundo como espaço se torna o espaço global do capital².

Para Avineri (1972 [1968], p. 210) a universalidade necessita de uma dimensão geográfica. E foi Marx que observou que a sociedade civil cria necessidades cuja satisfação exige um mercado universal. Resulta daí uma unidade que é universal tanto nos modos de produção como no estilo de vida.

Questa universalità richiede una dimensione geografica. Marx mostra come la società civile crea i bisogni che, per essere soddisfatti, rimandano a un mercato universale. Da ciò emerge un'uniformità mondiale dei modi di produzione e dello stile di vita, che si sviluppa e si accentua ulteriormente con ogni successiva espansione della civiltà capitalista europea. Il carattere unico della civiltà occidentale consiste, secondo Marx, nella sua capacità di universalizzazione; nessun'altra società umana ha sviluppato questa capacità. Questo sforzo singolare dell'Europa moderna ha dilatato, all'interno del capitalismo, le capacità creative dell'uomo fino a limiti prima sconosciuti. Si è così individuato, secondo Marx, il ruolo civilizzatore della borghesia, che attrae nella sua orbita tutte le nazioni non europee³. (AVINERI, 1972 [1968], p. 210)

Essa tendência universalista do capitalismo não tem apenas uma interface geográfica, mas também está presente nas relações sociais. Para Marx enquanto essa universalidade do mercado não atinja seu limite geográfico ao extremo, o capitalismo não terá atingido seu ápice: *“Marx sostiene che, finché questa universalità del mercato non ha raggiunto il suo estremo limite geografico, il capitalismo non ha toccato il suo apice.”*⁴ (AVENERI, 1972 [1968], p. 212)

² Santos faz referência a nota 6 AVINERI, S. 1968. **The Social and Political Thought of Marx**. London, Cambridge University Press.

³ *Tradução sugerida*: Esta universalidade requer uma dimensão geográfica. Marx mostra como a sociedade civil cria necessidades que, para serem satisfeitas, necessitam um mercado universal. Disso emerge uma uniformidade mundial de formas de produção e estilo de vida, que se desenvolve e se acentua ainda mais com cada expansão subsequente da civilização capitalista europeia. O personagem único da civilização ocidental consiste, segundo Marx, em sua capacidade de universalização, nenhuma outra sociedade humana desenvolveu essa habilidade. Este esforço singular da Europa moderna estendeu-se, a todo o capitalismo, as capacidades criativas do homem até limites antes desconhecidos. Segundo Marx, identifica-se assim o papel civilizatório da burguesia, que atrai todas as nações não europeias para a sua órbita. (AVINERI, 1972 [1968], p. 210)

⁴ *Tradução sugerida*: “Marx argumenta que até que essa universalidade do mercado tenha atingido seu limite geográfico extremo, o capitalismo não atingiu seu ápice.” (AVINERI, 1972 [1968], p. 212)

Para Santos, toda a estrutura voltada à acumulação tem efeito sobre a organização do espaço, pois “a organização do espaço não é indiferente à “qualidade” do capital instalado nos diferentes pontos do espaço”. Para ele, na medida em que a sociedade se mundializa também o espaço torna-se mundial. (SANTOS, 2012 [1982], p. 23).

No começo da história das técnicas o homem se subdividia em grupos e cada grupo inventava sua própria técnica para tirar da natureza os alimentos necessários para a sua sobrevivência. O homem organizava o espaço na medida de suas próprias forças. Aos poucos novos nexos e novas formas de organizar o espaço foram surgindo na medida em que foram surgindo um aumento de produção e comércio entre as coletividades até culminar na atual fase, em que a economia se torna globalizada.

O atual período do espaço global teve seu início em meados do século XVI, nos primórdios do período capitalista. A formação socioeconômica aparece solidificada na figura do Estado e a sua proliferação aparece como uma necessidade para a expansão imperialista, pois ele o institucionaliza e o expande. Todos os espaços passam a apresentar-se como potencialmente utilizáveis.

Para que esse ponto fosse atingido o caminho percorrido primeiramente passou pela abundância da mão-de-obra, depois pela divisão e subdivisão do processo produtivo que permitiu a mínima qualificação profissional e por fim o desenvolvimento das técnicas de transporte e comunicação que possibilitou a fragmentação da produção em várias partes do mundo. (IANNI, 2007 [1995], p. 18-19)

TEMPO-MUNDO E ESPAÇO-MUNDO

A história moderna e contemporânea compõe um cenário de formação e expansão dos mercados envolvendo nações e nacionalidades; uma história de sistemas coloniais e imperialistas, de geopolíticas e geoeconomias. E nesse contexto emerge a ideia de “economia-mundo” um conceito que está presente tanto em pesquisas de Braudel quanto de Wallerstein. Embora Braudel prefira economia-mundo enquanto Wallerstein prefira a noção de sistema-mundo, ambos combinam bem o olhar do geógrafo com o do historiador e trabalham sobre a opção do econômico com base na ideia de uma sucessão de sistemas econômicos mundiais. (IANNI, 2007, [1995], p.30-31]

Eles leem as configurações da história e da geografia como uma sucessão, ou coleção de economias-mundo. Descrevem atenta e minuciosamente os fatos, as atividades, os intercâmbios, os mercados, as produções, as inovações, as tecnificações, as diversidades, as desigualdades, as tensões e os conflitos. [...] Permitem reler o mercantilismo, o colonialismo, o imperialismo, o bloco econômico, a geoeconomia e a geopolítica em termos de economias-mundo. Reescrevem a história do capitalismo, como no caso de Wallerstein, ou história universal, como no de Braudel, em conformidade com a ideia de economia-mundo. (IANNI, 2007, [1995], p.31)

No seu livro *Civilização material, economia e capitalismo: século XV – XVIII. O tempo no mundo*, Braudel (2009, p. 11) no capítulo 1 se propõe a explicar teoricamente a divisão do espaço e o tempo: “[...] tentar dividir o espaço, depois dividir o tempo – estando o problema sem situar antecipadamente as realidades econômicas, e mais as realidades sociais que as acompanham, conforme seu espaço, depois conforme sua duração.” Em sua obra ele aborda em primeiro lugar as economias, pois para ele, é quem dá o “ritmo do tempo material do mundo” e todas as outras realidades, em maior ou menor graus, são por elas influenciadas.

Logo de princípio Braudel traz algumas distinções que são importantes, segundo ele:

O espaço, fonte de explicação, põe em causa ao mesmo tempo todas as realidades da história, todas as partes envolvidas da extensão: os Estados, as sociedades, as culturas, as economias ... E, conforme escolhamos um ou outro destes conjuntos, modificar-se-ão o significado e o papel do espaço. Mas não inteiramente. [...] Para iniciar o debate, devemos esclarecer as duas expressões que se prestam a confusão: *economia mundial* e *economia-mundo*. A economia mundial estende-se à Terra inteira: representa, como dizia Sismondi “o mercado de todo o universo”, “o gênero humano ou toda aquela parte do gênero humano que faz comércio e hoje constitui, de certo modo, um único mercado.” A economia-mundo (expressão inusitada e mal acolhida pela língua francesa, que outrora forjei, à falta de melhor sem grande lógica, para traduzir um emprego especial da palavra alemã *Weltwirtschaft*) envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica. (BRAUDEL, 2009 [1996], p. 12, *grifos do autor*)

Por sua vez Wallerstein no prefácio da edição de 2011 do seu livro *O moderno sistema mundial* vol. 1, afirma que, ao analisar o período pós-1945 sob a ótica de categorias weberiana acabou por utilizar a categoria sistema-mundo, mas não tal qual usou Braudel, pois não a utilizou como sinônimo de global.

En ese momento yo consideraba que estaba discutiendo primordialmente con los sociólogos weberianos; no con el mismo Max Weber sino con el uso de sus categorías tal como se deba en la sociología estadounidense (y hasta cierto punto mundial) en el periodo posterior a 1945. Imperaba la impresión general de que el libro de Weber sobre la ética protestante significaba que la existencia de ciertos tipos de valores constituía un requisito previo necesario para lo que en periodo posterior a 1945 solía llamarse modernización o desarrollo (económico). En ese tiempo el procedimiento especializado habitual consistía en examinar, país por país, la existencia o el surgimiento de tales valores. El resultado fue la creación de una especie de orden jerárquico de la marcha del progreso. ¿Qué país fue el primero? ¿Cuál vino después? Y ahora cuál sería el siguiente? Y, como pregunta derivada, ¿qué tenía que haber ahora un país para poder ser el siguiente? Yo traté de cuestionar esa narrativa de varias maneras. En primer lugar, insistía en que este proceso podía examinarse país por país sino sólo dentro de una categoría más amplia que denominé sistema-mundo (donde la palabra mundo no es sinónimo de global): un *mundo*, no el mundo, como lo expresaría Fernand Braudel. (WALLERSTEIN, 2011, p. XII e XIII⁵).

Enfatiza ainda que autores como Barry Gill afirma que o sistema mundial é único e teve suas origens há mais de cinco mil anos atrás, e que esse sistema poderia ser analisado por meio de ondas longas que se apresentam em todo o sistema. Gill teria ido mais longe, afirmando que Wallerstein, Braudel, Marx e Weber que sustentavam que os sistemas-mundo moderno haveria se originado na Europa em meados do século XVI eram de certa forma culpados pela difusão da visão eurocentrista.

A partir de la década de 1990 surgió un importante grupo de especialistas que, de diferentes maneras, sostenían que el papel de China em el mundo moderno había sido gravemente ignorado, lo cual, afirmaban, conducía a una visión muy distorsionada del mundo. Algunos lo hicieron subrayando la existencia y persistencia de un mundo sínico desde el siglo XV hasta la actualidad. Otros lo hicieron sugiriendo que las comparaciones económicas entre China y Europa occidental eran considerablemente

⁵ Tradução sugerida. Naquela época, considerei que estava discutiendo principalmente com sociólogos weberianos, não com o próprio Max Weber, mas com o uso de suas categorias como deveria ser na sociologia americana (e, em certa medida, mundial) no período pós-1945. Havia uma impressão geral de que o livro de Weber sobre a ética protestante significava que a existência de certos tipos de valores era um pré-requisito necessário para que no período pós-1945 costumava ser chamado de modernização ou desenvolvimento (econômico). Naquela época, o procedimento especializado habitual consistia em examinar, país por país, a existência ou surgimento de tais valores mobiliários. O resultado foi a criação de uma espécie de hierarquia na marcha do progresso. Qual foi o primeiro? O que veio a seguir? E o agora qual seria o próximo? E, como questão derivada, o que é que um país tem de ter agora para poder ser o próximo? Tentei desafiar essa narrativa de várias maneiras. Em primeiro lugar, insisti que esse processo poderia ser examinada país por país, mas apenas dentro de uma categoria mais ampla que chamei de sistema-mundo (onde a palavra mundo não é sinônimo de global): um mundo, não o mundo, como diria Fernand Braudel. (WALLERSTEIN, 2011, p. XII e XIII)

erróneas. Pero Andre Gunder Frank fue mucho más lejos. Frank participó desde fecha temprana en el análisis de los sistemas-mundo. Él mismo había escrito libros que postulaban los orígenes del moderno sistema-mundo en el siglo XVI. Sin embargo, en los años noventa le dio un importante giro a su análisis. Tanto por sí mismo como en obras escritas conjuntamente con Barry Gill, adelantó la hipótesis de que el sistema mundial (el único sistema mundial) tenía sus orígenes unos cinco mil años atrás. Insistió en que este sistema mundial podía analizarse utilizando muchas de las ondas largas que se presentaban simultáneamente en todo el sistema. No sólo quería insistir en que este singular sistema mundial había existido durante cinco mil años. Deseaba insistir también en que China había sido siempre (o casi siempre) el eje central de este singular sistema mundial. Opinaba que el “ascenso” de Europa estaba limitado al siglo XIX y parte del XX, y lo veía como una interrupción momentánea de ese sistema centrado en China. Dijo que quienes sosteníamos que el moderno sistema-mundo se había originado en Europa, ya fuese en siglo XVI o antes, éramos culpables de eurocentrismo. La imputación abarcaba a Fernand Braudel y a mí, pero también tanto a Max como a Weber. Su principal libro, *Re-Orient: Global Economy in the Asian Age*, ha sido muy leído y discutido. Tres de sus colegas en el campo del análisis del sistema-mundo – Samir Amin, Giovanni Arrighi e yo – escribimos largas críticas del libro en un número especial de *Review*. Mi propia crítica se centró en tres cuestiones. Primero, tenía la sensación de que el argumento de Frank era básicamente el mismo de los economistas neoclásicos. A diferencia de otras obras de análisis de los sistemas-mundo, de verdad se merecía el membrete de “circulacioncita” El cambio es eterno. Nada cambia jamás. Los dos tópicos son “ciertos”. Las estructuras son los arrecifes de coral de las relaciones humanas, que tienen una existencia establecida durante un período relativamente largo de tiempo. Pero las estructuras también nacen, se desarrollan y mueren.⁶ (WALLERSTEIN, 2011, p. XXV- XXVI)

⁶ *Tradução sugerida.* A partir da década de 1990, surgiu um importante grupo de acadêmicos que, de diferentes formas, argumentavam que o papel da China no mundo moderno tinha sido seriamente ignorado, o que, segundo eles, conduzia a uma visão altamente distorcida do mundo. Alguns o fizeram enfatizando a existência e a persistência de um mundo sínico desde o século XV até o presente. Outros fizeram-no sugerindo que as comparações econômicas entre a China e a Europa Ocidental estavam seriamente erradas. Mas Andre Gunder Frank foi muito além. Frank esteve envolvido desde cedo na análise de sistemas mundiais. Ele próprio escreveu livros postulando as origens do sistema mundial moderno no século XVI. Contudo, na década de 1990 ele deu uma guinada importante em sua análise. Tanto por si mesmo como em trabalhos escritos em conjunto com Barry Gill, ele apresentou a hipótese de que o sistema mundial (o único sistema mundial) teve a sua origem há cerca de cinco mil anos. Ele insistiu que este sistema mundial poderia ser analisado usando muitas das ondas longas que estavam presentes simultaneamente em todo o sistema. Ele não queria apenas insistir que este sistema mundial único existia há cinco mil anos. Ele também queria insistir que a China sempre (ou quase sempre) foi o eixo central deste sistema mundial único. Ele era de opinião que a “ascensão” da Europa se limitava ao século XIX e parte do século XX, e via-a como uma interrupção momentânea desse sistema centrado na China. Ele disse que aqueles de nós que sustentavam que o sistema mundial moderno teve origem na Europa, seja no século XVI ou antes, eram culpados de eurocentrismo. A acusação incluía Fernand Braudel e eu, mas também Max e Weber. O seu livro principal, *Re-Orient: Global Economy in the Asian Age*, foi amplamente lido e discutido. Três dos seus colegas no campo da análise de sistemas mundiais – Samir Amin, Giovanni Arrighi e eu – escrevemos extensas resenhas do livro numa edição especial da *Review*. Minha própria crítica concentrou-se em três questões. Primeiro, tive a sensação de que o argumento de Frank era basicamente o mesmo dos economistas neoclássicos. Ao contrário de outros trabalhos de análise de sistemas mundiais, mereceu realmente o título de “pequena circulação”. A mudança é eterna. Nada nunca muda. Ambos os tópicos são “verdadeiros”. As estruturas são os recifes de coral das relações humanas, tendo uma existência estabelecida durante um período de tempo relativamente longo. Mas as estruturas também nascem, desenvolvem-se e morrem. (WALLERSTEIN, 2011, p. XXV-XXXVI)

Para sistema-mundo Wallerstein apresenta o seguinte conceito:

Um sistema mundial é um sistema social, um sistema que possui limites, estrutura, grupos, membros, regras de legitimação e coerência. Sua vida resulta das forças conflitantes que o mantêm unido por tensão e o desagregam, na medida em que cada um dos grupos busca sempre reorganizá-lo em seu benefício. Tem as características de um organismo, na medida em que tem um tempo de vida durante o qual suas características mudam em alguns dos seus aspectos, e permanecem estáveis em outros. Suas estruturas podem definir-se como fortes ou débeis em momentos diferentes, em termos da lógica interna de seu funcionamento. (...) Até o momento só tem existido duas variedades de tais sistemas mundiais: impérios-mundo, nos quais existe um único sistema político sobre a maior parte da área, por mais atenuado que possa estar o seu controle efetivo; e aqueles sistemas nos quais tal sistema político único não exista sobre toda ou virtualmente toda a sua tensão. Por conveniência, e à falta de melhor termo, utilizamos o termo “economias-mundo” para definir estes últimos. (...) A peculiaridade do sistema mundial moderno é que uma economia-mundo tenha sobrevivido por quinhentos anos e que ainda não tenha chegado a transforma-se em um império-mundo, peculiaridade que é o segredo da sua fortaleza. Esta peculiaridade é o aspecto político da forma de organização econômica chamada capitalismo. O capitalismo tem sido capaz de florescer precisamente porque a economia-mundo continha dentro dos seus limites não um, mas múltiplos sistemas políticos. (WALLERSTEIN, 1979 *apud* IANNI, 2007 [1995] p. 33)

Para Souza (2002, p. 23-24) o sistema-mundo está longe de propor equilíbrio. Para ela, o sistema mundial é produtor de desigualdades, produzindo *Geografias da Desigualdade*. Verifica-se hoje, a crise do modelo de Estado, a limitada eficiência das instâncias de regulação mundial, a ampliação das desigualdades em todas as partes do globo, e a velocidade da informação facilitando com que “as fronteiras se abram ao produtos e se fechem aos homens.”

DIVISÃO SOCIAL DO TRABALHO

No final do século XIX as sociedades começaram a tomar consciência e trazer ao debate a questão da divisão social do trabalho. Foi Adam Smith o primeiro a teorizar o fenômeno, que se generalizou a tal ponto que não há mais dúvidas sobre a extrema força que adquiriu a divisão do trabalho, e Karl Marx um dos seus principais críticos. A divisão do trabalho não é específica

do mundo econômico e pode ocorrer nas funções políticas, administrativas, judiciárias, artísticas e científicas enfim nos mais variados setores. (DURKHEIN, 2015)

A divisão do trabalho atualmente é uma divisão tão complexa que nos custa muito compreendê-la. Hoje não é mais necessário que cada um de nós saiba produzir na integralidade produtos que supram nossas necessidades básicas. Basta olhar ao nosso redor. Quem de nós é capaz de produzir na integralidade as coisas que nos rodeiam? Qual a relação que tem que existir entre os agentes econômicos para que a divisão do trabalho não resulte em um prejuízo para a produção de riqueza?

Para alguns, como Adam Smith, basta que cada um de nós saiba produzir algo que alguém esteja disposto a pagar e a troca acaba por se tornar o principal motivo pelo qual a divisão do trabalho se torna um produtor de riqueza. Para ele, com a divisão do trabalho, o trabalho se torna objetivo e o trabalhador não precisa mais saber produzir todos os itens de sua subsistência. O trabalho se tornaria, portanto, mais objetivo, e isso permite ao trabalhador aperfeiçoar suas capacidades e habilidades de produção. O que, segundo ele, permitiu um maior desenvolvimento dos instrumentos técnicos para a realização do trabalho. Em contrapartida, para Karl Marx, a divisão do trabalho é uma das responsáveis pela alienação do trabalho.

Para Milton Santos (2012 [1996], p. 129) a divisão do trabalho constitui um motor da vida social e da diferenciação espacial. A categoria divisão do trabalho, para ele, pode ser explorada do ponto de vista espacial, pois este combinaria às noções de totalidade, tempo, distribuição de recursos e eventos.

A *divisão social do trabalho* para Adam Smith, *A riqueza das Nações*, seria a causa das riquezas das nações. Para Karl Marx, *O Capital*, a divisão social do trabalho seria a causa da alienação do trabalhador. Considerada a bíblia do liberalismo econômico, *A riqueza das nações*, é a obra em que Adam Smith demonstra que a divisão do trabalho, na qual cada indivíduo faz o que lhe é específico, é a melhor maneira de aumentar a produtividade e a riqueza de uma nação. Para ele, Smith, o mercado não age de maneira desordenada e volúvel, mas organizadamente. O mercado, seguindo regras próprias, seria guiado por uma “mão invisível” que busca encontrar para cada comprador um vendedor, nada faltando nem sobrando.

A ideia central de Smith é de que o mercado seria organizado e produz as espécies e quantidades de bens que são mais desejados pela população. A interferência excessiva do governo distorceria as leis naturais da oferta e da procura. Alguns controles e restrições do governo sobre a economia seriam necessários apenas para coibir algumas distorções como, por

exemplo, o monopólio de um determinado setor. No mais, o governo deveria deixar o mercado e os indivíduos livres para lidar com os seus próprios assuntos.

Para Smith, a divisão, uma das principais causas que deu origem à riqueza das nações, foi a divisão do trabalho e o conseqüente aumento da produtividade. Segundo Smith, a divisão do trabalho propiciou a especialização do trabalho e, segundo ele, o indivíduo passaria a se tornar mais hábil em sua atividade produzindo mais em menos tempo. Nas palavras de Smith:

A divisão do trabalho, na medida em que pode ser introduzida, gera, em cada ofício, um aumento proporcional das forças produtivas do trabalho. A diferenciação das ocupações e empregos parece haver-se efetuado em decorrência dessa vantagem. Essa diferenciação, aliás, geralmente atinge o máximo nos países que se caracterizam pelo mais alto grau da evolução, no tocante ao trabalho e aprimoramento; o que, em uma sociedade em estágio primitivo, é o trabalho de uma única pessoa, é o de várias em uma sociedade mais evoluída. Em toda sociedade desenvolvida, o agricultor geralmente é apenas agricultor, e o operário de indústria somente isso. Também o trabalho que é necessário para fabricar um produto completo quase sempre é dividido entre grande número de operários. (SMITH, 1996, p. 66).

Com o progresso da sociedade, a filosofia ou pesquisa torna-se, como qualquer ofício, a ocupação principal ou exclusiva de uma categoria específica de pessoas. Como qualquer outro ofício, também esse está subdividido em grande número de setores ou áreas diferentes, cada uma das quais oferece trabalho a uma categoria especial de filósofos; e essa subdivisão do trabalho filosófico, da mesma forma como em qualquer outra ocupação, melhora e aperfeiçoa a destreza e proporciona economia de tempo. Cada indivíduo torna-se mais hábil em seu setor específico, o volume de trabalho produzido é maior, aumentando também consideravelmente o cabedal científico. É a grande multiplicação das produções de todos os diversos ofícios – multiplicações essa decorrente da divisão do trabalho – que gera, em uma sociedade bem dirigida, aquela riqueza universal que se estende até as camadas mais baixas do povo. (SMITH, 1996, p. 70).

Para Smith, a divisão do trabalho também seria a responsável não só pela maior destreza do trabalhador ao trabalho, mas também teria permitido um desenvolvimento maior de instrumentos técnicos para a realização do trabalho.

Quando se pensa em transporte e navegação marítima reflete Smith:

Calcule-se agora quantos comerciantes e carregadores, além dos trabalhadores já citados, devem ter construído para transportar essa matéria-prima do local onde trabalhavam alguns para os locais onde trabalham outros, quando muitas vezes as distâncias entre uns e outros são tão grandes! Calcule-se quanto comércio e quanta navegação – incluindo aí os construtores de navios, os marinheiros, produtores de velas e de cordas – devem ter sido

necessários para juntar os diferentes tipos de drogas ou produtos utilizados para tingir o tecido, drogas essas que frequentemente provêm dos recantos mais longínquos da terra! Quão grande é também a variedade de trabalho necessário para produzir as ferramentas do menos categorizado desses operários! Sem fazer menção de máquinas tão complexas como o navio ou barco do marujo (SMITH, 1996, p. 71)

Todavia, a ferramenta é um apêndice do trabalhador e que por sua vez acabou por se tornar um apêndice da máquina. A especialização do ponto de vista humano é brutal, pois empobrece o indivíduo mentalmente e o impede de ter uma melhor habilidade política.

Marx, por sua vez, entende que a divisão social do trabalho seria a causa da alienação do trabalhador e que, em última instância, acarretaria o enfraquecimento mental e físico do trabalhador: é “a perda do trabalhador de si mesmo”. (NAVES, 2008, p. 35)

Para Marx, é da relação entre a divisão manufatureira e a divisão social do trabalho que constitui a base geral de toda a produção de mercadorias. Nas palavras de Marx, a divisão social do trabalho:

A divisão do trabalho na sociedade e a correspondente limitação dos indivíduos a esferas profissionais particulares se desenvolve, como a divisão do trabalho na manufatura, a partir de pontos opostos. [...] Comunidades diferentes encontram em seu ambiente natural meios diferentes de produção e de subsistência. Por isso, também são diferentes seu modo de produção, seu modo de vida e seus produtos, e é essa diferenciação natural-espontânea que, no contato entre as comunidades, provoca a troca dos produtos recíprocos e, por conseguinte, a transformação progressiva desses produtos em mercadorias. A troca não cria a diferença entre as esferas de produção, mas coloca em relação esferas de produção diferentes e as transforma, assim, em ramos mais ou menos independentes de uma produção social total. A divisão social do trabalho surge aqui da troca entre esferas de produção originalmente distintas e independentes entre si. No primeiro caso, em que a divisão fisiológica do trabalho é o ponto de partida, os órgãos particulares de um todo imediatamente compacto desprendem-se uns dos outros, decompõem-se, e o impulso principal para esse processo de decomposição é dado pela troca de mercadorias como comunidades estrangeiras, que faz com que esses órgãos se autonomizem ao ponto de que o nexa entre os diferentes trabalhos, passa a ser mediado pela troca dos produtos como mercadorias. Num caso, tem-se o tornar dependente [Verunselbstandigung] daquilo que antes era dependente. A base de toda divisão do trabalho desenvolvida e mediada pela troca de mercadorias é a separação entre cidade e campo. Pode-se dizer que a história econômica inteira da sociedade está resumida no movimento dessa antítese [...]. (MARX, 2013, p. 425-426)

Para Marx, a estrutura de uma sociedade depende do estado de desenvolvimento de suas forças produtivas e das relações sociais de produção que lhes são correspondentes. O conceito de força produtiva engloba a ação dos indivíduos sobre a natureza, e assim, o modo como estes obtêm, em determinado período histórico, os bens que necessitam. Em cada momento há um grau de desenvolvimento de sua tecnologia, processos e modos de cooperação, divisão técnica do trabalho, habilidades e conhecimentos utilizados na produção, quantidade dos instrumentos e matérias-primas de que dispõem.

Já o conceito de relações sociais de produção refere-se às formas estabelecidas de distribuição dos meios de produção e do produto e o tipo de divisão social do trabalho numa dada sociedade e em um período histórico determinado. O modo como os homens organizam entre si para produzir. Nas palavras de Marx:

A produção da vida, tanto da própria, no trabalho, como da alheia, na procriação, surge imediatamente como uma dupla relação: por um lado como relação natural, por outro como relação social, no sentido em que aqui se entende a cooperação de vários indivíduos não importando em que circunstância, maneira e com que objetivos. Disto resulta que um determinado modo de produção ou estágio de desenvolvimento industrial esteja sempre ligado a um determinado modo de cooperação, ou fase social, e este modo de cooperação é ele próprio “uma força produtiva”; e que a quantidade das forças produtivas acessíveis aos homens condiciona o estado da sociedade, e, portanto, a “história da humanidade” tem de ser estudada e tratada em conexão com a história da indústria e da troca. (MARX; ENGELS; 2010, p. 37)

Interesses particulares, como por exemplo, o de aumentar a produtividade do trabalho ou a quantidade de trabalho explorado podem partir de uma cooperação, ainda que a cooperação seja uma relação social de produção. A divisão social do trabalho expressa o modo de segmentação da sociedade, isto devido a condições socialmente estabelecidas; em sociedades onde existam classes sociais, dar-se-á um acesso diferenciado ao produto e aos meios de produzi-lo, segundo o grupo social. A cada um desses grupos cabem tarefas distintas quanto maiores ou menores do produto social, já que eles ocupam posições desiguais relativamente ao controle e propriedades dos meios de produção. Assim, o tipo de divisão social do trabalho corresponde a estruturas de classe da sociedade. (OLIVEIRA; QUINTANEIRO; 2003) Nas palavras de Oliveira e Quintaneiro (2003):

As diferentes fases do desenvolvimento da divisão de trabalho são outras tantas formas diferentes de propriedade; ou seja, cada uma das fases da divisão do trabalho determina também as relações dos indivíduos entre si no que diz respeito ao material, ao instrumento e ao produto do trabalho. (OLIVEIRA; QUINTANEIRO; 2003)

Quanto mais se desenvolvem os sistemas técnicos e de engenharia, mais coisas se produzem e se transportam em menos tempo. Graças aos equipamentos criados pelo Estado para facilitar a circulação o consumo se torna mais imediato, mais fácil e mais rápido. Mudando assim, o tempo da produção, da circulação, do consumo e da realização do mais-valor. Mudam, também, a relação capital-trabalho e a estrutura profissional, há um aumento no número de técnicos, administradores e trabalhadores terciários. (SANTOS, 2012 [1988], p. 90)

Na divisão territorial do trabalho, para Santos, a noção de escala aparece como essencial para a compreensão da diversidade e o choque entre diversos níveis, inclusive na ordem territorial.

Nessa construção intelectual, um dado fundamental é a noção de escala, não propriamente como um dado espacial, mas sobretudo como um dado temporal, pelo fato de que a divisão territorial do trabalho é, claramente, a função do tempo histórico. É assim que podemos trabalhar o casamento indissolúvel entre as noções de tempo e de espaço, que existe no real. Sem dúvida, existe dentro de um território uma oposição entre escalas. Cada escala corresponde a um nível de intencionalidade. (SANTOS, 2012 [1988], p. 91)

A divisão territorial do trabalho e a divisão social do trabalho não são a mesma coisa, mas são complementares. Quanto a essa distinção e complementariedade esclarece Santos:

A divisão social do trabalho é frequentemente considerada como repartição (ou no Mundo, ou no Lugar) do trabalho vivo. Essa distribuição, vista através da localização dos seus diversos elementos, é chamada de divisão territorial do trabalho. Essas duas formas de considerar a divisão do trabalho são complementares e interdependentes. Esse enfoque, todavia, não é suficiente, se não levarmos em conta que, além da divisão do trabalho vivo, há uma divisão territorial do trabalho morto. (SANTOS, 2012 [1996], p. 139)

Segundo Santos (2012 [1996] p. 140), no que tange ao papel das formas no processo social, este está sempre deixando heranças que acabam constituindo uma condição para as novas etapas (por exemplo, um porto). Para ele, o processo social, considerando tanto as formas naturais quanto o meio ambiente construído, envolve uma redistribuição de fatores e essa redistribuição considera as condições preexistentes, as formas herdadas provenientes de outros períodos. A essas formas cristalizadas Santos chama de *rugosidade* e podem se apresentar de forma isolada ou em arranjos. Desta forma, Santos analisa, que as rugosidades trazem em seu bojo restos das divisões sociais do trabalho já passadas. O mesmo se dá com a repartição territorial do trabalho.

O trabalho já feito se impõe sobre o trabalho a fazer. A atual repartição territorial do trabalho repousa sobre as divisões territoriais do trabalho anteriores. E a divisão social do trabalho não pode ser explicada sem a explicação da divisão territorial do trabalho, que depende, ela própria, das formas geográficas herdadas. (SANTOS, 2012 [1996], p. 141)

Os recursos do mundo constituem uma totalidade e a divisão do trabalho também pode ser entendida como um processo pelo qual os recursos se distribuem social e geograficamente. Essa ação é transformadora a cada momento histórico e uma nova totalidade se dá a cada momento. Santos trabalha com a ideia de que cada atividade é uma manifestação do fenômeno social total e a formação socioespacial seria o instrumento adequado para entender processos do presente. Para ele, a distribuição de atividades resulta da divisão do trabalho e estas possuem em si forças de transformações, conduzidas por ações novas e renovadas e que se encaixam em objetos novos ou antigos. (SANTOS, 2012 [1996], p. 132-133)

Com o capitalismo, o imperialismo e a globalização, o motor da divisão do trabalho se torna internacional e como resultado da divisão internacional do trabalho há a divisão territorial do trabalho e pode haver uma hierarquia entre os lugares segundo sua distribuição espacial definida a partir da capacidade de agir de pessoas, firmas e instituições.

1.2 MUDANÇA DE REGIME DE ACUMULAÇÃO: REGIME FORDISTA PARA O REGIME DE ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL

No início da década de 1990 com o modelo desenvolvimentista em crise começa a discussão de instrumentos para a inserção do Brasil nos fluxos do comércio mundial. E a modernização e privatização das infraestruturas portuárias surgem sob a argumentação de serem fundamentais para o enfrentamento da competição global, sob o argumento de um “Estado ineficiente” para modernizar e gerir as estruturas portuárias já obsoletas, inaptas e incapazes de inserir o Brasil na competição do fluxo portuário global. O discurso da ineficiência do Estado e a necessidade de privatizar as infraestruturas surge em um contexto de reflexão contraditória: a premência de investimento estatal garantindo as necessidades de modernizações infraestruturais.

No período fordista os portos de modo geral precisavam se conectar com as grandes concentrações industriais diferentemente do regime de acumulação flexível caracterizado pelas indústrias flexíveis e o sistema produtivo passa a se organizar em rede o que determina também novas hierarquias e novas subordinações portuárias. Segundo Silva e Cocco (1999) a modernização portuária exigiu que o período de acumulação flexível não se restringisse apenas a necessidade da fluidez da circulação de mercadorias, o porto torna-se uma plataforma logística e isso implicaria na necessidade de modernizações das estruturas portuárias de circulação de bens materiais e de fluxos imateriais. Nas palavras de Silva e Cocco (1999):

É devido ao fato de o porto de uma plataforma logística dispor da capacidade oferecer estes serviços avançados que *a circulação dos bens pode se transformar em fixação de valor*. Ou seja, é nestas acoplagens de bens e informações que é possível ampliar as capacidades de uma infra-estrutura portuária “agregar” valor (e, portanto, de gerar empregos) para si mesma e para os territórios de sua hinterlândia. O valor “agregado” tende a ficar nos elos logísticos que, por sua vez, permitem esta integração do material e do imaterial, da mercadoria com as informações aferentes às suas qualidades. (SILVA; e COCCO, 1999; *grifo do autor*)

Há uma correlação entre o regime de acumulação e o modelo portuário: no regime de acumulação hegemônico pela indústria fordista o sistema portuário precisava se conectar com a grande indústria; no regime de acumulação flexível o sistema portuário precisa de duas integrações: uma com o *hub port* e outra com o tecido metropolitano e infraestrutura portuária.

No regime de acumulação fordista o Estado por meio de órgãos especializados providos de capacidade decisória eram os principais responsáveis por políticas setoriais, planos de desenvolvimento orientados territorialmente, bem como pelos grandes investimentos em

infraestrutura e equipamentos de circulação e integração produtiva, assim nesse modelo em termos estratégicos as infraestruturas portuárias eram consideradas elos vitais de integração produtiva entre as diversas regiões do Brasil e destas regiões com o sistema portuário global, embora ambas rigidamente marcadas pela divisão internacional do trabalho e dos recursos. (SILVA E COCCO, 1999)

O sistema portuário no regime de acumulação fordista possuía um nexo territorial entre os portos e os principais polos de concentração industrial, embora não tivessem necessariamente uma relação de contiguidade geográfica, entre eles existia uma relação funcional entre os serviços portuários e a estrutura industrial o que acarretava um perfil setorizado dos portos segmentando a movimentação portuária por tipos específicos de cargas.

No entanto essa estrutura de organização portuária começa a entrar em crise na década de 1980. A política econômica começa a mudar, o Estado se retira do cenário como ator principal e a estrutura fabril como centralidade nas determinações dos padrões de organização social do trabalho começam a ruir. O *just in time* começa a se tornar fundamental dentro da estrutura portuária, isso significa dizer, cada vez mais exigia-se a necessidade de insumos e produtos finais serem transportados num menor tempo abrangendo o máximo de extensão territorial possível.

Todas as fases do processo produtivo passam a serem pulverizadas por quase a totalidade do globo: o desenvolvimento, disseminação e fortalecimento das novas tecnologias de informação presentes em todos os continentes criaram a possibilidade da fabricação e as unidades produtivas se desterritorializarem. Tal intensificação e aceleração da divisão internacional do trabalho acabavam por dinamizar os fluxos portuários, o produto final e a matéria-prima estavam cada vez mais numerosos e separados em partes fracionadas podendo ser agrupadas de diversas maneiras e em diversos mercados. Com a globalização o processo produtivo se torna mais complexo aproximando cada vez mais diferentes e distantes mercados.

O regime de acumulação flexível traz consigo uma nova organização da estrutura portuária: os portos passam a gerenciar fluxos contínuos de bens tanto para a produção como para o consumo, não mais estruturados a partir de um complexo fabril, mas a partir de redes de empresas que passam a se organizar de maneira flexível e difusa pelos territórios. A carga passa a ser containerizada e automatizada facilitando a inserção da formação da cadeia logística e do transporte multimodal dentro desta estrutura.

A mudança do regime de acumulação fordista para o flexível mais do que transformar a maneira de transportar as cargas marítimas, operou mudanças profundas na redes logísticas e no papel que os portos desempenham dentro deste conjunto. A partir daí surgem dois modelos de gestão portuária: *hub port* e macroporto. No modelo *hub port* o porto aparece como uma conexão logística desterritorializada inserida em uma cadeia logística setorizada operando dentro de um sistema logístico global. No modelo macroporto o porto opera como transportador dentro de complexos industriais de grandes firmas ou para grandes companhias de navegação de transporte globalizado. Neste modelo o porto aparece com um perfil tecnológico setorizado com alto grau de especialização uma vez que se torna anexo facilitador da circulação de cargas e da distribuição de produtos das empresas dos complexos industriais ou de grandes armadores globais. Segundo Silva e Cocco (1999) no modelo macroporto, o porto acaba por funcionar como um instrumento de desenvolvimento local, uma vez que incluem no âmbito do seu planejamento o território de sua hinterlândia mais próxima, esse fato os torna diametralmente opostos aos *hub ports* de última geração.

Segundo Silva e Cocco (1999) a inserção territorial do porto com ênfase na relação complementar entre infraestrutura portuária e a cidade a qual faz parte é muitas vezes descrita pelo termo de “cidade portuária”. Segundo estes autores trata-se da junção entre um porto “que encontra nas redes sociais urbanas os recursos empresariais e as competências para aprimorar os seus serviços” inserida num contexto de uma cidade que busca resgatar sua relação histórica com o mar. Essa perspectiva da ‘cidade portuária’ diferencia-se, portanto, da visão hegemônica do porto a partir de meados da década de 1990 centrada quase que exclusivamente no valor tecnológico de infraestruturas, equipamentos, movimentação de cargas e condições de acesso de funcionamento e organização portuária. Nas palavras de Silva e Cocco (1999):

Ela desenvolve uma abordagem mais abrangente, do tipo territorial, na qual é a cidade que se transforma no elo principal de articulação entre o porto e a economia regional, e entre esta e os mercados globais. O planejamento das infraestruturas portuárias é deste modo diretamente associado às políticas de desenvolvimento local, municipal e/ou estadual. Não se trata de privilegiar um foco (a cidade) com relação a outro (a infraestrutura portuária), mas de apreender a grande diferença entre os dois: apenas um (a cidade) detém as melhores condições para fixar localmente o valor gerado pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda para o território local. (SILVA; e COCCO; 1999)

Para Baudouin (1999) as cidades-portuárias no período globalizado surgem como atores centrais do comércio marítimo internacional figurando como “cidades do comércio” destacando-se como responsáveis pela captação e redirecionamento dos fluxos da globalização.

Nas palavras do autor:

Além do transporte, as praças portuárias, como local de passagem obrigatória desses inúmeros fluxos do novo processo de circulação, desenvolvem novas competências e um papel econômico central. Elas captam não somente as trocas de mercadorias mas, também, e sobretudo, as trocas de informação que estas praças portuárias acompanham necessariamente. Assim, o cruzamento destes dados materiais e imateriais coloca as cidades portuárias em uma posição privilegiada de coordenação, de interface desses mercados regionais com a mundialização. Mais do que o contêiner e a informática, existe a função essencial do comércio para tornar possível a interação desses fluxos asiáticos, americanos e europeus nos territórios de consumo. (BAUDOUIN, 1999)

Com o novo regime de acumulação flexível o porto deixa de ser um espaço apartado da cidade e a cidade-portuária passa a ter centralidade para o comércio mundial, pois nela o porto é considerado o instrumento de maior desenvolvimento da cidade. A cidade-portuária desenvolve uma forma de relacionamento voltada para a cooperação entre diversos agentes da estrutura portuária somada a um conjunto de forças originárias da cidade. A estrutura da organização de uma cidade-portuária pode movimentar a relação concreta de agentes como: empresas especializadas em finanças, comércio, seguros, transporte multimodal, tecnologias de comunicação e mercadorias, englobando o pacote do que ficou denominado como logística portuária. (BAUDOUIM, 1999)

Para Baudouim (1999) no entanto, a cidade-portuária não pode ser a única responsável pela circulação dos fluxos sendo de fundamental importância a figura de uma comunidade portuária forte e organizada a qual ele denominou praça. Para ele praça é uma instituição intermediária entre mercado e empresa que rege as relações concorrenciais, conflitivas e cooperativas de todos os interessados dentro de uma determinada praça portuária. Nas palavras de Baudouim:

Captar os fluxos internacionais de mercadorias para estocá-las, transformá-las, distribuí-las exige uma conexão entre um número sempre crescente de indústrias e serviços. A praça portuária pode ser representada

como uma megaempresa, empresa virtual que concentra em seu interior um grande número de firmas e de competências diversas. Os transportes, dominantes na época fordista, são substituídos hoje pelos serviços logísticos da mercadorização. Dez outros ofícios e cem outras qualificações urbanas intervêm sobre os produtos acabados ou semiprontos para que a mercadoria chegue sob uma forma e no momento adequado a seus consumidores. Da função tradicional de manutencionária dos produtos entre o transporte marítimo e o terrestre à gestão de toda a distribuição desses produtos na Europa e além-mar – que são, hoje, o objetivo das praças portuárias – existe uma miríade de situações intermediárias que necessitam de uma cooperação cada vez mais complexa de firmas e competências diferentes. A tal ponto que a cidade portuária, por mais importante que seja, não pode assumir todos os benefícios necessários para a circulação de todos os fluxos. (BAUDOUIM, 1999)

No final da década de 1990 e início de 2000 a expectativa era de que os terrenos portuários, por tanto tempo desprezados, se tornassem locais privilegiados para a coordenação de inúmeras competências industriais, imateriais e culturais. Acreditava-se que, contrariamente ao porto do período fordista, o porto do período de globalização traria a valorização dos espaços portuários contíguos às infraestruturas portuárias. O gigantismo das infraestruturas portuárias modernizadas trazia consigo a expectativa da valorização do entorno portuário por meio dos serviços especializados, mão de obra superqualificadas e centros de alta tecnologia.

Gonçalves e Costa (2020, p. 87), no livro *Um porto no capitalismo global*, ao abordar o Projeto do Porto Maravilha abordam como a dinâmica do mercado imobiliário do Rio de Janeiro incrementou a procura de imóveis na região central colocando em evidência a antiga zona portuária como um espaço de moradia e prestação de serviços a grupos mais abastados. Andreatta e Vallejo (2011) ao analisarem as Olimpíadas no Rio de Janeiro de 2016 abordam a revitalização do centro urbano do Rio de Janeiro a partir dos Projetos do Porto Maravilha e Porto Olímpico. Nas palavras dos autores:

Por otro lado, no son precisos, ni convenientes, los mecanismos financieros del tipo señalado para revalorizar el área central de la ciudad, degradada sí, pero con un importante patrimonio infraestructural y edilicio en el que apoyarse (siempre que no acabe por destruirse). Puede parecer anecdótico, pero en el año 2005 una promoción inmobiliaria desarrollada en la Rua do Riachuelo, aproximadamente a un km del área portuaria (la primera en 20 años en el Centro) vendió sus 688 pisos ¡en menos de dos horas! Eso prueba la existencia de una demanda residencial en el Centro que ha comenzado a cambiar el paradigma del mercado inmobiliario, que consideraba hasta ahora inviables económicamente operaciones en ese

espacio de viviendas de clases medias. Aquel fue un hecho importante y simbólico, y muchos operadores inmobiliarios, que hasta ahora solo actuaban el área Sur de la ciudad, han comenzado a buscar terrenos e inmuebles en el Centro, en la región portuaria y en el vecino barrio de São Cristóvão⁷. (ANDREATTA e VALLEJO, 2011, p. 144)

Naquele momento inicial o Projeto do Porto Maravilha do Rio de Janeiro seguia a tendência global do capitalismo financeiro: revitalização gentrificada de centros históricos e zonas portuárias.

Do êxito, em 2011, da região portuária do Porto Maravilha com valorização de aproximadamente 300% do metro quadrado dos imóveis da área (ADEMIRJ, 2012), tem-se hoje, a sensação de completo abandono, processo que teve início a partir de 2008 com a crise econômica, política e social que assolou o capitalismo mundial, posteriormente agravada pela pandemia de Covid-19, com o início de 2020 e Guerra da Ucrânia, com o início de 2022. Nas palavras de Gonçalves e Costa (2020, p. 97-98):

Embora questões de colisão ou convergência de interesses entre atores e capitais locais que compõem a governança urbana sejam importantes para entender o sucesso ou fracasso de grandes projetos urbanos, elas não podem ser analisadas de maneira desconectada dos circuitos globais de produção e circulação do valor. O Porto Maravilha tem sido afetado de maneira profunda pela crise econômica, política e social que atravessa o capitalismo mundial desde 2008 e atingiu o Brasil de maneira mais contundente a partir de 2014. De lá para cá, a situação tem se tornado cada vez mais crítica. Com a retração do mercado imobiliário, não há interesse pelos Cepacs para os fins de construção de prédios. Com isso, os objetivos da parceria público-privada não podem ser concretizados e os repasses para a concessionária Porto Novo, que administra a área, não são cumpridos. A imagem e sensação são de abandono completo da área. Evidentemente a crise que ancorou no porto não é isolada. (GONÇALVES E COSTA, 2020, p.97-98)

⁷ Tradução sugerida: Por outro lado, os mecanismos financeiros do tipo indicado para revalorizar a zona central da cidade degradada, mas com um importante patrimônio infra estrutural e edificado de que contar (desde que não acabe por ser destruído) não são necessários, nem convenientes. Pode parecer anedótico, mas em 2005 um empreendimento imobiliário desenvolvido na Rua do Riachuelo, a cerca de um quilômetro da zona portuária (o primeiro em 20 anos no Centro) vendeu seus 688 apartamentos em menos de duas horas! Isso comprova a existência de uma demanda residencial no Centro que começa a mudar o paradigma do mercado imobiliário, que até então considerava inviável economicamente a operação naquele espaço habitacional de classe média. Aquele foi um evento importante e simbólico, e muitas imobiliárias, que até então atuavam apenas na zona sul da cidade, começaram a procurar terrenos e imóveis no Centro, na região portuária e no bairro vizinho. de São Cristóvão. (ANDREATTA e VALLEJO, 2011, p. 144)

Com a expansão da atividade portuária e a modernização das infraestruturas dos portos globalizados, as antigas áreas portuárias tornam-se obsoletas, ou porque a urbanização das cidades acaba por avançar em regiões limítrofes da área retroportuária, ou por se situarem em canais de profundidade reduzida. Dentre os exemplos podemos citar, o Porto de Pelotas, no Rio Grande do Sul, que não tem mais a representatividade que tinha no século XIX e meados do século XX, movimentando quase que exclusivamente matéria-prima para a indústria de cimento na grande Porto Alegre. Por sua vez, a paisagem urbana, com sua arquitetura histórica, registra o passado glorioso da história deste porto⁸.

Ao longo do século XX várias áreas portuárias nestas condições foram urbanisticamente revalorizadas por meio da revitalização do seu foco funcional para atividades turísticas e comerciais. São inúmeros os exemplos bem sucedidos destas intervenções no Brasil e no exterior: Puerto Madero no Porto de Buenos Aires (Argentina) no Rio da Prata; Porto de Esmirna (Turquia) no Mar Mediterrâneo; Porto do Chifre de Ouro no Estreito de Bósforo em Istambul (Turquia) no Mar Mediterrâneo; Barcelona (Espanha); Lisboa (Portugal); Boston, Nova York e São Francisco do Sul (Estados Unidos); Belém (Pará, Brasil).

O interesse pela interface entre porto e cidade assinala a passagem do período industrial, no qual cada segmento estava circunscrito a seu território, para uma fase de nova centralidade urbana em que comércio e serviços marcam a relação porto e cidade e uma nova relação entre estes atores. Com o fim do período fordista, os terrenos portuários começam a ser vistos como espaços de localização privilegiada, um facilitador para inúmeros interesses industriais, culturais e até mesmo de fluxos imateriais. Na reorganização capitalista do espaço, as cidades portuárias aparecem como importantes pontos estratégicos para a fluidez dos mercados.

1.3 PORTOS PÚBLICOS, UMA INFRAESTRUTURA DE ESTADO COM OPERAÇÕES PRIVADAS

As transformações da economia mundial, a introdução da alta tecnologia e a inserção de novas redes de circulação no comércio marítimo obrigaram os portos marítimos globais a se reorganizarem, se adaptarem e se modernizarem sob pena de serem excluídos do fluxo do comércio mundial.

⁸ Sobre este tema ver a tese de doutorado: NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Orientador Prof. Dr. Armen Mamigonian. FFLCH – Departamento de Geografia Humana; 2009.

Observa-se na primeira parte desta pesquisa como no final do século XIX e o começo do século XX o Estado criou novas infraestruturas e portos adaptados às tecnologias de navegação à vapor para assegurar o desenvolvimento industrial. Nesse momento o Estado toma para si o poder nesse domínio. Braudel elucidou como a industrialização do século XIX permitiu que os Estados inglês e francês fossem detentores da tecnologia de produção obtida por meio de abastecimento de matérias-primas provenientes de países colonizados. Nesse contexto o porto passa a ser um instrumento de Estado e fonte de mais-valor⁹.

Na nova economia mundializada o Estado aparece como fundamental para a estruturação dos novos territórios econômicos; importante para o controle dos fluxos e dos fixos, do plano político das relações internacionais, das tecnologias de circulação de transporte e de fluxos virtuais. O porto mundializado e informatizado necessita de intervenções dos Estados e investimentos privados que utilizam a estrutura portuária de Estado.

Com o início da década de 1990, o discurso da necessidade da eficiência, atrelado a modernização portuária, começa a ganhar peso e a inexistência desses requisitos começavam a tornar um porto não atrativo ao mercado global consequentemente, ineficiente.

Há o início de uma reorganização dos modelos de gestão portuários, a partir daí quase todos os países cuja gestão portuária era inteiramente pública tiveram que dar início, em alguma medida, a processos de privatização de suas estruturas portuárias.

Embora existam muitos métodos usados para a privatização (ver quadro 1) dos portos conforme os motivos e os objetivos a serem alcançados, bem como o grau de extensão da participação do setor privado, em certa medida há um núcleo central que é preservado: dentro dessa lógica o Estado passa a ser o centralizador para oportunizar e gerenciar as grandes infraestruturas portuárias e intermodal, com políticas nacionais e regionais capazes de gerir as prioridades e estratégias territoriais complexas criando ambiente favorável à competitividade

⁹ Nessa tese ora se utiliza a expressão *mais-valor* ora *mais-valia*, pois optamos por sempre manter a tradução escolhida pelo autor de referência. Existe atualmente um debate, no qual discute-se qual a expressão seria mais adequada para a tradução da palavra alemã "*Mehrwert*". Segundo Mario Duayer, "Apresentação", em *Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858 – Esboços da crítica da economia política*. Boitempo: São Paulo, 2011; p. 23): "[...] A única e importante exceção refere-se à categoria "*Mehrwert*", que tradicionalmente vem sendo traduzida como "mais-valia". Em nossa opinião, é impossível justificar tal tradução, seja em termos literais ou teóricos. Literalmente. "*Mehrwert*", significa "mais-valor". Poderia ser traduzida como "valor adicionado" ou "valor excedente". Uma vez que não é a tradução literal de "*Mehrwert*", o uso da mais-valia teria de ser justificado teoricamente. Essa tarefa é impossível, pois, como, "valia" nada significa do ponto de vista teórico pela simples anteposição do advérbio. Ademais, além de ser uma tradução ilícita, a expressão "mais-valia" converte uma categoria de simples compreensão em algo enigmático, quase uma coisa. Produção capitalista, como se viu, é produção de valor, e produção de valor tem de ser produção crescente. Portanto, produção capitalista é, por definição, produção de mais-valor. Em síntese, nesta edição dos *Grundrisse* adotou-se "mais-valor" porque, além de ser a tradução literal de "*Mehrwert*", contribui para esclarecer o conteúdo da categoria."

portuária e, em contrapartida, o setor privado se responsabiliza pelo investimento em modernização do sistema técnico.

Michèle Collin (1999) traz o exemplo do porto de Anvers que em meados da década de 1960 começou a passar por um processo de privatização das suas superestruturas. Com a privatização todo o equipamento portuário, infraestrutura e superestruturas (conjunto de terminais, armazéns e operações portuárias), que devido ao modelo adotado pertenciam ao município, têm seus cais já equipados alugados às firmas privadas. A opção da privatização das estruturas portuárias de Estado, segundo Collin, foi a saída que Anvers encontrou para a modernização que o porto exigia após a revolução tecnológica do pós-guerra. Nesse modelo a autoridade portuária mantinha a responsabilidade pelos equipamentos de infraestrutura, enquanto o investimento pesado em superestruturas ficava a cargo das empresas privadas que recebiam concessão a longo prazo de cais e terrenos. Essa política de privatização, segundo este autor, foi o que possibilitou que o porto de Anvers entrasse na nova fase do desenvolvimento capitalista: vastos hangares e armazéns para receber grandes fluxos. No começo da década de 1970 o Porto de Anvers atingiu o patamar de terceiro porto europeu em movimentação portuária.

Anton Kreukels (1999) traça uma análise da privatização do Porto de Rotterdam, na Holanda, e os investimentos privados entre as décadas de 1950 e 1960, a fim de torná-lo um porto mais acessível aos navios cada vez maiores. A relação cidade e porto em Rotterdam é uma relação bastante complexa e comporta um estudo em apartado, conforme mostra os estudos deste autor. De uma vila de pescadores, em 1600, Rotterdam transforma-se em porto global a partir da segunda metade da década de 1960. Segundo Kreukels, o porto de Rotterdam teria tido, de certa forma, um facilitador para sua modernização portuária, uma vez que, na Segunda Guerra Mundial ao bombardearem a cidade de Rotterdam, se possibilitou a maior adaptação e construção de novas e modernas infraestruturas em comparação com outras cidades portuárias.

Baseando-nos no mesmo princípio apontado por Kreukels, reservas de terra para a construção de modernas infraestruturas, entendemos que os atuais portos do Oriente teriam se beneficiado dessa mesma lógica para alcançarem os primeiros lugares na movimentação portuária dos atuais portos globalizados altamente tecnológicos.

Priscila de Roo (1999) analisa que os portos franceses em meados da década de 1990 não se encontravam mais numa posição inferior ao porto de Marselha e as cidades portuárias francesas passam a ser condutoras de abertura internacional com função de intermediação entre o internacional e o local com funções de negócios e de troca deixando para trás uma função

meramente local. A década de 1990 para os portos franceses, nas palavras da autora: “[...] a divisão espacial do trabalho produz uma verdadeira fragmentação territorial, quer dizer, um mosaico de zonas de produção especializadas.” Segundo ela, as cidades portuárias aparecem nesse contexto como condição estratégica para a integração espacial para o desenvolvimento dos territórios e as cidades portuárias, uma vez que são tradicionalmente lugares de trocas com o exterior. A globalização do comércio enraíza a função de trocas comerciais nos sistemas produtivos locais e fortalece a função cidade-porto e suas hinterlândias internacionais. Para Roo, a metrópole portuária de Paris passa a ter uma posição de equilíbrio na malha urbana nacional francesa, função de conexão entre as escalas nacionais e internacionais.

Nesse momento a existência de plataformas logísticas multimodais, sensatamente localizadas, já se mostravam um requisito para a integração dos portos nacionais com o mercado globalizado. O surgimento do nó de redes de técnicas que obedece a uma lógica de atracação de fluxos num ponto central criando valor agregado logístico num dado território local, exige uma logística multimodal que será responsável por mutações territoriais profundas; e no caso da metrópole marsehesa há uma contradição aguda que tem início a partir do começo da era dos portos globalizados: uma cidade portuária aberta ao comércio exterior, inserida numa rede de fluxos internacionais “vigorosamente defendida pela burguesia local” contra um Estado centralizador e protecionista. (ROO, 1999)

O porto de Marselha, de funções fortemente metropolitanas e por essência internacional, se viu no início da era da globalização, do *jus in time*, da rede, dos fluxos da economia mundial inserida num contexto de contradição social: de um lado o centro industrial e popular se transformou num centro de desempregados e marginalizados, de outro lado, às suas margens, o porto absorvia novas categorias sociais de níveis superiores responsáveis pela alta tecnologia aplicada ao sistema. (ROO, 1999)

Segundo Deecke e Lapple (1999) com a entrada do período globalizado os portos alemães não fugiram à regra, o aumento significativo dos fluxos num contexto de grande competição portuária nacional e internacional, containerização, integração associada as cadeias de transporte, divisão social do trabalho portuário exigiu a reestruturação dos portos e uma extensão da oferta de serviços de transportes para o fortalecimento das relações com a sua respectiva área de influência portuária. Para estes autores, o que se pode observar nos portos globalizados alemães, foi uma inversão na relação causal entre portos e economias regionais: tradicionalmente os portos marítimos eram considerados como infraestruturas fundamentais para a geração de empregos e valor agregado, sendo polo de desenvolvimento regional, com a

introdução das transformações das atividades portuárias e a inserção da alta tecnologia. Embora tenha havido o aumento do fluxo, houve a redução de postos de trabalho e do valor agregado fazendo com que os portos não sejam mais a única fonte potencial econômica das regiões portuárias, mas compartilhando essa importância com as estruturas de serviços da região.

Deecke e Lapple (1999) analisam que no final da década de 1990 a dinâmica entre os portos da Europa do Norte estava sendo fomentada no crescimento quantitativo do fluxo intercontinental de contêineres, pelo desenvolvimento técnico e organizacional, mas sobretudo pelo uso de porta-contêineres cada vez maiores, pela tendência à redução do número de *gateways* (portos de entrega), substituição de serviços de abastecimento direto através de sistemas *feeders* e a tendência para a concentração das transportadoras de contêineres, sob a forma de consórcio multinacionais. Para estes autores nenhum outro setor econômico passou por mudanças tão estruturais profundas como as experimentadas pelo transporte marítimo e a economia portuária alemã do início do período globalizado.

As mudanças funcionais dos portos acabaram por modificar o encadeamento econômico de portos e regiões da Alemanha. As redes econômicas e sociais passaram a interagir no setor de transporte e de logística, mas principalmente as novas relações estabelecidas passaram a não mais serem dependentes de uma base portuária. O papel significativo dos centros de serviços logísticos se tornou dependente da possibilidade da integração das funções logísticas a uma economia regional desenvolvida e dos volumes de cargas a serem transportados. Os portos deixam de ser os motores econômicos das regiões portuárias, pois a produção diferenciada e as cadeias de serviços encontram possibilidade de desenvolvimento em áreas metropolitanas. (DEECKE e LAPPLE, 1999)

O que determina o sucesso e o insucesso de um porto globalizado não é mais a distância entre portos e dos mercados como fora no passado. Atualmente as vantagens competitivas de um porto estão fundadas em sua estrutura intermodal. A mecanização das operações de manutenção das mercadorias e transportes das cargas exige pouca mão de obra e a proximidade de um mercado de trabalho vasto e diversificado e a oferta de serviços urbanos para manutenção deste mercado não representa mais o fator base do sucesso de um porto. O porto exige uma sólida e abundante rede de infraestrutura, uma vez que os progressos nos setores dos transportes, telecomunicações, informática e telemática pulverizaram o impacto econômico sobre territórios cada vez mais diversos e distantes do centro portuário. O porto globalizado se tornou um porto muito mais frágil frente à concorrência do que os portos dos períodos anteriores na medida em

que ele pode ser facilmente substituído por outro que apresente uma estrutura mais moderna, mais eficiente e com uma oferta de serviços mais rápidos com tarifas mais competitivas.

O que se pode observar na relação cidade-porto é que há a existência de forças conflitantes. O porto pode tirar vantagens da presença da cidade no que tange às suas diversas camadas, sistema multimodal de transporte, prestação de serviços, mercadorias, oferta de trabalho especializado todo um conjunto que pode tornar um porto atrativo de fluxos e cargas. Todavia, para que a presença do porto represente vantagens para a cidade é necessário que esteja presente um conjunto de forças que tragam benefícios para a cidade: postos de trabalhos ligados às atividades portuárias e de valor agregado global que não sejam superados pelos custos ambientais e sociais que a presença de um porto envolve.

1.4 TRANSPORTE MARÍTIMO: DESENVOLVIMENTO, REGULAÇÃO¹⁰ E GLOBALIZAÇÃO

É indiscutível a importância dos mares para o transporte marítimo de mercadorias ao longo dos tempos históricos. Durante os séculos XVI e XVII, em virtude da expansão política e comercial, ocorreram diversas disputas pelos espaços marinhos entre os Estados defensores das liberdades de navegação contra os Estados que reinavam absolutos nas mais destacadas rotas marítimas. Com estas crescentes disputas houve a necessidade de solucionar as controvérsias relativas à navegação marítima, neste contexto surge “o Direito do Mar¹¹, como

¹⁰ Regulação, aqui, será entendido como um conceito jurídico. A regulação se realiza por meio da regulamentação, que é um conceito jurídico. Não fazendo, portanto, referência objetivamente, a escola francesa da regulação (embora compartilhemos dessa ideia) com origem na década de 1970, tendo como objetivo principal desenvolver e atualizar a análise de Karl Marx do modo de produção capitalista para compreender as transformações econômicas.

¹¹ ZANELLA, 2017, p. 33-34. Atualmente “Existe alguma confusão em delimitar e definir os conceitos terminológicos de Direito do Mar, Direito Marítimo e Direito da Navegação. Muitas legislações, jurisprudência e até doutrinadores tratam destas matérias como se o mesmo significado tivessem, contudo não podemos proceder desta forma, pois existem distinções entre as terminologias. [...] Todavia, a utilização da expressão Direito do Mar não acarretou o desuso do “Direito Marítimo”. Esta passou a regular as questões correspondentes ao transporte marítimo mercantil e assuntos relacionados, enquanto aquela ficou responsável por abordar as questões relativas aos espaços marítimos e sua utilização. Podemos definir então o Direito Marítimo como o conjunto de regras e normas relacionadas à navegação, ao comércio marítimo e contratos mercantis, além dos direitos e obrigações do armador, dos capitães e outros interessados nos serviços de navegação marítima. Já o Direito do Mar pode ser entendido como o direito dos espaços marítimos, os direitos e deveres de todos os Estados e da comunidade internacional (não somente dos Estados costeiros), sobre o mar no seu conjunto e sobre a atividade neles desenvolvidas. Uma terceira denominação refere-se ao Direito da Navegação Marítima Internacional, que pode ser inserido no direito público e tem como principal objetivo o tráfego marítimo, isto é, o trânsito de embarcações visando a segurança da navegação. Diversas vezes estas três terminologias são tratadas como somente uma, sem a devida diferenciação, tanto pelo direito interno como pelo direito internacional, que muitas vezes não os distingue

um ramo do direito que tem por objetivo o conjunto de regras jurídicas relativas aos espaços marítimos.” (ZANELLA, 2017, p. 32) Atualmente a maior parte das mercadorias no mundo ocorre por esta via. Diante deste quadro, os Estados têm demonstrado um interesse constante em exercer seu domínio sobre os espaços oceânicos e os espaços adjacentes às suas costas.

No final do século XVIII, o comércio do Atlântico era controlado principalmente por mercadores e por parcerias privadas. Com o aumento da atividade comercial o sistema começou a estabelecer estruturas mais sólidas, com algumas companhias se especializando no comércio de áreas específicas, e outras companhias se especializando na propriedade ou operações dos navios, de forma que, gradualmente, a figura dos comerciantes e dos proprietários dos navios foi se separando. (STOPFORD, 2017, p. 49)

Já no início do século XIX começa a ficar bastante clara a distinção entre os interesses dos proprietários dos navios e dos comerciantes. Segundo Stopford (2017, p. 50) o termo “proprietário de navios” aparece nos registros de 1786¹² e os anúncios das Sociedade Geral de Proprietário de Navios¹³ reforçavam aos associados que o negócio era restrito a operação de navios. Segundo este autor, essa mudança foi acompanhada por um aumento no número de corretores de viagens de navios [*shipbrokers*], das seguradoras marítimas e de seguros envolvendo os transportes marítimos.

Em 1734, o *Lloyd's List* foi publicado como um jornal de transporte marítimo, primeiramente para seguradoras marítimas e, logo após, em 1766, o *Lloyd's Register of Shipping* publicou o primeiro registro de navios do transporte marítimo. (STOPFORD, 2017, p. 50)

Contudo, embora o sistema de transporte estivesse melhorando, os navios e os padrões da navegação mantinham-se ineficientes e com longo tempo de viagens nos transportes marítimos. Situação insatisfatória que viria a mudar com quatro importantes transformações que foram introduzidas no século XIX, e que mudou mais de 2.000 anos de tradição do transporte marítimo. Segundo Stopford (2017, p. 50) em poucas décadas o transporte marítimo

de maneira clara. Neste sentido, encontra-se bastante dificuldade em delimitar e definir a área de atuação de cada ramo. [...]”

¹² SOUDON, D. (2003, p. 22) **The Bank and the Sea: Royal Bank of Scotland** (London: Shipping Business Centre, Royal Bank of Scotland).

¹³ FLAYLE, E.C. (1933, p. 207). **A Short History of the World's Shipping Industry** (London: George Allen & Unwin).

deixou de ser um sistema livre e gerenciado por comerciantes, passando a ser uma indústria “rigorosamente gerenciada e especializada” no transporte marítimo de cargas por mar.

Toda essa transformação fez parte da revolução industrial vivida na Europa, e sobretudo na Inglaterra, daquele período. No transporte marítimo, especificamente, as principais mudanças apresentadas por Stopford (2017, p. 51) foram: os motores a vapor que serviram para liberar os navios da dependência dos ventos; os cascos de ferro, que passaram a proteger a carga e permitir a construção de navios maiores; as hélices, que serviram para aumentar a navegabilidade dos navios mercantes; e, o surgimento da rede telegráfica oceânica, que permitiu a comunicação entre os comerciantes e os proprietários de navios em todo o mundo. (ver tabela 1)

Tabela 1 – Evolução dos navios de linha regular no Atlântico (1830 -1914)

Nome	Comprimento (pés)	Potência	Material do casco	Sistema de propulsão	Tipo de motor	Ano de construção
Royal William	176	180n	Madeira	Roda de pás auxiliares	Vapor	1833
Sirius	208	320n	Madeira	Roda de pás	Vapor	1838
Great Western	236	440n	Madeira	Roda de pás	Vapor	1838
Britannia	302,5	740	Madeira	Roda de pás	Vapor	1840
Great Britain	251	1.800	Ferro	Hélice	Vapor	1843
America	282	1.600	Madeira	Pás	Vapor	1848
Baltic	376	800	Madeira	Pás	Vapor	1850
Persia	680	3.600	Ferro	Pás	Vapor	1856
Great Eastern	358	8.000	Ferro	Hélice e pás	Vapor	1858
Russia	455	3.100	Ferro	Uma só hélice	Composto	1867
Britannic	488,6	5.000	Ferro	Uma só hélice	Composto	1874
City of Berlin	488,6	4.779	Ferro	Uma só hélice	Composto	1875
Servia	515	10.000	Aço	Uma só hélice	Composto	1881
Umbria	500	14.500	Aço	Uma só hélice	Composto	1884
City of Paris	527,5	18.000	Aço	Duas hélices	Expansão tripla	1888
Teutonic	565,7	16.000	Aço	Duas hélices	Expansão tripla	1888
Campania	600	30.000	Aço	Duas hélices	Expansão tripla	1893
Kaiser Wilhem II	678	45.000	Aço	Duas hélices	Expansão tripla	1901
Mauretania	787	70.000	Aço	Quatro hélices	Turbinas	1907
Aquitania	901	60.000	Aço	Quatro hélices	Turbinas	1914

Fonte: KIRKALDY; BRITISH SHIPBUILDING DATABASE *apud* STOPFORD, 2017, p. 56; adaptado.

Na segunda metade do século XIX, ocorreram as incorporações de canais, redes ferroviárias e navios a vapor em um sistema global de transporte, e a indústria marítima se desenvolveu como um sistema completamente novo, elevando a velocidade e a eficiência do transporte marítimo a outros patamares. O sistema marítimo passou a se dividir em três tipos de transporte marítimo: navios de passageiros, navios de cargas regulares (transportavam na

maior parte cargas e alguns passageiros); e navios “*spotcargoes*” que compunha um transporte marítimo não regular que levava cargas pontuais em rotas que não eram servidas pelos navios regulares. (STOPFORD, 2017, p. 51) A escala da mudança começa a ser observada na velocidade do crescimento do comércio marítimo que passa a tomar proporções cada vez maiores. (ver tabela 2)

A revolução trazida pelos navios a vapor e pelos novos sistemas de comunicação abriu a possibilidade para um transporte marítimo mais moderno e sofisticado. A partir do momento que pode se contar com navios a vapor confiáveis, as viagens entre as mais diversas regiões do globo passaram a se tornar mais facilmente gerenciáveis e rapidamente se desenvolveu uma rede de serviços que passou, aos poucos, a se especializar em sistema de transporte marítimo de linhas regulares e não regulares e navios de passageiros de linhas regulares, que funcionou aproximadamente entre 1869 e 1950. No transporte marítimo de linhas regulares e não regulares eram transportadas cargas a granel, cargas líquidas, carga geral e carga frigorífica, sendo que a diferença entre elas é que no transporte marítimo de linhas não regulares o frete era negociado para cada viagem, enquanto nas linhas regulares os serviços eram programados e os preços eram públicos e fixos. Já os navios de passageiros de linhas regulares eram navios projetados principalmente para passageiros e correio, com alguma capacidade para transporte de carga geral e frigorífica. Sendo, portanto, navios mais rápidos. (STOPFORD, 2017, p. 57- 62)

Tabela 2 – Mercadorias transportadas por mar, totais anuais de 1840 a 2005 (em milhares de toneladas)

Mercadoria	1840	1887	1950	1960	1975	2005
Petróleo bruto		2.700	182.00	456.000	1.367.000	1.885.000
Derivados do petróleo		n.d.	n.d.	n.d.	253.700	671.000
Gás liquefeito		n.d.	n.d.	n.d.	21	179.000
Total de petróleo		2.700	216.000	456.000	1.620.700	2.556.000
Minério de ferro				101.139	291.918	661.000
Carvão				46.188	127.368	680.00
Grão	1.400	49.300		46.126	137.202	206.000
Bauxita e alumina	1.900	19.200		15.961	41.187	68.000
Fosfato				18.134	37.576	31.000
Total				227.548	635.251	1.646.000
Ferro e aço	1.100	11.800			55.000	226.000
Madeira	4.100	12.100			77.000	170.000
Açúcar	700	4.400			17.500	48.000
Sal	800	1.300			8.700	24.000
Algodão	400	1.800			2.315	7.800
Lã	20	350			1.200	
Juta		600			450	320
Carne		700			3.200	26.640
Café	200	600			3.134	5.080
Vinho	200	1.400			1.217	
Outras	9.180	33.750	334.000	426.552	646.042	2.412.098
Total do comércio transportado por via marítima.	20.000	137.300	550.000	1.110.000	3.072.000	7.122.000
Aumento em relação ao período anterior em %		4,2%	2,2%	7,3%	7,0%	2,8%

Fonte: CRAIG (1980, p. 18); Anuário Estatístico da ONU a partir de 1967; Fearnelys Review a partir de 1963; Maritime Transport Research (1977); CRSL, Dry Trade Outlook, edição de dez. 2007; e Oil Trade & Transport, edição de dez. 2007 *apud* STOPFORD, 2017, p. 56. * As estatísticas não são precisamente comparáveis e fornecem uma ideia aproximada dos desenvolvimentos do comércio durante esse longo período.

A indústria marítima se desenvolveu à medida que o comércio e a economia internacional cresciam no século XIX. As novas tecnologias aplicadas à navegação marítima e feitura dos navios propiciou o crescimento rápido do comércio de produtos manufaturados e de matérias-primas pelo oceano Atlântico e entre os Estados europeus e suas colônias no Extremo Oriente, Oceania, África e América do Sul. A separação entre linhas regulares e não regulares e transporte de passageiros construíram o pilar do transporte marítimo e do comércio mundial daquele século. Essa separação funcionou bem durante todo século e foi tão revolucionária quanto viria ser a containerização das cargas no século XX. (STOPFORD, 2017, p. 49-62)

Ainda no século XVIII, a indústria seguradora de Londres desenvolveu um sistema para verificar se os navios segurados por eles eram solidamente construídos e em boas condições de navegabilidade. A *Lloyd's Register*, que iniciou suas atividades em 1760 como registradora de navios, tinha o papel de estabelecer padrões e normas bem como emitir certificados. Em 1855, a *Lloyd's* publicou regras para navios de ferro [*Rules for Iron Ships*] e foram estabelecidos comitês para a criação de padrões de construção de navios novos. Vários outros países estabeleceram sociedades classificadoras, por exemplo, *American Bureau of Shipping* e a *Det Norske Veritas*. No final do século XIX, o sistema de regulamentação técnica estava em funcionamento. (STOPFORD, 2017, p. 63)

Os governos dos Estados-nacionais passam também a regulamentar o transporte marítimo. Na Inglaterra a Lei da Marinha Mercante de 1854 [*Merchant Shipping Act*] estabelece uma estrutura legal para o registro de navios, medição da tonelagem de arqueação, inspeções de navios e equipamentos, transporte de cargas perigosas, segurança e navegabilidade dos navios, proteção dos marinheiros e inspeção de provisões e mantimentos.

O conjunto das leis marítimas desenvolvidas até esse momento quando a Grã-Bretanha controlava metade da frota mundial, foi utilizado por muitos outros países como modelo para promulgar as suas leis marítimas, constituindo a base do sistema legal marítimo, razoavelmente consistente entre os países. Nesse sentido, a primeira etapa formal foi a Conferência sobre o Direito do Mar, ocorrida em Washington (Estados Unidos), em 1896, que apresentou uma agenda com itens destinados a regularizar as atividades de transporte marítimo. (STOPFORD, 2017, p. 64)

Segundo Zanella (2017, p. 67-69) o século XIX ficou marcado como um século abundante em legislação e em pensamento jurídico relativo aos marítimos, se comparado aos séculos anteriores. Houve a consolidação do poder soberano sobre o Mar Territorial¹⁴ e de fiscalização sobre zonas adjacentes, os Estados começaram a debater a respeito dos espaços marítimos e nota-se uma maior adesão dos países em relação à normatização dos temas referentes ao Direito do Mar e um grande aumento dos tratados internacionais multilaterais.

Segundo Castro Jr (2011, p. 32) essa relação já teria sido abordada pelas Cortes Supremas estaduais dos Estados Unidos, entre 1815 e 1860, no período em que ocorreu um grande desenvolvimento no setor dos transportes que ficou conhecido como Revolução Americana nos Transportes.

As potências marítimas do século XVIII permitiam que a pirataria surgisse, pois lhe era útil sob os aspectos econômicos e militar. Segundo Castro Jr. (2011, p. 30) “a política dos Estados mais ousados transformava piratas em privatizadores”, isso porque os ingleses desenvolveram um sofisticado sistema de regulação onde uma alta Corte do Almirantado concedia licenças para tais piratas. Com tal prática a Inglaterra funcionou como principal regulador geral deste período. Para este autor com essa política e economia fica evidenciado que os ingleses tiveram uma forte influência dos ensinamentos de Adam Smith que tratava da relevância da indústria do transporte marítimo quando abordou acerca da divisão do trabalho e a extensão do mercado.

Ao longo do século XX, já há a plena aceitação do poder soberano dos Estados costeiros sobre uma faixa de mar adjacente à sua costa – em média uma distância de 3 milhas, com muitas nações defendendo a ampliação para 6 ou até 12 milhas marítimas. Há toda uma comunidade internacional também convergindo a favor do poder de fiscalização e controle da navegação

¹⁴ ZANELLA, 2017, p. 67 e 149. “O início do século XIX é marcado pela convergência acerca da distância das três milhas para a delimitação do Mar Territorial. Isto resultou de uma série de fatos, entre eles o pouco desenvolvimento da artilharia, a concentração das guerras em terra firme e a pesca ainda ser praticada como uma atividade de subsistência. Contudo, com as guerras napoleônicas, alguns países voltaram a adotar a regra do tiro de canhão, como Portugal (1805).” [...] “Conforme se analisou na primeira parte desde estudo, os Estados reivindicaram uma faixa de mar adjacente à sua costa sobre a qual passam exercer certos poderes. Historicamente, o direito consuetudinário e a sociedade internacional entenderam que as águas marítimas adjacentes à terra firme são passíveis de alguns atos de soberania por parte do Estado ribeirinho, nomeadamente para proteção dos interesses nacionais. O conceito de Mar Territorial é fundamentalmente jurídico, uma criação do direito, pois não corresponde a nenhuma noção geográfica. Alguns autores, chegam a afirmar que esta zona deveria ser denominada mar dos juristas, uma vez a criação deste espaço é eminentemente fictícia, não observando nenhum caráter geográfico.” Artigo 2. da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, assinada na cidade de Montego Bay, 1982: “a soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de Mar Territorial.”

para além do Mar Territorial. Embora estivesse ainda em vigência a liberdade de navegação em Alto Mar, já havia uma tendência em regular os espaços marítimos de maneira universal. (ZANELLA, 2017, p. 69)

Após a Segunda Guerra Mundial as nações ocidentais começam a adotar uma nova estratégia comercial. As restrições do sistema colonial foram sendo removidas e passa a vigorar a regra do livre acesso a mercados globais e matérias-primas, ao menos em teoria. Em 1944 há a Conferência de Bretton Woods com a criação do Banco Mundial, do Fundo Monetário Internacional e Acordo Geral de Tarifas e Comércio. Essa política teve um efeito profundo na indústria marítima.

No campo da normatização dos espaços marítimos, em 1930, na cidade de Haia, foi realizada uma Conferência de caráter internacional com a presença de 48 países, com objetivo, entre outras coisas, de fixar uma largura internacional para o Mar Territorial; Contudo, a conferência terminou sem que fosse possível delimitar uma medida universal exata, pelo contrário, a regra já existente, das 3 milhas, não era mais consenso entre os países soberanos e uma nova regra não havia sido estabelecida. Zanella (2017, p. 70) afirma que embora importantes questões tenham fracassado, por exemplo, não reconhecimento dos regimes jurídicos das águas interiores e da zona contígua e o não fortalecimento da regra das 3 milhas para o Mar Territorial, a Conferência representou o primeiro grande esforço de sistematização de normas consuetudinárias internacionais.

Por volta de 1950, o sistema de linhas regulares e não regulares completava um século de êxito no funcionamento. Contudo, após 1945 apesar desse sistema ser flexível era muito dependente de mão de obra, que havia encarecido. A mecanização no transporte marítimo tornava-se inevitável: “Isso significou substituir uma mão de obra dispendiosa por bens de capital e equipamentos mais baratos, aumentando a dimensão das operações de transporte para tirar vantagens de economia de escala”. (STOPFORD, 2017, p. 54) Em 1960, antigos navios de passageiros já não existiam mais e em seu lugar surgiam os navios de cruzeiros.

Entre, 1950 e 1960, o transporte marítimo e o setor portuário verá acontecer: a padronização e a mecanização do manuseio de cargas, as economias de escala e o desenvolvimento de projetos de navios adaptados para manuseio e estiva da carga, as cargas de a granel homogêneas passam a serem transportadas por uma frota de grandes navios graneleiros operando entre terminais concebidos para o manuseio mecanizado das cargas, a gradual containerização das cargas gerais e o transporte das cargas por navios porta-contêineres. Nas palavras de Stopford, 2017, p. 65:

Um efeito colateral da mecanização foi que o transporte marítimo, que anteriormente tinha sido uma das indústrias mais visíveis do mundo, tornou-se praticamente invisível. Os portos movimentados com quilômetros de cais foram substituídos por terminais desertos de águas profundas, manuseando a carga em horas, não em semanas, e as companhias de navegação, que se tinham tornado nomes familiares nacionais, foram substituídas por proprietários de navios independentes operando sob “bandeiras de conveniência”. (STOPFORD, 2017, p. 65)

Ao final da década de 1960 já havia a independência de quase todas as colônias europeias e elas foram estimuladas a abrir as suas fronteiras e a transformar as suas economias autossuficientes em economias produtoras de artigos, em geral primários, destinados à exportação. Os acordos comerciais negociados pelo GATT (Acordo Geral de Tarifas e Comércio) abriram as economias e facilitaram o movimento de mercadorias e de capitais. Com o fluxo de capitais liberalizados e com as corporações multinacionais, a capacidade produtiva e mercados locais de consumo passam a desempenhar um papel central na nova economia global e o novo sistema de transporte marítimo, mecanizado e de carga containerizada, passa a atender às necessidades prementes dessa nova ordem mundial. (ZANELLA, 2017; STOPFORD, 2017)

Atualmente, a *lex marítima*, segundo Castro Jr. (2011, p. 43) foi capturada pelos interesses multinacionais, tais empresas exploram o transporte marítimo, registram seus navios em bandeiras de conveniência¹⁵, geram desequilíbrios entre as empresas, colocam muitos trabalhadores sob condições indignas e colocam em risco o meio ambiente. Para este autor os usos e costumes da *lex marítima* não devem ser recepcionados pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Segundo Tavares (*apud* Castro Jr., 2011, p. 53) o Brasil transporta apenas 1,2% das mercadorias do seu comércio exterior em navios de bandeira própria. São variadas as razões, entre elas se pode mencionar a concorrência desleal que as empresas de navegação sofrem dos navios de bandeira de conveniência. Nas palavras de Castro Jr. (2011, p. 58-59):

Além da concorrência desleal, do cartel e do contexto de liberalização dos transportes marítimo internacional, nessa indústria, muitas empresas buscam reduzir custos, especialmente com o registro dos seus navios em

¹⁵ Sobre esse tema ver capítulo 3.

países de bandeiras de conveniência, de forma que as empresas podem ser consideradas transnacionais. (CASTRO JR., 2011, p. 58-59)

Segundo Cretella Neto (2006, p. 17) desde o momento em que a empresa entra para o mundo do Direito por meio dos sistemas jurídicos nacionais, os comercialistas, buscaram teorizar sobre a empresa. Fato que, segundo Galgano¹⁶ (2010 [1976], p. 193), ocorre com a entrada em vigor do Código do Comércio francês em 1808. Ao exercer atividades além das fronteiras do Estado de origem, surge a *empresa transnacional*, segundo Cretella Neto, a empresa passa a ser qualificada como transnacional, pois passa a integrar o rol de interesse para o Direito Internacional, ao mesmo tempo em que não deixa de submeter-se às legislações dos países em que, de início, foi incorporada e às daquelas nos quais passa a operar.

Dentre a pluralidade de conceituações doutrinárias sobre empresa transnacional, Cretella Neto (2006, p. 27) a conceitua como:

A sociedade mercantil, cuja matriz é constituída segundo as leis de determinado Estado, na qual a propriedade é distinta da gestão, que exerce controle, acionário ou contratual, sobre uma ou mais organizações todas atuando de forma concertada, sendo a finalidade de lucro perseguida mediante fabril e/ou comercial em dois ou mais países, adotando estratégia de negócios centralmente elaborada e supervisionada, voltada para a otimização de oportunidades oferecidas pelos respectivos mercados internos.

[...]

Grande parte da transnacionalização (no sentido de transposição a uma dimensão não-nacional, formal ou informal) do direito deve-se ao avanço irrefreável da *lex mercatoria*. Este fluído econômico-comercial voga não somente sob a forma de acordos internacionais, mas também se infiltra, tal como a água, em ordens jurídicas. Cada vez mais permeáveis. Desse modo, a

16 GALGANO, 2010 [1976], p. 221: “Il concetto di empresa è estraneo alla tradizione più antica del diritto commerciale: le fonti intermedie impiegano nozioni come quella di *artificium*, *mercantia*, *negotiatio*, e così via. E tuttavia il concetto giuridico di empresa è più antico di quanto comunemente si creda: entra nel mondo delle categorie giuridiche al principio del diannovesimo secolo, prima che la scienza economica avesse elaborato il proprio concetto di empresa. È, per primo, il codice commercio francese del 1808 a introdurre nel linguaggio giuridico la locuzione “impresa” [...] In questo primitivo concetto di empresa, restrittivo e subordinato ad un sovrastante concetto di “atto di commercio”, si riflette per un verso uno stadio dell’economia ancora definibile come “capitalismo commerciale”, nel quale è il commercio, e non l’industria, il fattore propulsivo dello sviluppo economico.” Tradução sugerida: “O conceito de empresa é estranho à tradição mais antiga do direito comercial: as fontes intermediárias empregam noções como *artificium*, *mercantia*, *negotiatio* e assim por diante. E, no entanto, o conceito jurídico de negócio é mais antigo do que comumente se acredita: ele entra no mundo das categorias jurídicas no início do século XIX, antes que a ciência econômica tivesse elaborado seu próprio conceito de negócio. Foi, primeiro, o Código Comercial francês de 1808 que introduziu o termo “empresa” na linguagem jurídica [...] a economia que ainda pode ser definida como “capitalismo comercial”, em que o comércio, e não a indústria, é o fator propulsor do desenvolvimento econômico”.

transnacionalização soaria antagônica ao Estado e ao direito. (CRETELLA NETO, 2006, p. 27)

Parece evidente que atualmente as empresas e corporações transnacionais operam em um mundo onde há prevalência da ideologia neoliberal e seus corolários, um mundo mundializado e globalizado. No entanto, embora se adote um discurso liberalizante do comércio (o que efetivamente ocorre nos territórios internos das nações) na seara internacional são muitos os entraves estabelecidos ao comércio internacional. Essa política causa impacto sobre as empresas transnacionais que acabam por formular estratégias globais, muitas vezes predatórias aos interesses dos Estados-nacionais.

Em relação a *lex marítima*, Castro Jr. (2011, p. 54) exemplifica que no embarque marítimo o Brasil aceita as cláusulas do *Bill of Lading*¹⁷, que tem por fundamento normas dos usos e costumes do transporte internacional (*lex marítima*). Contudo, o autor esclarece, que a *lex marítima* não pode prevalecer no direito brasileiro caso viole a ordem pública, ainda que diante de costumes solidificados no transporte marítimo internacional (essa proibição se dá em face do art. 17 da Lei de Introdução ao Código Civil).

A relação do direito, do Estado e dos transportes marítimos é uma relação bem antiga, inclusive com funções geopolíticas. Contudo, com a globalização o Estado-nação perde uma parcela de seu poder¹⁸ (regulação híbrida) para as multinacionais e transnacionais da navegação marítima. Com o aumento do volume do comércio e serviços oferecidos pela via marítima amplia-se a estrutura de regulamentação. A economia do transporte marítimo é bastante complexa sendo praticamente impossível desvincular a conjuntura econômica internacional, o transnacionalismo e as entidades de classe dos transportes marítimos, do grau de especialização das empresas de navegação e o dinamismo do comércio internacional. Trata-se de um setor que demanda uma grande combinação entre várias cadeias de fornecedores de produtos e prestadores de serviços. Todos regulados de forma híbrida, parte pelo Estado e parte pelas regras impostas pelas empresas de navegação e pela *lex marítima*, costumes do mar.

¹⁷ *Bill of Lading* ou simplesmente BL: é um importante documento de comércio exterior e das operações marítimas. Ele fornece as informações da carga a ser transportada e sua emissão é de responsabilidade da empresa responsável pelo transporte. Funcionando como um contrato entre o embarcador e o transportador da carga, deve conter todos os detalhes da negociação entre as partes envolvidas. Ele é considerado um título de crédito, ou seja, a responsabilidade da integridade da carga é passada para o transportador, ou seja, caso existam avarias o transportar pode ser acionado.

¹⁸ Tema será discutido nesta tese; regulação híbrida, Ricardo Mendes Antas Jr, 2002.

No que se refere a regulação do transporte marítimo em seara internacional, deve-se ter cautela, pois o processo de normatização pode acarretar desequilíbrios externos que agravam a vulnerabilidade das economias dos países dependentes. Concomitantemente reduz a liberdade dos países de implementar diretrizes internas. Para Castro Jr. (2011) a regulação nos transportes marítimos deve ser feita interna e externamente (neste caso de forma globalizada), caso contrário, é certo que as normas serão infringidas. (CASTRO JR., 2011, p. 77-79) Para Guimarães (2005, p. 296): “[...] pior será aceitar normas internacionais, e mais tarde ter de infringi-las por absoluta necessidade do que não aceitar com serenidade [...].”

O transporte marítimo é uma indústria com alto grau de internacionalização e a globalização para este setor tem dado sinais de que nem sempre são benéficas. Nas palavras de Castro Jr. (2011, p. 80):

Numa indústria com alto grau de internacionalização como o transporte marítimo, há a necessidade de regulação por meio dos organismos internacionais, como ONU, IMO, OIT, OMC, e OMA, entre outras. Essa globalização implica na regulação dos negócios e pode ser conceituada genericamente como a globalização das normas, padrões, princípios e regras que governam o comércio e a globalização da sua efetividade. A globalização das normas sem a globalização da sua efetividade não causaria grande efeito. (CASTRO JR., 2011, p. 80)

No setor da indústria marítima-portuária, no processo de regulação da globalização, há uma regulação híbrida, onde empresas transnacionais, governos e organismos internacionais dialogam em uma “rede de influência” ou “rede de diálogos”. Castro Jr. (2011, p. 82) entende que tais redes de influência ou diálogo são de fundamental importância para a regulação do transporte aquaviário dentro das balizas da globalização.

Nessa rede de diálogos e regulação híbrida do sistema marítimo-portuário, os grandes grupos econômicos, muitas vezes exercem grande influência sobre os processos decisórios de natureza patrimonial, como privatizações, e de natureza regulamentadora.

No campo normativo são os governos dos países que devem compreender os pressupostos e alcances das consequências das privatizações dos serviços de transporte marítimo e do setor portuário. O discurso neoliberal força a ideia de que a participação do setor privado internacional pode trazer acesso a novas tecnologias e formas de gestão, o que aumenta a possibilidade de competitividade do setor marítimo-portuário no mercado global. Contudo, as privatizações não deveriam acontecer, a menos que estivéssemos diante de um plano interno

e um quadro regulador que pudesse de fato defender os interesses dos usuários e as empresas brasileiras de navegação.

1.5 EVOLUÇÃO DOS MODELOS DE PRIVATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO: O PRETEXTO DA NECESSIDADE DAS MODERNIZAÇÕES PORTUÁRIAS PARA ATENDER O MERCADO GLOBAL

Para se caracterizar o modelo de organização portuária devem ser considerados dois fatores preponderantes: 1) A propriedade ou o controle do porto; 2) A abrangência e o perfil das atividades desenvolvidas pela Autoridade Portuária.

O sistema portuário brasileiro até 1990 era centralizado na Portobrás (União) responsável por todas as atividades de planejamento, investimento e regulamentação, com caráter de serviço público. Em 1990, com a extinção da Portobrás iniciou-se um processo de transição. A partir da Lei n. 8.630 de 1993, substituída pela atual Lei n. 12.815 de 2013, a nova legislação instituiu no âmbito administrativo a Administração do Porto Organizado (APO) composta pelo Conselho da Autoridade Portuária (CPA) e pela Administração do Porto (AP), que devem atuar em harmonia com as autoridades aduaneiras (Alfândega da Receita Federal), marítima (Capitania dos Portos da Marinha do Brasil), de saúde (ANVISA) e Marinha do Brasil.

Cabe à Administração dos Portos Organizados administrar e fiscalizar as operações, planejar o desenvolvimento, fiscalizar projetos de investimento, arrendar áreas, autorizar atracação e desatracação das embarcações.

Cabe à Diretoria de Portos e Costas (DPC) normatizar o tráfego aquaviário, incluindo: o tráfego do espaço aquaviário, as obras de dragagem, os serviços de praticagem, as fiscalizações às embarcações visando a segurança, entre outras questões. As principais atribuições da DPC estão definidas na Lei n. 9.537/1997, a qual é também conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA).

A Capitania dos Portos é a Autoridade Marítima do país e a ela compete a segurança da navegação e o tráfego marítimo, sendo subordinadas aos Comandos de Operações Navais do Comando da Marinha do Ministério da Defesa.

A Lei n. 8.630 de 1993 introduziu a figura do operador portuário, que é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução e organização da operação portuária na área do Porto Organizado. Com a atuação do operador portuário, ocorreu a quebra do monopólio exercido pelas Companhias Docas, que representam a Administração do Porto.

1.5.1 MODELOS DE CONTROLE PORTUÁRIO

No primeiro período, o da Idade Moderna, das Grandes Navegações, os portos eram implantados pela iniciativa privada, eram os grupos e empresas privadas que implantavam as estruturas portuárias e estruturas de navegação. Nesse momento o que vigorava era o modelo portuário *private port* que era o modelo mundial adotado à época, sendo caracterizado por uma infraestrutura e superestrutura (terminais, armazéns e operações portuárias) ambas realizadas pela iniciativa privada. Esse modelo, que foi o primeiro modelo adotado, hoje é utilizado por apenas dois países no mundo: Inglaterra e Nova Zelândia (nestes países só existe porto privado). (AQUINO, 2018)

Posteriormente com a mudança do eixo econômico, os governos passam a absorver a atividade portuária como atividade estratégica e de fundamental importância para o governo dos países, os portos tornam-se negócios de interesse de Estado, surgindo o modelo portuário *service port* passando a ser, em dado momento, o modelo portuário mundialmente adotado. Atualmente os portos mais destacados que ainda adotam esse modelo são: Colombo (Sri Lanka), Nhava Sheva (Índia). Neste modelo portuário o poder público se encontra no controle de tudo: a estrutura, da superestrutura e das operações portuárias. (AQUINO, 2018)

Uma nova mudança no eixo econômico mundial somada a mudança técnica e a inserção da alta tecnologia, sob o manto da necessidade da modernização portuária, faz emergir um novo modelo portuário *tool port*, que passa então a ser o novo modelo adotado mundialmente. As privatizações surgem com as novas demandas técnicas que exigem altos investimentos e modernização de infraestruturas portuárias. Atualmente, portos que ainda utilizam esse modelo são: alguns portos da França, Houston nos EUA e Chittagong na Índia. É um modelo onde o poder público ainda detém a maior parte do controle, porém começa a terceirizar determinados setores portuários à iniciativa privada; o poder público controla a infraestrutura (canal de navegação e sistema de organização) e a superestrutura (terminais e equipamentos) ficando as operações portuárias sob a incumbência do setor privado. Segundo Aquino (2018) o sistema *tool port* foi um modelo de transição implementado com a finalidade de inserir cada vez mais a iniciativa privada operando dentro do sistema portuário. (AQUINO, 2018)

Surge então, o modelo conhecido como *landlord port*, sendo um modelo hoje mundialmente aplicado e considerado o de “melhores práticas portuárias”. Nesse modelo embora o governo seja detentor das áreas e responsável pela infraestrutura, canais de

navegação, dragagem e organização do sistema tem uma maior participação da iniciativa privada, que passa a cuidar da superestrutura: sendo a iniciativa privada responsável por implantar o terminal, construir os armazéns, construir os pátios de terminais de contêineres e operar as cargas. A iniciativa privada fica responsável pelo investimento de operação e modernização portuária. É o modelo da parceria-público-privada. São exemplos de portos que operam nesse modelo: Rotterdam, Antuérpia, Los Angeles, Valência, Singapura e Shanghai. (AQUINO, 2018)

Atualmente, há um novo modelo de *landlord port*, que ficou conhecido como ***landlord port avançado***. Esse modelo segue os mesmos conceitos do *landlord port*, porém a administração e a autoridade portuária passam a ter a função de “fomentadora de negócios” buscando oferecer o porto como um todo. Por exemplo, em plataformas logísticas, o poder público continua a controlar a infraestrutura e a superestrutura, mas a operação portuária fica a cargo da iniciativa privada. Um exemplo prático desta modalidade: muitos portos do mundo hoje compram áreas distantes da região portuária e implantam plataformas logísticas para atrair cargas para os seus portos; fazem conexões hidroviárias e ferroviárias para distribuir e receber cargas que estejam mais próximas do usuário final. (AQUINO, 2018).

No Brasil, através da atual lei de portos, Lei n. 12.815 de 2013, o Brasil implantou um novo modelo portuário em que há uma junção entre o *landlord port* (original) e o *private port*; a infraestrutura fica a cargo da iniciativa pública e privada; já a superestrutura e a operação portuária ficam a cargo da iniciativa privada. Segundo Aquino (2018) este é um modelo portuário, que ele chamou de “*mix port*” e que apenas é implementado no Brasil. (AQUINO, 2018)

Existem hoje no Brasil dois modelos de exploração portuária, implementados pela lei n. 12.815 de 2013, que convivem e competem entre si: 1) porto organizado (poder público): *landlord port* – modelo atualmente mundialmente utilizado (inclusive pela China) e modelo que já existia com a antiga lei de portos, Lei n. 8.630 de 1993; 2) terminal privado (porto privado): *private port* – atualmente poucos países adotam esse regime. São exemplos: Inglaterra e Nova Zelândia; já existia na lei anterior, lei n. 8.630 de 1993, para atendimento de carga própria e complementarmente carga de terceiros. (AQUINO, 2018)

Nas últimas três décadas a política setorial de transportes aquaviários no Brasil, tem se pautado pelos seguintes pilares: processo de desestatização, projeto de reorganização portuária, abertura à participação de usuários privados, concessão da administração e exploração de

alguns portos menores e de instalações específicas de grandes portos, tais como terminais de contêineres, de automóveis e de movimentação de grânéis sólidos.

Observa-se, esquematicamente, os modelos de controle portuários no mundo e no Brasil no quadro 1:

Quadro 1 – Modelo de privatização portuária no mundo e no Brasil

PRIVAT PORT	SERVICE PORT	TOOL PORT	LANDLORD PORT	LANDLORD AVANÇADO	MODELO BRASILEIRO
Portos privados Já foi modelo mundial. Os governos usavam para novos portos. Falta de recursos.	Já foi modelo mundial em fase que governos entenderam os portos como estratégicos. Esse modelo surge à medida que o comércio exterior e as cargas vão se especializando.	Já foi modelo mundial – fase de início de parceria público-privado É um modelo de transição do service port para o landlord port	Modelo mundial da evolução da parceria público-privado.	Modelo que se apresenta como uma evolução do landlord port – modelo com visão ampla de negócios	Modelo que só existe no Brasil mix port (landlord + private port)
Infraestrutura – iniciativa privada	Infraestrutura – poder público	Infraestrutura – poder público	Infraestrutura – poder público	Infraestrutura – poder público	Infraestrutura – poder público e poder privado
Grande Estrutura – Iniciativa privada	Grande estrutura – poder público	Grande estrutura – poder público	Grande estrutura – iniciativa privada	Grande estrutura – iniciativa privada	Grande estrutura – iniciativa privada
Operação portuária – iniciativa privada	Operação portuária – poder público	Operação portuária – iniciativa privada	Operação portuária – iniciativa privada	Operação portuária – iniciativa privada	Operação portuária – iniciativa privada
Atualmente somente a Inglaterra e Nova Zelândia adotam esse modelo.	Atualmente: Colombo (Sri Lanka), Nhava Sheva (Índia) e alguns outros países em desenvolvimento usam esse modelo atualmente.	Atualmente: alguns portos da França, Houston nos EUA, e Chittagong na Índia utilizam esse modelo.	Atual modelo mundial (2018) Rotterdam, Antuérpia, Los Angeles, Valência, Singapura, Shangai etc.	Modelo que se apresenta ao mercado como o sendo o de melhores práticas mundiais – como sendo o grande modelo fomentador de negócios portuários. A autoridade portuária passa a ter a função de fomentador de negócios. E as áreas portuárias passam a ficar geograficamente mais distante do porto para ficar mais próximo do consumidor final.	Segundo o Sergio Aquino Presidente da FENOP é um modelo “esdruxulo” que caminha na contramão do modelo de boas práticas portuárias. Modelo distorcido que deprecia o porto público

Fonte: AQUINO, Sergio, 2018.

1.6 ESPAÇOS PORTUÁRIOS: PORTOS, TERMINAIS, CARGAS E NAVIOS

No caso do transporte aquaviário brasileiro a regulamentação, em âmbito interno, fica a cargo da ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário) sob a diretriz da CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte). No âmbito internacional sofre grande influência da regulação da IMO (*International Maritime Organization*), que tem a função de implementar a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho. Sofre também influência da OMC (Organização Mundial do Comércio), da ICS (*International Chamber of Shipping*) principal associação internacional que congrega os transportadores marítimos e compreende associações internacionais de armadores, que se ocupa com questões técnicas, jurídicas e políticas que possuem impacto no transporte marítimo internacional (o Brasil faz parte da ICS).

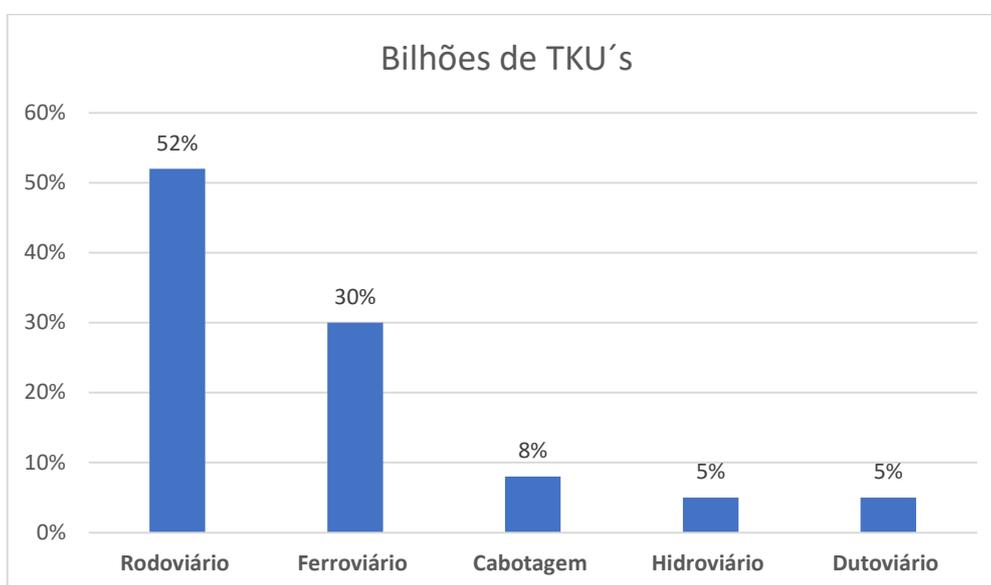
Segundo a ANTAQ (PNLT, 2011, p. 18-19):

É atribuição da ANTAQ regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração de infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modalidade nos fretes e tarifas.

Cabe-lhe, também, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias e arrendatárias, e os de entidades delegadas, preservando sempre o interesse público, bem como arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica. Sob sua regulamentação e supervisão encontram-se quarenta portos públicos marítimos e fluviais, dos quais vinte e um administrados por sete Companhias Docas federais, dezoito administrados por Estados e Municípios e um pela iniciativa privada. É também de responsabilidade da ANTAQ a regulação de terminais portuários privativos, tanto na costa marítima como em cerca de 28 mil km de vias navegáveis interiores. Compete ainda à ANTAQ disciplinar o transporte de cargas e passageiros, tanto nas navegações de longo curso como nas de cabotagem interior, de apoio marítimo e de apoio portuário, mediante procedimentos de autorização de funcionamento de empresas e de regulação e fiscalização das atividades desempenhadas por estas empresas. (PNLT, 2011, p. 18-19)

Não existe no Brasil uma política de Estado eficiente para atender o modal de transporte aquaviário. A distribuição por modal de transportes no Brasil pode ser observada no gráfico 1. Distribuição modal da matriz brasileira de transporte regionais de cargas, 2011 sendo os percentuais de participação de cada modal estimados em função das quantidades de toneladas-quilômetros-úteis de cada modal. (PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE, 2011)

Gráfico 1 – Distribuição modelo da matriz brasileira de transportes regionais de cargas, 2011



Fonte: Relatório do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), 2011.

Segundo o último relatório do PNLТ apresentado no ano de 2011 (p. 10) uma distribuição modal equilibrada no Brasil deveria ser uma das principais metas do Governo Federal quando o assunto se tratar de modais de transporte. Segundo o relatório:

[...] com racionalização do uso do modal rodoviário no atendimento e demandas com maior capilaridade e no complemento dos demais modais, Com a devida utilização de cada um dos modais de acordo com sua principal vocação, o equilíbrio da matriz será alcançado com a redução da participação do modal rodoviário e aumento da participação relativa dos outros modais. (RELATÓRIO DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES (PNLT), 2011, p. 12)

Nas últimas décadas, no esforço de reduzir os custos logísticos totais, o transporte intermodal se desenvolveu na intenção de agregar as vantagens potenciais dos diferentes tipos de transporte. Sua infraestrutura envolve, além do uso de mais de um modo de transporte, as demais operações logísticas envolvidas. Há também, o transporte multimodal que utiliza mais de um modal de transporte com o objetivo de ganhar agilidade, eficácia e reduzir custos. No Brasil, segundo a ANTAQ (2022, p. 13) muitos são os problemas que impedem o pleno funcionamento do transporte multimodal. Para a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) os entraves podem ser decompostos em quatro principais aspectos: habilitação do operador de transporte multimodal, conhecimento de transporte, seguro, e controle aduaneiro. Já a exploração da infraestrutura aquaviária depende, principalmente, dos portos, terminais e estação de transbordo, que são, em última instância, interconexões entre diferentes modais.

Segundo Alfredini e Arasaki (2018, p. 430) o porto atualmente é o elo de principal importância na cadeia logística como terminal multimodal, e partindo desta definição oferecem uma classificação dos tipos de portos nos termos de suas características primordiais (ver quadro 2)

Quadro 2 – Classificação quanto à natureza dos portos ¹⁹

<p>Quanto à acessibilidade e abrigo</p>	<p>Portos naturais: são aquele em que as obras de melhoria ligadas a abrigo e acessos às obras de acostagem são inexistentes ou de reduzida monta, pois as condições naturais já as proveem para a embarcação tipo. Frequentemente, são portos estuarinos com canais de boa estabilidade.</p>
--	--

¹⁹ ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 430-431: “**Abrigo:** Condição primordial de proteção da embarcação por tipo de ventos, ondas e correntes, em que se possa ter condições de acesso à costa (acostagem), visando a movimentação de cargas ou passageiros, por meio de obra de acostagem que proveja pontos de amarração para os cabos da embarcação, garantindo reduzidos movimentos e com mínimos esforços de atracação durante a operação portuária. Ocorrência de incidentes e acidentes produzem custos diretos de recuperação da obra/navio, indiretos por lucros cessantes e intangíveis por perdas de vida e/ou o porto a vir a ser considerado inseguro. **Profundidade e acessibilidade:** A lâmina d’água deve ser compatível com as dimensões das embarcações tipo (comprimento, boca e calado) no canal de acesso, bacias, portuárias (de espera ou evolução) e nos berços de acostagem. **Área de retroporto:** São necessárias áreas terrestres próprias para movimentação de cargas (armazéns-estocagem-administração portuária) e passageiros. **Acessos terrestres, aquaviários e aeroviários:** São necessários acessos terrestres (rodoviários e/ou ferroviários), aquaviários (hidroviários) e aeroviários para prover eficientemente a chegada ou retirada de cargas e passageiros no porto, considerado a localização dos polos da infraestrutura de produção e urbana. Nesta logística, deve-se dispor de apropriada infraestrutura para o controle de operações. **Impacto ambiental:** A implantação de um porto traz implicações ao meio físico biológico adjacente, devendo ser cuidadosamente avaliadas suas implicações socioeconômicas. Atualmente, somente um estudo de impacto ambiental multidisciplinar aprovado pelas agências de controle e meio ambiente - governantes permite a obtenção de licença (prévia, de construção e operação) para novos empreendimentos.”

	<p>Portos artificiais: são aqueles em que as obras de acostagem devem ser providos de obras de melhoramento de abrigo e acesso para embarcação tipo.</p>
<p>Quanto à localização²⁰</p>	<p>Portos exteriores: os portos exteriores situam-se diretamente na costa. Podem ser do tipo salientes à costa (ganhos à água) quando são implantados aterros que avançam sobre o mar, ou encravados em terra (ganhos à terra) quando são compostos por escavações formando dársenas, píeres, canais e bacias.</p> <p>Portos interiores: estuários, lagunares ou no interior de deltas.</p> <p>Porto ao lago: os portos ao lado da zona de arrebentação, distantes da costa, podem até mesmo não ser providos de abrigo, dependendo da carga e da frequência de chegada de navios e das combinações climáticas locais.</p>
<p>Quanto à carga movimentada</p>	<p>Portos de carga geral: portos comerciais que movimentam carga geral, isto é, acondicionada em qualquer tipo de invólucro (sacaria, fardos, barris, caixas, bobinas etc) em pequenas quantidades. Nos portos de carga geral, em princípio, qualquer carga pode ser movimentada, havendo uma tendência geral de utilização dessas cargas em contêineres.</p> <p>Portos especializados: os portos ou terminais especializados movimentam predominantemente determinados tipos de cargas, podendo ser exportação ou internação de carga, como: granéis sólidos ou líquidos (carga sem embalagem, como os minérios), contêineres, pesqueiros, de lazer (marinas), militares (bases navais de armada).</p>

Fonte: ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 430-431. Organizado pela autora.

A evolução do tráfego de contêineres tem seguido em crescimento constante desde sua inserção no transporte marítimo. Os portos conteneiros (porto de contêineres) nos últimos dez anos tem crescido rapidamente para atender este mercado global. Concomitantemente, houve a adequação dos terminais portuários, para acompanhar o crescimento do porto conteneiro, este tem seguido o aumento da produtividade dos portêineres (já próximo dos 60m além da linha de

²⁰ ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 430: “Uma tendência que se tem verificado, a partir da década de 1980, nos grandes portos interiores do mundo desenvolvido é a migração para terminais exteriores. De fato, Rotterdam (Estuários do Rio Maas), Shangai (Estuários do Rio Yangtzé), Le Havre (Estuários do Rio Sena) e Dunkerque são alguns exemplos desse processo. Essa tendência é motivada fundamentalmente pelo crescimento do porto dos navios, especialmente os conteneiros, pela saturação do espaço disponível e pelos grandes volumes de dragagem necessários para a manutenção dos gabaritos de navegação.”

atracação) e automatização completa com controle desde a movimentação das pilhas até os portêineres. Segundo Alfredini e Arasaki (2018, p. 498):

A evolução do porto dos conteneiros nos últimos dez anos seguiu uma rápida e impressionante escalada para atender ao mercado, atingindo-se a dimensão dos Ultra Large Container Ships, ou Jumbo Vessels, ou Megamax (conteneiros acima de 18.000 TEUs). Em março de 2017, foi entregue o primeiro conteneiro de 20.179 TEUs, o MOL Triumph, com 400m, de comprimento, 59m de boca e pontal de 32,8m. Em abril de 2017, o conteneiro Madrid Maersk foi entregue, tendo capacidade para 20.568 TEUs, com 399m de comprimento e 59m de boca. Em maio de 2017, o OOCL Hong Kong, da Orient Overseas Container Line, quebrou a barreira dos 21.000 TEUs, com 400m de comprimento e 59m de boca de capacidade para 21.413 TEUs, custando cerca de US\$ 1bilhão. A expectativa é de que os conteneiros Megamax crescerão ainda mais, talvez gerando uma nova classe. A característica desses navios gigantes é estarem limitados a calados de 21m, que é o maior calado admissível para passar pelos Estreitos de Malacca (navios Malaccamax).

Já os terminais de contêineres (TECONs) podem ser definidos como instalações de trânsito com uma interface entre o transporte aquaviário e o transporte terrestre. Ao desembarcarem no terminal, os contêineres, devem seguir o seu percurso até o destinatário final. Os terminais de contêineres servem para armazenar os contêineres cheios, que serão embarcados, pois este devem chegar ao porto muito antes da embarcação zarpar. Um terminal portuário tem a função de conexão multimodal e transporte de fluxos de cargas, além de outras, como por exemplo, componente de atividades industriais (estaleiros navais e indústria de petróleo e gás) e de serviços comerciais.

A marca do porto contemporâneo é a unitização e racionalização da carga de tal forma que seja possível a movimentação da carga em grandes unidades movimentadas mecanicamente.

Com a uniformização e modulação da carga por contêineres estes passam a se especializar conforme a carga transportada. Além dos contêineres normais ou comuns²¹ (para

²¹ Em comprimentos de 20 e 40 pés, com largura de 8 pés, a uniformização adotou a unidade equivalente em (TEU) em 20 pés; o contêiner com 40 pés corresponde a 2 TEUs = 1FEU. Observa-se que o contêiner não pode ser carregado no seu peso máximo com a carga de alta densidade, sendo que, na prática, a carga útil é a de 10t para 1TEU e 17,5t para 1FEU. (ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 499).

carga geral diversificada), passam a existir contêineres especiais, que exigem estocagem separada dos demais, Alfredini e Arasaki (2018, p. 499) os separam genericamente em:

- **Refrigerados (*reefers*):** necessitam de suprimento de energia do navio e do terminal;
- **Contêineres-tanque:** possuem armação de quadros abertos em torno de um tanque, devendo ser estocados separados dos demais com a precaução necessária para armazenamento de carga de risco;
- **Chatos:** se constituem por uma plataforma com fixações em seus cantos, sendo utilizados para carga de grandes dimensões.
- **Contêineres não padronizados:** 1) cumprimentos alongados (*oversize*) além de 40 pés, sendo o mais usado o de 45 pés; cubos altos (*high cubes*) além de 2,60 m; largura maior (além de 2,44m).

Segundo o Dicionário Básico Portuário produzido pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) em parceria com o Governo do Estado do Paraná os contêineres podem ser classificados, especificamente, da seguinte forma:

Quadro 3 – Tipos de contêineres

Contêiner comum	Carga geral diversificada (<i>mixed general cargo</i>), sacas com café (<i>coffee bags</i>), madeiras semitrabalhadas (<i>lumber</i>) no porto ou no local de destino.
Contêiner <i>flat rack</i>	Tipo de contêiner aberto, possuindo apenas paredes frontais, usado para cargas compridas ou de forma irregular, as quais, de outro modo, teriam de ser transportadas soltas em navios convencionais.
Contêiner flexível, saco de lona	Também conhecido como <i>big bag</i> , consiste em um saco resistente utilizado para acondicionamento de granéis sólidos.
Contêiner frigorífico ou <i>reefer</i>	Contêineres equipados de gerador de frio, para transporte de produtos perecíveis. Sua máquina frigorífica está permanentemente ligada enquanto portador de carga.
Contêiner HC (<i>High cube</i> – alta cubicagem)	Estes contêineres são usados para cargas de alto volume e baixo peso. Os contêineres high-cube são de 2,89m de altura e comprimento de 12,2m (40') no máximo.
Contêiner para automóveis	Para transporte de veículos.
Contêiner tanque	Para produtos líquidos.
Contêiner teto aberto (<i>open top</i>)	Para trigo, cimento, etc.

Fonte: Dicionário Básico Portuário, 3. ed. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, p. 38-39. Organizado pela autora.

Logisticamente, contêineres não padronizados trazem inconvenientes na concepção do sistema de utilização: não podem ser colocados nos porões, não se adaptam às guias das células dimensionadas para os padrões, utilizam o convés, exigem armazenamento em separado dos contêineres padronizados; o distribuidor (*spreaders*) que é um quadro que fica sob carrinho do portêiner (*crane trolley*) ou do equipamento do pátio, deve ser ajustável a dimensões diferentes para atender às travas giratórias e todos estes problemas se repetem no complemento multimodal ferroviário ou rodoviário. (ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 499) Há também, logisticamente, a especialização dos terminais de contêineres: terminais de granéis líquidos, terminais de granéis sólidos e convencionais de exportação e importação.

Segundo Alfredini e Arasaki (2018, p. 819) no comércio mundial, a maior movimentação de cargas é a de óleo cru e produtos derivados do petróleo a granel, que exigem condições específicas para a sua movimentação. Para estas cargas são utilizadas tanto descrições em unidade de peso, como de volume, por exemplo, o barril de petróleo de 159L. Sendo que, a maioria das cargas líquidas são de movimentação perigosa, muitas vezes inflamáveis e tóxicas. Os terminais do transporte deste tipo de carga têm como requisito situarem-se afastados das demais instalações sendo necessário equipamentos e pessoal de limpeza especializada e de combate a incêndio, pois devido à natureza das cargas, as consequências de derramamentos de gases liquefeitos podem ser muito mais severas do que nos terminais de petróleo cru, pois o gás evapora mais rapidamente, produzindo uma nuvem de gás, e sua inflamabilidade poderá produzir muito mais radiação calorífica. Para o planejamento desses terminais, é sempre necessário considerar várias distâncias de segurança. Alfredini e Arasaki (2018, p. 819) descrevem:

O óleo cru (densidade de 0,85) e os derivados de petróleo são transferidos por dutos entre as instalações de armazenamento em terra e as embarcações. Uma distinção deve ser feita entre terminais de carregamento e de descarga. A descarga é normalmente efetuada pelas bombas da embarcação, enquanto o terminal provê a energia para o bombeamento para o carregamento da embarcação. A carga e descarga é efetuada por uma tubulação aproximadamente centralizada no navio. (ALFREDINI; ARASAKI; 2018, p. 819)

Já pelos terminais de granéis sólidos há uma grande variedade de produtos que podem ser transportados por estes terminais, por exemplo, minérios; carvão, grãos comestíveis (soja e

o trigo); e outras cargas. Diferentemente dos demais terminais, estes, os de granéis sólidos, são mais frequentemente dimensionados para movimentação de carga no sentido exportação e importação.

Em alguns portos, dependendo do volume movimentado, um ou mais berços podem ser dedicados para movimentação exclusiva de granéis sólidos, ou até mesmo, reservado para uma carga específica. Quando acontece a especialização do terminal em movimento de granéis sólidos é possível empregar equipamentos de alta capacidade de transferência para acelerar a operação de movimentação de cargas e a rotatividade das embarcações. Quando não acontece essa especialização, pode-se utilizar o terminal para uma diversidade de cargas, somente será possível empregar equipamentos móveis e a transferência será de baixa qualidade. (ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 829)

Alfredini e Arasaki (2018, p. 829) descrevem:

O granel sólido é transferido do equipamento carregador ou descarregador para a estocagem por esteiras transportadoras. Como esses transportadores não estão usualmente localizados no nível do cais, as estruturas de apoio obstruem a movimentação horizontal de carga geral, tráfego de veículos etc. Portanto, é desejável que a estocagem de granel sólido ocorra bem próximo dos berços, mas as pilhas podem causar problemas geotécnicos por sua elevada carga unitária sobre o terreno nas áreas próximas aos berços.

Dependendo do tipo de carga, a estocagem é enquadrada nos seguintes tipos fundamentais: pátio de estocagem a céu aberto, empregado para cargas que não sofrem séria degradação por estarem expostas à chuva; cobertas, utilizadas para cargas que sofrem degradação quando expostas à chuva; silos, utilizados para estocagem de grãos, cimento e outras cargas que devem estar protegidas das intempéries. Normalmente, os silos possuem equipamentos eficientes de movimentação e carga.

A escolha entre pátios cobertos ou silos é fundamentada na economia do menor custo. Os silos são preferidos quando o tempo de estocagem é curto, e para cargas que se constituem em pó fino, por razões de controle de poeira. (ALFREDINI; ARASAKI; 2018, p. 829)

Considerando os terminais de grande movimentação de exportação, que possuam um ou mais berços que se dedicam com exclusividade aos granéis sólidos e movimentando somente um produto por berço, o terminal mineraleiro, em geral, próximo à jazida ou a um terminal conectado à mina por via férrea ou de rodagem. Por sua vez os berços de terminais de

importação são associados a projetos de usinas termoelétricas, para recebimento de carvão, usinas siderúrgicas, minério de ferro e carvão, polos petroquímicos e para importação de grãos. (ALFREDINI; ARASAKI, 2018, p. 831)

Alfredini e Arasaki (2018, p. 902) afirmam que todo porto segue um ciclo de vida: inicialmente com o crescimento da movimentação de carga até chegar à saturação, e em seguida o envelhecimento que se dá pela mudança no padrão de cargas ou dos navios que levam à obsolescência, finalizando o ciclo. Para estes autores o cumprimento deste ciclo por todos os portos é praticamente inexorável, podendo levar mais ou menos tempo. Segundo eles, nos primeiros indícios de envelhecimento do porto deve existir um planejamento portuário de reestruturação, revitalização das áreas e expansão do porto.

A carga é o objeto do transporte e as formas como as mercadorias são transportadas de um ponto a outro, pelos variados modais de transporte, caracterizam os variados tipos de carga. Na atual fase de desenvolvimento do transporte, as cargas marítimas se relacionam com os diversos tipos de navios: a carga geral; e os granéis líquidos ou sólidos. Observa-se que, uma mesma mercadoria pode ser transportada em processos alternativos ou como carga de diferentes tipos. Por exemplo, o açúcar pode ser comercializado a granel ou ensacado, como carga geral; pode ser movimentado de forma solta ou em contêineres. (MAGALHÃES, 2010, p.17-18)

Magalhães (2010, p.18) propõe uma classificação funcional das cargas marítimas:

Quadro 4 – Classificação funcional das cargas marítimas

Carga geral	Carga geral solta: sacos, caixas, fardos, tambores, engradados, paletes, carga refrigerada.
	Neogranéis: celulose, lingotes de alumínio, bobinas, automóveis, animais vivos.
	Contêineres: unidade de 20' e de 40', <i>dry, reefer, tanque, high cube, open top</i> , outros.
Granéis	Granéis líquidos: petróleo e derivados, produtos químicos, GLP e GNP, óleos vegetais.
	Granéis sólidos: minérios e carvão, grãos, fertilizantes, cimento e clínquer, coque de carvão, cavacos de madeira.

Fonte: MAGALHÃES, 2010, p. 18. Organizado pela autora.

Da mesma forma que as cargas, os navios são caracterizados por sua especialização. Cada tipo de carga marítima corresponde um navio especializado. Assim, cada navio é construído para determinados produtos, serviços, funções e rotas comerciais, com o objetivo de

que o desempenho do transporte seja o mais eficiente possível. De modo geral, os navios são classificados de acordo com o tipo de carga a que se destinam: carga geral solta e carga geral refrigerada, navios de neogranéis, de contêineres, de granéis sólidos e de granéis líquidos. (MAGALHÃES, 2010, p. 25)

Segundo Magalhães (2018, p. 26-27) na relação distância e tamanho do navio a equação que logisticamente funciona deve ser “quanto maior o navio, mais extensa deve ser a distância a percorrer cada viagem e vice-versa”. Os navios pequenos são influenciados pelas variáveis de comércio das rotas curtas regionais, e os navios maiores dependem das transformações que ocorrem na estrutura do comércio internacional. Nas palavras de Magalhães (2018, p. 26):

Não é economicamente eficiente gastar tempo para fazer o carregamento de um grande navio com dois milhões de barris de óleo cru e transportar em distância da ordem de 50 milhas náuticas (aproximadamente 90 quilômetros) ao longo da costa e despender o mesmo tempo para descarregar no destino final.

Para pequenas distâncias de viagem e onde as demandas no destino são mais limitadas, é muito mais eficiente embarcar quantidades menores e evitar longos períodos de tempo atracados, bem como evitar investimentos em grandes instalações de estocagem nos terminais de origem e destino. (MAGALHÃES, 2018, p. 26)

O calado portuário é outra questão de fundamental importância, na relação porto e navio. Encontram-se muitas referências contraditórias na utilização das expressões “calado” e “profundidade”. Para Magalhães (2018, p. 27) estes termos não se confundem sendo que o calado se refere ao navio, enquanto a profundidade refere-se ao ambiente:

O calado refere-se ao navio: é a distância vertical entre a superfície de água em que a embarcação flutua e a face inferior de sua quilha, enquanto a profundidade refere-se ao ambiente, ou à distância vertical entre a superfície da água e o fundo ou leito do rio ou canal ou de qualquer outra parte de uma hidrovia ou um porto.

A diferença ou folga entre o calado da embarcação e a profundidade do porto (ou da hidrovia, do canal, etc) é chamada de FAQ (Folga Abaixo da Quilha) ou “pé de piloto”.

É usual, no entanto, utilizar-se a expressão “calado do porto” para definir a profundidade disponível para garantir a flutuação segura de uma embarcação. (MAGALHÃES, 2010, p. 27)

Essa simbiose entre calado e profundidade aparece tanto no Dicionário Básico Portuário produzido pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina quanto no Dicionário Portuário do Porto de Santos. Vejamos:

Segundo o Dicionário Básico Portuário (p. 27-28, *grifo nosso*):

Calado. Profundidade em que cada navio está submerso na água. Tecnicamente é a distância da lâmia d'água até a quilha do navio.

Calado máximo. É o calado do navio medido quando estiver na condição de deslocamento em plena carga ou deslocamento máximo.

Segundo o Dicionário Portuário do Porto de Santos (2023, *grifo nosso*):

Calado. Designação dada à **profundidade** em que se encontra o porto mais baixo da quilha de uma embarcação em relação à linha d'água (superfície da água). É a **profundidade** necessária para a navegação segura daquela embarcação.

Já em relação ao tamanho de um navio mercante este é definido por sua capacidade de transporte, sendo medida por unidade de volume, de peso ou pelas quantidades de unidades possíveis de serem transportadas. Comumente, utiliza-se a tonelagem como a medida do tamanho dos navios, sendo uma medida de volume e não de peso. Este fato se deu em sua origem histórica quando os navios eram medidos por sua capacidade em carregar tonéis. (MAGALHÃES, 2010, p. 28)

Vejamos um exemplo da relação calado e tamanho do navio. Os navios do tipo *Panamax*, referem-se às condicionantes do Canal de Panamá e é aplicável tanto aos que se destinam ao transporte de contêineres quanto de graneis sólidos e líquidos. Desta forma, os navios Panamax são definidos pelas dimensões máximas dos navios que podem passar pelas eclusas do Canal de Panamá, quais sejam: 294m de comprimento, 32,2m de boca (ou maior largura) e 12m de calado. Nestes navios, a boca é a principal dimensão limitante, seguindo-se o calado, sendo que, em geral, seus comprimentos são inferiores aos limites do canal, seja pelas condicionantes dos portos, seja pela geometria inadequada à navegabilidade. (MAGALHÃES, 2010, p. 28)

Foi no final da 2ª Guerra Mundial que começou a ocorrer a especialização do transporte marítimo por tipos de cargas. Os portos mais antigos buscavam oferecer os equipamentos necessários às suas operações, guindastes, carregadores e descarregadores, especialmente guindastes elétricos de pórticos sobre trilhos com capacidade e alcance compatíveis com os navios da época. Concomitantemente, acontecia a unitização e containerização, desenvolvendo-se o transporte das cargas embaladas ou a granel, com destaque para o carvão, o petróleo e derivados e os cereais em grãos. A partir do navio tipo Panamax, os navios contêineres e de granéis, poucas exceções não dispõem de guindastes de bordo. Atualmente, ocorre a tendência para a especialização na composição da frota mundial, navios cada vez maiores e a predominância dos graneleiros e navios-tanques, ao lado dos navios contêineres.

Em meados da década de 1980 os navios especializados, cada vez maiores e mais rápidos, passaram a se distanciar em tecnologia dos portos desaparelhados e de pouca profundidade, e, principalmente, portos que ainda utilizavam-se de modelos de gestão e operação inadequados à rápida absorção dessas tecnologias. Era premente a modernização portuária para que a redução nos tempos de viagem dos navios não ficasse frustrada pela demora nos portos. Um porto moderno e eficiente passou a ser a grande prioridade para que as grandes transportadoras pudessem atender o crescimento dos fluxos de comércio de manufaturados e outras mercadorias containerizáveis. Em países emergentes, como por exemplo o Brasil, por serem grandes exportadores de matérias-primas, restaram os grandes terminais de exportação de commodities (minérios, carvão, cereais em grãos e os farelos e óleos) que permaneciam, ainda nestas décadas, distanciadas das grandes mudanças tecnológicas do transporte de carga geral.

O porto marítimo, corresponde, objetivamente às funções básicas que ele exerce e a disponibilidade de instalações e equipamentos para a movimentação das cargas e para o abastecimento das embarcações. Além disso, o porto marítimo deve dispor de instalações para o manuseio, armazenamento de trânsito e internalização e exportação das mercadorias. O porto marítimo é uma porta para o exterior onde se estabelecem a comunicação com o comércio com outras partes do mundo, servindo de acesso de entrada e saída para as mercadorias produzidas e consumidas. Para o porto convergem e se originam os fluxos de cargas das rodovias, ferrovias e dutos. E para exercer estas funções de intermodalidade, esta modalidade de porto, necessita tornar compatível os modais que se interconectam por meio da armazenagem adequada e equipamento de manuseio das cargas.

Modernamente surgem os terminais marítimos, sendo instalações dedicadas ao atendimento especializado de navios e cargas, como granéis sólidos e líquidos, os neogranéis ou passageiros e turistas de navios de cruzeiro. Estes terminais aparecem isoladamente ou como parte de complexo maior, o porto comercial. O porto comercial concentra diversos tipos de terminais especializados para atender diversos fluxos de cargas e passageiros. (MAGALHÃES, 2010, p. 35)

Os terminais compartilham o acesso, abrigo e as profundidades adequadas a cada fluxo específico de cargas ou de navios e internalizam ou embarcam as mercadorias por intermédio dos meios de transporte terrestre que lhes sejam adequados. Cada terminal portuário deve dispor de instalações de embarque e desembarque especializadas, considerando o tipo de navio (comprimento, porto, calado) e o tipo de mercadoria, o que demandará estruturas distintas de atracação e transferência (embarque e desembarque), espaços para estocagem de trânsito ou de distribuição e de recepção ou entrega aos demais modais. Por exemplo, os granéis sólidos e líquidos são dotados, geralmente, de píeres, enquanto os demais dispõem de cais marginal. (MAGALHÃES, 2010, p. 35-36)

As fases do crescimento e especialização dos portos, como pudemos observar até aqui, relacionam-se também com a evolução das tecnologias, transporte e manuseio de cargas. Tomando por base esta abordagem James Bird (1971) apresenta cinco fases do que chamou *Anyport*. Magalhães (2010, p. 38) apresenta cinco fases tratada por Bird (1971) de forma adaptada:

1ª fase: o porto primitivo é localizado em sítio abrigado, geralmente um banco na margem de um estuário ou às margens de uma enseada ou baía.

2ª fase: ocorre a expansão de cais marginal, buscando locais na outra margem do estuário ou ao longo da costa abrigada da baía.

3ª fase: construção do cais marginal, com a implantação de píeres e dársenas, de armazéns de trânsito, edificações ao longo do cais, com a criação de muros de isolamento da cidade em seu entorno.

4ª fase: desenvolvimento de estruturas elaboradas de docas e continuidade dos cais marginais.

5ª fase: estruturas especializadas de acostagem, em píeres, para a movimentação de granéis, ou em cais linear, usualmente utilizados para a movimentação de contêineres, em áreas reconstruídas ou em locais de grande profundidade, onde sejam disponíveis amplos espaços de terreno plano já existentes ou obtidos por aterro. (BIRD, 1971, p. 38)

Com o aprofundamento do capitalismo, em meados da segunda metade do século XX, auxiliado pelo desenvolvimento da técnica e das tecnologias houve os avanços nos transportes internacionais e o desenvolvimento das comunicações e da informática. Somados a motivação ideológica e expansionista do mercantilismo houve a disseminação do neoliberalismo sob o manto do fenômeno da globalização induzindo a eliminação das barreiras comerciais entre as nações e intensificação da divisão mundial do trabalho. O papel fundamental desempenhado pelos portos marítimos sob uma ótica evolutiva foi traduzido no que se chamou de “gerações” pela Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento (Unctad). Nessa visão evolutiva proposta pela Unctad, a partir de 1992, coloca o desafio da expansão dos futuros portos globais, contudo, não há de se atribuir a qualquer porto uma determinada “geração”. Apresentamos de forma adaptada como cada uma destas “gerações” pode ser delineada, conforme Magalhães (2010, 43-46):

Primeira geração: com os seguintes atributos – não há estratégia de desenvolvimento específico; as atividades são restritas ao espaço do porto em justaposição às atividades de comércio; embora a cadeia de suprimento tenha supremacia, ocorre baixo nível de comunicação com as demandas dos usuários; modelos de manuseio e atividades de armazenagem tradicionais.

Segunda geração: a estratégia de desenvolvimento é apenas expansionista, com foco nas quantidades; são incentivadas as atividades industriais (indústrias pesadas) e de serviços aos navios no espaço portuário, com o desenvolvimento dos “Complexos Industriais Portuários”, o que amplia o conceito de zona portuária; inicia-se a formação de comunidade, com a aproximação com os usuários, embora o relacionamento com o ambiente urbano e adjacente ainda seja ocasional.

Terceira geração: a estratégia de desenvolvimento passa a ser orientada para o mercado; o porto passa a exercer atividades de logística e de distribuição de mercadorias, funcionando como centro de distribuição, no conceito de Plataforma Logística; introduzem-se sistemas de Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI) dentro do porto; a visão de desenvolvimento agrega-se a de zoneamento do porto; a comunidade portuária se desenvolve, unida e atenta, com forte relacionamento com o meio urbano.

Quarta geração – nesta fase mais avançada, configura-se o *network port*, quando são adotadas as seguintes proposições: o desenvolvimento portuário incorpora a estratégia de globalização e diversificação de atividades; organiza-se serviços de logística voltados para os donos de mercadorias (embarcadores e consignatários); o âmbito das redes de Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI) passa a ser entre portos; os novos espaços para expansão extrapolam a vizinhança imediata do porto; desenvolve-se a cooperação entre as comunidades portuárias de diferentes portos; o porto passa a constituir-se em um “Centro Logístico”. (MAGALHÃES, 2010, p. 43-46)

Atualmente, o porto marítimo deve apresentar de forma equilibrada: a acessibilidade marítima segura, espaços adequados de armazenamento e eficientes conexões intermodais rodoviárias, hidroviárias e dutoviárias. Um desequilíbrio em qualquer destes setores poderá resultar em situações de congestionamento em qualquer um dos modais e saturação nas áreas de armazenamento rompendo todo o sistema, conforme observamos no capítulo 2, com o exemplo da quarentena da Covid-19 em 2020 e 2021.

1.7 ESPAÇOS PORTUÁRIOS GLOBAIS: OS PORTOS MARÍTIMOS COMO INSTRUMENTOS DA GLOBALIZAÇÃO

Conforme apresentamos na introdução desta tese, a história dos portos é imensa, e ainda que os navios, os transportes marítimos e os portos tenham sofrido muitas alterações ao longo do tempo, os portos atuais, os globais, podem funcionar como instrumentos da globalização, pois são espaços dominados pela racionalização com a interface da lucratividade, da competição e das redes. Os portos globais, os marítimos, são aqueles de fluxos internacionais, geralmente com origem e destino em outros continentes. Estes espaços têm uma interface entre o território e o meio marítimo, por eles circulam bens materiais e imateriais, sendo grandes articuladores do comércio mundial de matérias-primas e produtos.

Nos atuais espaços portuários globais as mercadorias se acumulam nesses espaços acopladas em contêineres, transportadas em gigantes navios porta-contêineres. Cais e terminais portuários são espaços que funcionam como instrumento da globalização, neles as mercadorias se acumulam, neles as potências emergentes, sobretudo da Ásia, como a China, multiplicam a expansão destes espaços e exportam produtos finalizados e, países subdesenvolvidos e emergentes, como o Brasil, continuam a suprir o mercado internacional como grandes exportadores de *commodities*.

Os portos marítimos, espaços da globalização²², não servem apenas a entrada dos gigantes porta-contêineres, por funcionarem como espaços de conexão com a rede global, são espaços complexos, diversificados e principalmente vulneráveis. O aumento da utilização da tecnologia nestes espaços não impediu que continuassem a serem porta de entrada a imigração ilegal, drogas, produtos proibidos, crime organizado e até terrorismos, contudo o que os

²² Sobre esse tema ver Capítulo 4.

diferencia dos demais portos de outros períodos e modos de produção é a racionalidade técnica e a fluidez em rede imposta a estes espaços portuários no atual período.

Os espaços portuários globais funcionam como instrumentos da globalização possuindo uma conexão tanto com o externo (internacional, via marítima, em rede direta ou por *hubs* portuários) como interno, a conexão do porto com o transporte terrestre, ligando-se por rodovia, ferrovia ou até mesmo canais com finais menos distantes. O atual desenvolvimento tecnológico portuário exigido após a containerização das cargas elevou a competição entre estes espaços, a busca desenfreada por produtividade, declínio do número da oferta de emprego, acelerou as trocas e os fluxos e acentuou a separação física entre cidade e porto.

A racionalização das práticas marítimas, a mecanização da movimentação portuária, os transbordos em sistema *hub and spoke* e a containerização foram os grandes estruturadores materiais dos espaços portuários globalizados contribuindo para a estruturação do comércio globalizado de mercadorias. O crescimento econômico de países emergentes, a inserção das cadeias logísticas, o aumento das práticas de consumo, a oferta regular e contínua do transporte marítimo internacional possibilitou o surgimento dos espaços portuários globais.

A racionalização por contêineres aparece dentro dos espaços portuários globais como o ponto de ruptura do sistema, pois é a partir dele que o mapa-múndi dos fluxos portuários passa a ser redesenhado. A containerização transforma o porto marítimo em porto global altamente competitivo, multifuncional e multimodal. O porto globalizado serve as escolhas estratégicas das companhias marítimas e dos seus planos logísticos.

O desenvolvimento e inserção dos *hubs* portuários nas rotas marítimas serviu a concentração dos fluxos nos grandes portos marítimos globais, enquanto os portos menores se tornaram mais marginalizados e menos eficientes dentro do sistema portuário global. O aumento das dimensões dos navios exigindo calados mais profundos, o aumento das distâncias percorridas e a maior concentração dos fluxos acabou provocando uma seleção dos portos tecnicamente aptos a serem espaços portuários globais.

Os espaços portuários globais funcionam dentro de um *sistema hub and spoke* onde estão fortemente interconectados e com grandes plataformas de distribuição a portos menores. São espaços multifuncionais que recebem cargas globais, graneis líquidos e sólidos, carga em geral, contêineres e fluxos de pessoas. São espaços que materializam através de seus fluxos e de suas redes, em origem e destino, em quantidade e em produtos, todo um sistema econômico

capitalista. A hierarquização dos fluxos e dos portos globais escancara a determinação de um sistema econômico opressor.

A aceleração nas últimas décadas dos volumes transportados pela China, Singapura, Hong Kong e Taiwan superando portos tradicionais europeus levanta questões complexas que poderiam passar até mesmo pelo esgarçamento do atual sistema capitalista. Contudo, essa é uma discussão que fica para estudos futuros. O que se evidencia nessa pesquisa é a concentração de fluxos em portos marítimos, espaços da globalização que se tornaram plataformas multifuncionais de redistribuição com alta capacidade logística. O surgimento dos *hubs* portuários no sistema marítimo portuário global evidenciam características essencialmente técnicas e logísticas, contudo a dimensão geopolítica ainda é responsável pelo direcionamento dos fluxos.

O Leste Asiático e a Zona do Pacífico respondem hoje por mais de dois terços da movimentação portuária global questões econômicas e logísticas estruturam e impulsionam a competição dos espaços portuários globalizados. Dentro do sistema portuário globalizado a Ásia foi a que melhor soube se beneficiar da movimentação portuária containerizada e da maritimização da economia mundial.

Assim, os espaços portuários globalizados tornam o espaço-tempo mais curto, aumentam a produtividade e a competitividade portuária, e refinam os sistemas logísticos. Os rankings portuários apresentados no capítulo 3 nos mostram que os portos globais são acelerados em fluxos de volumes e há o destaque para os terminais asiáticos, sobretudo, chineses que se apresentam como megaportos nos fluxos globais de mercadorias.

CAPÍTULO 2 OS ESPAÇOS PORTUÁRIOS NA CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL: DE ENTREPOSTOS DAS ECONOMIAS REGIONAIS AO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

A história da navegação está intrinsecamente relacionada com a dinâmica do sistema portuário desde os mais imemoriáveis tempos. Dos primeiros registros se observa que as condições naturais aparecem como estruturas importantes para a segurança das navegações. A localização na foz ou estuário era fator de prosperidade para os primeiros povos e aldeias representando em si uma vantagem. A prosperidade, porém, atraía sempre os piratas e os invasores sendo alvo de pilhagem. Os portos sempre representaram fundamental importância e valor estratégico para defesa de uma aldeia, de um povo ou de uma nação. (WALMSLEY, 1946)

Há uma simbiose entre o porto e o mar. Os espaços portuários sempre foram a porta de entrada para o continente e a saída para o mar. Era a partir destes espaços que se davam as principais relações de trocas comerciais e o estabelecimento de defesa de um dado território e um dado povo. Assim, a razão de existência de um porto se dá em princípio pela sua serventia para a navegação, pelo tráfego em si mesmo, pelos serviços que presta à atividade econômica e pela defesa de um território.

A implementação de um porto dependia de algumas características naturais da situação geográfica local que possibilitassem melhor navegação e por conseguinte melhor funcionamento: profundidade e acesso adequados e alguma forma de abrigo. Todavia, as condições mudam com o tempo, há, por exemplo, a mudança no modo de produção e a transformação dos navios, o que acaba por acarretar ao longo do processo histórico que alguns portos tenham sua posição geográfica reforçada e outros sejam abandonados.

Contemporaneamente com os progressos técnicos e tecnológicos e os processos globalizantes, que se impõem a tudo e a todos, os portos marítimos se transformaram pouco a pouco levando a diminuição da diferença entre eles.

São nesses espaços portuários, compreendidos aqui não só como a estrutura física do porto mas também todas as relações imateriais que são o arcabouço das tessituras desses espaços, que se dão materialmente duas funções importantes de um dado território: defesa e troca comercial.

Ainda que os principais portos da história tenham sido construídos sob a égide do olhar geopolítico, o atual período impõe pensarmos os espaços portuários prioritariamente a partir das relações econômicas globais. Todavia, a economia global e os fluxos portuários são indicativos dos processos históricos que definem a gênese, o desenvolvimento ou o retrocesso de cidades portuárias inteiras.

A história da navegação e do transporte marítimo é um tema fascinante que percorre toda a história da humanidade. Todavia, os processos e fenômenos sociais só podem ser entendidos em seu contexto histórico. Generalizações válidas em todos os períodos históricos e formações socioespaciais ou são vazias ou errôneas em seu conteúdo. Marx considera que as sociedades se distinguem pelo modo de produção sobre a qual estão organizadas e cada modo de produção é estruturado de acordo com suas próprias relações de classe. (FINE e SAAD FILHO, 2021, p. 23)

A racionalidade técnica consiste em obter o máximo de resultado com o mínimo de esforço. Os filósofos da Escola de Frankfurt como Adorno, Marcuse e Habermas a chamavam de “*razão instrumental*” e seria essa portanto, a racionalidade que governa o mundo contemporâneo. A técnica não é neutra, é imbuída de racionalidade e determinação. Segundo Habermas foi nas sociedades capitalistas que a dominação perde seu caráter explorador e torna-se de dominação racional na medida em que a racionalização técnica invade todas as esferas da sociedade e transformam as próprias instituições. Na sua crítica a Max Weber, Marcuse chega a esta conclusão como aponta Habermans em “Técnica e ciência como ideologia”:

Pode ser que o próprio conceito de razão técnica seja ideologia. Não somente em sua forma de utilização, mas em si mesma, a técnica é dominação sobre a natureza e sobre o homem: uma dominação metódica, científica, calculada e calculadora. Finalidades e interesses determinados da dominação não são introduzidos à técnica apenas “adicionalmente” e a partir de fora – eles já entraram na construção do próprio aparato técnico; a técnica é em cada um de seus casos um projeto histórico-social; nela é projetado o que uma sociedade e os interesses nela dominantes tencionam fazer com os homens e com as coisas. Uma tal finalidade da dominação é “material” e, nesse sentido, pertence à forma mesma da razão técnica. (HABERMAS, 2014, p. 77)

A técnica a princípio se apresentava muito mais próxima da arte, diferentemente da atual, que apresenta-se como pretensamente neutra. No entanto, com advento do Estado territorial e a soberania moderna o Estado pautado na ciência moderna desenvolve a técnica industrial, política, militar, jurídica etc. Por sua vez a burguesia descobre que poderia lucrar

com uma técnica “conscientemente desenvolvida” (ELLUL, 1968 [1954], p. 55). Diante deste novo cenário Marx observa que no desenvolvimento histórico as inovações das técnicas e a introdução da máquina no processo de produção acarretou uma mudança nas relações sociais (NAVES, 2008, p. 46). Com o desenvolvimento das forças produtivas capitalistas, que promovem a produção de mercadorias a um baixo preço a burguesia constrange “a todos em qualquer parte do mundo a adotarem a um mundo a sua imagem e semelhança.” (NAVES, 2008, p. 68).

Trata-se, em outras palavras, de uma repetição da mesma lógica da acumulação²³ primitiva, conforme descrita por Marx, ao longo de toda a história do capitalismo. Para Harvey: “A teoria de Marx do crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no centro das coisas. A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista.” (HARVEY, 2006 [2001], p. 41) Essa repetição é exigida pela própria expansão capitalista que, para se materializar, precisa transformar em mercadoria relações sociais e espaços ainda não mercantilizados.

Para o geógrafo David Harvey (2006, [2001], p. 30) seria possível trazer os conceitos geográficos centrais como espaço, lugar, tempo, ambiente e analisá-los sob a ótica de um entendimento histórico-materialista do mundo. Para ele é necessário pensar “a respeito do materialismo histórico-geográfico”, uma vez que, os problemas geográficos estão sempre presentes em qualquer abordagem materialista da história.

Em relação ao papel do comércio marítimo no desenvolvimento econômico Karl Marx (O capital, 1867) e Adam Smith (A riqueza das nações, 1776) por vias opostas chegam a mesma conclusão: à medida que a produtividade aumenta e as empresas produzem mais bens do que podem vender localmente, elas precisam ampliar o acesso aos seus mercados. O primeiro chega a esta conclusão por via da crítica ao capitalismo, desnudando o sistema de dominação e exploração em favor da burguesia. O segundo argumentando ser a divisão do trabalho e transporte marítimo uma das chaves do sucesso de uma sociedade capitalista.

²³ HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006 [2001]; p. 41-42: “A teoria de Marx do crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no centro das coisas. A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos. O estado estacionário da reprodução simples é, para Marx, logicamente incompatível com a perpetuação do modo capitalista de produção. Expressa-se “a missão histórica da burguesia” na fórmula “acumulação pela acumulação, produção pela produção.” No entanto, essa missão histórica não se origina da cobiça inerente do capitalista, mas surge nas forças inteiramente independentes da vontade individual do capitalista.”

Para Marx, no contexto da acumulação em geral, o desenvolvimento dos transportes e da comunicação aparece não apenas como inevitável, mas também como necessário. Com o desenvolvimento dos transportes a circulação das mercadorias muda de escala, o que era antes apenas local e regional, uma vez impulsionados pelo capital, o acesso a mercados distantes e inexplorados torna-se uma grande oportunidade para a acumulação de capital: novas fontes de matérias-primas, mão-de-obra e mercado consumidor entre outros aspectos. Nas palavras de Marx:

A revolução no modo de produção da indústria e da agricultura provocou também uma revolução nas condições gerais do processo de produção social, isto é, nos meios de comunicação e de transporte. Como os meios de comunicação e de transporte de uma sociedade, cujo pivô, para usar uma expressão de Fourier, eram a pequena agricultura com sua indústria doméstica auxiliar e o artesanato urbano, já não podiam atender absolutamente às necessidades de produção do período da manufatura, com a divisão ampliada do trabalho social, sua concentração de meios de trabalho e de trabalhadores e seus mercados coloniais – razão pela qual eles também foram, de fato, revolucionados –, assim também os meios de transporte e de comunicação legados pelo próprio período manufatureiro logo se transformaram em insuportáveis estorvos para a grande indústria, com sua velocidade febril de produção, sua escala maciça, seu constante deslocamento de massas de capital e de trabalhadores de uma esfera da produção para a outra e suas recém-criadas conexões no mercado mundial. Assim, abstraindo da construção de veleiros, que foi inteiramente revolucionada, o sistema de comunicação e transporte foi gradualmente ajustado ao modo de produção da grande indústria por meio de um sistema de navios fluviais transatlânticos a vapor, ferrovias e telégrafos. (MARX, 2013 [1867], p. 457).

Para Smith (1996 [1776], p. 48) a importância do transporte marítimo já aparece nas fases iniciais do desenvolvimento econômico. Para ele o desenvolvimento do transporte aparece como suporte para o fortalecimento da “divisão do trabalho”. Segundo Smith a navegação e o transporte de bens deveriam ser encorajados, uma vez que tratava-se de um negócio lucrativo. Nas palavras de Smith:

Já que o transporte fluvial ou marítimo abre um mercado mais vasto para qualquer tipo de trabalho do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo dos rios navegáveis que, naturalmente, todo tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se, e somente depois de muito tempo esses aperfeiçoamentos se estendem ao interior de um país. Uma carroça de rodas largas, servida por dois homens e puxada por oito

cavalos, leva aproximadamente seis semanas para transportar de Londres a Edimburgo – ida e volta – mais ou menos 4 toneladas de mercadoria. Mais ou menos no mesmo tempo um barco ou navio tripulado por seis ou oito homens, e navegando entre os portos de Londres e Leith, muitas vezes transportada – ida e volta – 200 toneladas de mercadoria. Portanto, seis ou oito homens, por transporte aquático, podem levar e trazer no mesmo tempo, a mesma quantidade de mercadoria entre Londres e Edimburgo que cinquenta carroças de rodas largas, servidas por 100 homens e puxadas por 400 cavalos. Para 200 toneladas de mercadorias, portanto, transportadas por terra de Londres para Edimburgo, é necessário pagar a manutenção de 100 homens durante três semanas, e o desgaste e a mobilização de 400 cavalos, mais o de 50 carroças de rodas largas. Ao contrário, essa mesma quantidade de mercadorias, se transportadas por hidrovía, será onerada apenas pela manutenção de 6 ou 8 homens, e pelo desgaste e movimentação de um navio ou barco com carga de 200 toneladas, além do valor do risco maior, ou seja, a diferença de seguro entre esses dois sistemas de transporte (SMITH, 1996 [1776], p. 78)

Para Marx (2020 [1868], vol. 2, p. 229) a indústria do transporte é a responsável pela mudança de localização do produto e, o produto só pode ser considerado realmente acabado quando se insere no mercado: “Ao transporte dos produtos de um centro de produção a outro segue-se o dos produtos acabados da esfera da produção à do consumo. O produto só está pronto para o consumo quando completou plenamente este movimento”; o ato de trazer o produto ao mercado pertence ao próprio processo de produção (HARVEY, 2006 [2001], p. 47).

É com esse espírito que surgem os atuais superpetroleiros, navios porta-contêineres e frotas de navios especializados que anualmente transportam toneladas de cargas para habitantes do mundo inteiro. (STOPFORD, 2017, p. 31-33)

No Brasil, o crescimento das dimensões dos navios cargueiros tem acarretado não só discussões importantes sobre as necessidades de modernizações dos portos, bem como a necessidade da manutenção dos acessos aquaviários brasileiros. A padronização dos contêineres se tornou fundamental para a funcionalidade da intermodalidade. O que se verifica na prática é que a containerização transformou mais do que a maneira de transportar, e acaba por definir o sucesso ou insucesso econômico de uma cidade portuária, atingindo sua hinterlândia, ao abrir ou fechar mercados para a exportação ou importação. A Ásia tem sido a primeira a prosperar com a racionalização dos espaços portuários. (PERIDES, 2022)

Cada porto inserido em um determinado período histórico adquire um papel no processo responsável pelas etapas de produção, circulação, distribuição e consumo que constituem a economia política. Como os circuitos produtivos se dão de forma articulada, a importância que

cada processo tem a cada momento histórico, e para cada porto em particular, ajuda a compreender a organização do espaço.

Cada país singular e geograficamente localizado é uma formação social distinta, no entanto, cada qual possui um processo histórico distinto de formação espacial enquanto território e Estado-nação. Assim, existem formações sociais as mais diferentes possíveis, todavia a forma capitalismo opera em todas elas.

A categoria formação econômica e social teve suas primeiras ideias lançadas por Marx e Engels. Lênin (1985 [1982]²⁴), por sua vez, retoma a categoria utilizando-a para fins científicos e políticos, e ao analisar o processo de formação do mercado interno para a grande indústria na Rússia, insere e desenvolve a categoria espaço em suas análises. Milton Santos (1977) retoma a categoria marxista de formação econômico social (F.E.S) e a utiliza para a formação de uma teoria válida do espaço geográfico.

É a partir de Marx que a fundamentação do método científico da formação econômica social é dada como parte de um processo histórico. Marx buscou se distanciar das ciências naturais e do materialismo abstrato que não considerava o desenvolvimento histórico em suas análises. Para ele a categoria formação econômica social se refere a uma sociedade determinada e logo de início define seu método e objeto de pesquisa:

Na análise das formas econômicas não podemos nos servir de microscópio nem de reagentes químicos. A força da abstração [Abstraktionskraft] deve substituir-se a ambos. Para a sociedade burguesa, porém, a forma-mercadoria do produto do trabalho, ou a forma de valor da mercadoria, constitui a forma econômica celular. [...] O que pretendo nesta obra investigar é o modo de produção capitalista e suas correspondentes relações de produção e de circulação. Sua localização clássica é, até o momento, a Inglaterra. (MARX, 2013 [1867], p. 78)

²⁴ LENIN, Vladimir Ilitch. **O desenvolvimento capitalista na Rússia:** o processo de formação do mercado interno para a grande indústria. Tradução e apresentação de José Paulo Netto. 2ª edição. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1982] p. VIII. “[...] Em 1893, um congresso socialista internacional, realizado em Zurique, insistia na necessidade de um tratamento cuidadoso da questão agrária. Quase ao mesmo tempo, na Bélgica, Vandervelde ocupava-se com o mesmo tema. É no interior do partido social-democrata da época, o alemão, contudo, que, como se pode compreender – dado o seu grau de organização, o peso da sua influência sócio-política e, ainda a qualidade dos seus quadros intelectuais –, o problema foi objeto dos mais candentes e fecundos debates. Sobretudo a partir do congresso de Frankfurt (1894), quando Vollmar e Schonlank” fazem intervenções polêmicas, os teóricos do partido enfrentam abertamente a questão. Na culminação dos debates, Kautsky elabora *A Questão Agrária* (1899), a primeira obra que, na bibliografia socialista revolucionária, estuda sistematicamente o dinamismo que o capitalismo instaura na agricultura. Em condições inteiramente distintas, polêmicas análogas se desenrolaram na Rússia. Aí, no mesmo ano de publicação do texto de Kautsky e na conclusão dos debates, edita-se a outra obra que, na bibliografia socialista revolucionária, constituirá um marco crítico-analítico: *O Desenvolvimento do Capitalismo na Rússia (O Processo de Formação do Mercado Interno para a Grande Indústria)*, de Lênin.”

Para Santos (1977, p. 84) Marx e Lênin teriam, assim, definido um ponto central para a inserção da categoria formações socioespaciais “não é a “sociedade em geral” que o conceito de F.E.S²⁵ se refere, mas a uma sociedade dada, como Lênin (1987) fez a respeito do capitalismo na Rússia”. Santos observa que as formações socioespaciais são formações históricas e geograficamente localizadas.

Para este autor, a formação socioespacial é uma categoria que trabalha com a inseparabilidade das realidades das noções de sociedade e de espaço inerentes à categoria da formação econômica e social: “(...) a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 1977, p. 81). Desta forma, Santos, em 1977, sob a perspectiva geográfica, une a categoria formação econômica e social à categoria espaço, propondo a categoria formação socioespacial. (BASTOS; CASARIL; 2016, p. 272)

A base de um modo de produção é a relação entre forças produtivas e a relação de produção. As forças produtivas são os elementos materiais, os bens sociais, os objetos de trabalho, a matéria-prima a ser trabalhada, e também as ferramentas utilizadas para trabalhar a matéria-prima; desde as mais elementares tecnologias até as mais avançadas e complexas. Por sua vez, as relações de produção são o modo como cada sociedade organiza em cada momento histórico suas forças produtivas. (PERIDES, 2021)

Marx ao analisar a sociedade se utiliza de dois conceitos que estruturam a categoria de modo de produção: infraestrutura e superestrutura. As relações econômicas encontram-se na infraestrutura e, acima destas, as demais relações que compõem a superestrutura. Em sua obra, *O capital*, Marx revela, que com o capitalismo todas as coisas tomam a forma mercadoria. Para este autor, a existência da forma capitalista depende de uma miríade de formas que se complementam e compõem à totalidade. A especificidade do capitalismo se apresentará conforme as etapas do desenvolvimento das fases do capitalismo que se diferenciam de outros modos de produção.

2.1 DA PERIODIZAÇÃO

Cada modo de produção constrói ao seu tempo as formas, que não são as mesmas e se transformam conforme o todo histórico temporal e social. A totalidade comporta uma

²⁵ F.E.S – abreviação para Formação Econômica Social.

imensidade de formas que estão em constante movimento. Para a compreensão do espaço social é necessário uma análise que combine simultaneamente as categorias analíticas: forma, estrutura e função. (SANTOS, 2012 [1982], p. 55) Todas as formas se relacionam entre si constituindo a totalidade. Isso significa pensar que todos os “processos e fenômenos sociais existem e podem ser entendidos apenas em seu contexto histórico” (FINE; SAAD FILHO, 2021, p. 23) daí a importância fundamental da periodização como recurso de método nas análises geográficas, conforme proposto por Santos (2012 [1985], p. 13):

O movimento dialético entre forma e conteúdo, a que o espaço, soma dos dois, preside, é, igualmente, o movimento dialético do todo social, apreendido na e através da realidade geográfica. Cada localização é, pois, um momento do intenso movimento do mundo, apreendido em um ponto geográfico, um lugar. Por isso mesmo, cada lugar está sempre mudando de significação, graças ao movimento social: a cada instante as frações da sociedade que lhe cabem não são as mesmas. (SANTOS, 2012 [1985], p. 13)

A realidade é moldada por estruturas sociais e as categorias e conceitos utilizados para análise de qualquer realidade empírica devem ser apropriados para as sociedades que se pretende analisar. Fine e Saad Filho (2021, p. 23) apresentam algumas características fundamentais implícitas no método utilizado por Marx:

Em primeiro lugar, processos e fenômenos sociais existem e podem ser entendidos apenas em seu contexto. Generalizações trans históricas, supostamente válidas em todos os lugares e por todo o tempo, são normalmente vazias de conteúdo ou simplesmente inválidas. As sociedades humanas são imensamente elásticas. Elas podem ser organizadas de maneiras profundamente distintas e apenas análises detalhadas podem levar a conclusões válidas sobre sua estrutura, funcionamento, contradições, limites internos e mudanças. Em particular, Marx considera que as sociedades se distinguem pelo modo de produção sob o qual estão organizadas – o feudalismo em contraste com o capitalismo, por exemplo – e que diferentes formas de modo de produção emergem em períodos e lugares distintos. (FINE; SAAD FILHO, 2021, p. 23)

Modo de produção, formação social e espaço são categorias interdependentes, e individualmente, cada modo de produção preponderante é representativo de formas geográficas

que se sucedem e se sobrepõem no tempo. “A formação social trata-se de uma estrutura técnico-produtiva expressa geograficamente por uma certa distribuição da atividade de produção.” (SANTOS, 2012 [2005], p. 27-28) Segundo Serini²⁶ a formação social deve ser sempre entendida no sentido dinâmico, como um processo e não como substância de uma época ou fase histórica em si mesma imóvel e acabada. (SERINI, 1971, p. 9)

Le passage de l’utilisation d’un terme à valeur statique à un terme à valeur dynamique exprime un approfondissement de la notion de “forme de la société” au lieu d’être seulement une nouvelle formulation verbale, cela apparaît d’après le contexte même du passage de la Préface à la Contribution cité plus haut, où pour la première fois est employée le terme *ökonomische Gesellschaftsformation*, que l’on n’a pas même pu rendre, dans ce cas, avec l’habituel (et ambigu) “formation économique et sociale”, mais que l’on a dû obligatoirement traduire par “le (progrès) de la formation économique de la société”, pour signifier sans possibilité d’équivoque qu’une “formation économique et sociale” exprime un procès, une réalité *dynamique* et non pas *statique*.²⁷ (SERINI, 1971, p. 9, grifo do autor)

Ao estudarmos o sistema portuário brasileiro estamos diante da análise da concretude de uma sociedade específica, uma formação socioespacial, uma realidade histórica, geograficamente localizada. Para compreendermos sua situação atual é necessário compreender sua evolução, suas mudanças históricas e suas relações com a totalidade, uma vez que a fragmentação representa a apreensão do particular no todo. O todo está em constante transformação e as sociedades se distinguem no tempo pelo modo de produção e,

²⁶ SERINI, Emilio. **De Marx à Lénine: La Catégorie de “Formation Économique et Sociale”** in La Pensée, Revue du Rationalisme Moderne, n. 159, octobre de 1971, p. 3. Serini nesta obra apresenta um abrangente trabalho epistemológico sobre a categoria formação econômico social. Para Serini a categoria formação econômico social teria aparecido pela primeira vez, ainda como esboço, em Marx na Ideologia Alemã (1846), “gesellschaftsm” (forma de sociedade ou forma social) (1971, p. 7). Posteriormente em Grundrisse (1858), “gesellschaftsformation” (formação da sociedade ou formação social) (1971, p. 7). Mas é somente em Contribuição à Crítica da Economia Política (1859) que o termo “ökonomische gesellschaftsformation” (formação econômica da sociedade) é usado pela primeira vez. Segundo Serini (1971, p. 9) haveria ocorrido a passagem da utilização de um termo estático “form” para um termo mais dinâmico “formation”. E finalmente, é no prefácio de 1867 da obra O capital que aparece a expressão “der ökonomischen gesellschaftsformation” (formação econômica da sociedade) usado em duas acepções: processo de formação da sociedade e resultado final que compreende o processo. (1971, p. 10).

²⁷ Tradução sugerida. “[...] a passagem de um termo de valor estático para um termo de valor dinâmico exprime um aprofundamento do conceito de “forma de sociedade” ao invés de ser apenas uma nova expressão, isso aparece no próprio contexto da passagem do Prefácio à Contribuição, citada acima, onde pela primeira vez é usado o termo *ökonomische Gesellschaftfformation*, que nem sequer conseguimos traduzir, neste caso, como o usual (e ambíguo) “formação econômica e social”, mas que tivemos que traduzir como “o (progresso) da formação econômica da sociedade”, para significar, sem a possibilidade de ambiguidade, de que uma “formação econômica e social” expressa um processo, uma realidade dinâmica e não estática.”

concomitantemente, internamente ao modo de produção, como é o caso do capitalismo que se distingue por fases.

Em cada momento histórico cada elemento do espaço²⁸ muda o seu papel e a sua posição no sistema temporal e espacial. Cada período, são imbuídos de uma tecnologia e uma combinação específica de componentes de capital e trabalho. Assim, quando um elemento muda o seu movimento, automaticamente, há um movimento do todo; ou seja, há a mudança de uma totalidade que futuramente também se modificará. (SANTOS, 2012 [1985])

A periodização, para Santos (2012 [1985] p. 37-39) se apresenta como um caminho de método, uma vez que, fornece chaves que possibilitam o entendimento do desenvolvimento em escala mundial e as diferenças, de lugar para lugar.

O modo de produção será pensado com base no espaço e nas sociabilidades, formações sociais, em que se fundam os períodos. Tendo como resultados transições, coexistências e relações de produção próprias; compreendendo as formações socioespaciais a partir dos modos de produção.

Florestan Fernandes (1987; 2020) periodiza o desenvolvimento do capitalismo brasileiro em três fases: 1) da abertura dos portos até meados de 1860 – a primeira fase seria do surgimento de um mercado especificamente capitalista. Neste momento existiria o desenvolvimento entre a economia interna e o mercado mundial; 2) da década de 1860 até a década de 1950 – a segunda fase é a da formação e expansão do capitalismo competitivo e a fixação das bases para a industrialização; 3) após 1950 se fortalecendo depois do golpe de 1964 – a terceira fase é marcada pelas operações comerciais, financeiras e industriais das grandes corporações no país.

Ao analisarmos a trajetória recente do sistema portuário brasileiro propomos a divisão em três períodos distintos:

- **1869 – 1930:** Do Decreto de Concessão dos Portos Brasileiros em 1869 até o início da concentração e formação de um sistema portuário nacional;
- **1930 – 1990:** Centralização, Planejamento e Fortalecimento do Sistema Portuário Brasileiro.
- **1990 – aos dias atuais:** Modernização e Privatização dos Portos Brasileiros.

²⁸ SANTOS [2012 [1985] p. 16) “Os elementos do espaço seriam os seguintes: os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas.”

A partir da análise da dinâmica da economia brasileira dos séculos XX e XXI é possível percorrer as dificuldades e os avanços do sistema portuário nacional. Com o início da organização do sistema até meados da década de 1930, quando as dificuldades portuárias deixam de ser de escala local e regional e atingem a escala do nacional passando pela criação da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais em 1910. A partir de 1930 tem início o processo de industrialização e integração nacional. É o momento de planejamento e fortalecimento das políticas portuárias e do sistema enquanto integração nacional. Após a década de 1990 há a extinção da Portobrás e inicia-se o discurso da emergência da privatização portuária sob o pretexto da necessidade premente da modernização dos portos brasileiros sob pena de sua não inserção no sistema portuário global.

2.2 DO DECRETO DE CONCESSÃO DOS PORTOS BRASILEIROS EM 1869 A FORMAÇÃO DE UM SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL

Vimos na introdução desta pesquisa que o início de diversos portos no litoral brasileiro está relacionado com a ocupação e povoamento do território. Pelo porto fazia-se a segurança do território, chegavam e saíam mercadorias, pessoas e armas. Do Brasil colônia destacaram-se no fluxo de pessoas e mercadorias os portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro. E em função da precariedade do sistema de transporte nacional, sobretudo entre portos da costa brasileira, nesse período o fluxo de mercadorias se dava de maneira mais direta em relação à Portugal do que internamente ao território brasileiro. No Brasil, as estradas, no início do século XVIII eram quase inexistentes e, estar próximo de um porto poderia significar a sobrevivência de qualquer atividade econômica.

A economia colonial brasileira fora voltada para a produção de gêneros de exportação não constituindo uma infraestrutura suficiente para fornecer à população gêneros de primeira necessidade. Numa estrutura como essa, produção e consumo, dois elementos que compõem o ciclo econômico, se acham desarticulados entre si. (DIAS, 1989, p. 377) Segundo Caio Prado Júnior (2017 [1942]):

No Brasil, este fato é particularmente sensível pelo caráter que tomara a colonização, aproveitamento aleatório em cada um de seus momentos, como veremos ao analisar a nossa economia, de uma conjuntura passageiramente favorável. Cultiva-se a cana como se extrai o ouro, como mais tarde se plantará o algodão ou café: simplesmente oportunidade do momento, com

vistas para um mercado exterior longínquo, um comércio instável e precário sempre. Veremos estes pontos adiante; o que interessa aqui é notar que a colonização não se orienta no sentido de constituir uma base econômica sólida e orgânica, isto é, a exploração das necessidades materiais da população que nela habita. Daí a sua instabilidade, com seus reflexos no povoamento, determinando nele uma mobilidade superior ainda à normal dos países novos. (PRADO JUNIOR, 2017 [1942]).

Para o historiador Prado Júnior (2017 [1942]) no capítulo Vias de Comunicação do livro *Formação do Brasil Contemporâneo, o Brasil no século XVIII*, vivia um processo de uma tendência “a ocupação do território nacional e sua articulação interna num sistema de comunicações, que tornariam possível atividades de abastecimento interno.” Dias (1989, p. 390) analisa que neste capítulo o historiador escreve um texto repleto de esperanças nas forças de vir a ser integridade nacional, nas palavras de Dias (1989, p. 391):

Documentou a tendência das comunicações a convergirem para o interior do continente, através dos rios, incentivando a navegação fluvial. Esta tinha na colônia um custo mais baixo do que as vias terrestres, apesar disso era desfavorecida pela administração portuguesa, que preferia desenvolver contatos com os portos marítimos; entretanto, em fins do século XVIII, o povoamento convergia para eixos internos, através dos rios Araguaia, Tocantins e Xingu, que puxavam as comunicações de Mato Grosso e Goiás, em direção ao Pará, integrador geográfico natural do povoamento do interior. (DIAS, 1989, p. 391)

O processo de integração nacional foi impulsionado pela administração em fins do século XVIII, intensificado pela vinda da Corte Portuguesa e interrompido em meados do século XIX e contava com o estabelecimento de um sistema de comunicações internas relativamente delineado. A introdução da navegação a vapor, forçou o abandono das vias fluviais internas e a retomada dos caminhos terrestres, que ligavam o interior com a Corte, a Bahia, Pernambuco, portos exportadores e foco de penetração do capitalismo industrial. Nas palavras de Caio Prado Junior (2017, [1942]):

No correr do século XIX, esta tendência para a formação de um sistema de comunicações internas será decididamente desbancada pela introdução da navegação a vapor. A via de cabotagem voltará a ser articulação

geral única do território brasileiro, e retorna-se ao primitivo sistema do início da colonização: uma via marítima, espinha dorsal, das comunicações do país, em que se vêm articuladas as vias de comunicação perpendiculares ao litoral, desligadas inteiramente uma das outras. Fragmenta-se assim novamente a estrutura territorial brasileira, embora com menos gravidade que no passado, pois a navegação a vapor viera já substituir as precárias comunicações marítimas de então. Mas a obra de cimentação interior, obra de longo passado colonial fora interrompida. (PRADO JUNIOR, 2017, [1942])

Entre 1840 e 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com criação de várias companhias regionais de navegação. O período de 1870 a 1940 foi a era ferroviária, que era símbolo de modernidade e velocidade. Nessa perspectiva de acontecimentos foi promulgado em 1835 o decreto nº101, que ficou conhecido como o Decreto Feijó considerado o primeiro plano ferroviário do Brasil. O decreto abria a possibilidade de concessão a empresas de interesse público para a construção e exploração de estradas de ferro. Em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, que se tornou responsável pelo policiamento e melhoramento dos portos. Posteriormente o Decreto n. 447 de 1846 aprovou o Regulamento da Capitania dos Portos. Em 1866 o Ceará abre precedente a concessão de seus portos e o Decreto nº1.746 de 13 de outubro de 1869 foi, então, promulgado permitindo a concessão dos Portos Brasileiros. O Decreto autorizava a concessão dos portos brasileiros por 90 anos à iniciativa privada e dava garantia de juros de 12% ao ano.

As infraestruturas como ferrovias, portos, geração e distribuição de energia elétrica, posteriormente saneamento e telefonia foram serviços concedidos às Sociedades Anônimas inglesas, francesas, americanas ou canadenses que investiam e exploravam esses serviços segundo o critério do capital investido e definido pelos investidores externos. A expansão destes serviços se deu por meio de concessionárias privadas controladas por departamentos da Administração Direta do Governo.

Em matéria do Jornal *O Diário do Rio de Janeiro*, em 1864, pode-se observar um exemplo de tentativa de justificar e formar a opinião pública no sentido da necessidade de abrir os portos a investimentos privados:

Nos portos do commercio da Inglaterra e dos Estados-Unidos, os diques de reparação, bem como outras obras dos portos de mar são quasi sempre construídas por companhias. E por certo o excelente systema que é principalmente devido a serem os portos de mar d'essas duas nações tão bem fornecidos de todas as construcções necessárias aos usos do commercio. Por maiores que sejam os recursos, de que dispõe um governo, não é possível que

elle possa satisfazer convenientemente às necessidades de todos os portos militares e todos os portos de commercio do paiz. (*ipsis litteris*) (*O Diário do Rio de Janeiro*, Ano 1864 edição n° 134, p. 2)

Nesse mesmo sentido pode-se observar o *Jornal Annaes do Parlamento Brasileiro* do ano de 1869 em sessão em 23 de agosto:

O governo deve ter a suprema deliberação, as companhias a administração; o governo ser a intellegencia, o genio, a inspiração; as companhias o braço, o instrumento a ação. Allivia-se o governo de grande onus, responsabilidades e despezas, e o paiz lucra com os serviços. [...] As empresas particulares enriquecem-se, e enriquecem a nação, commettendo as obras e instituições mais importantes, canaes, telegraphos, vias de comunicação, estradas, portos, docas, navegações e tudo quanto concorre para o engrandecimento, commodidades e gozos e liberdades do povo.

[...]

Sem que as empresas ganhem, sem que os capitaes aufrirão lucros, não é possível acompanhar as grandes nações na via do desenvolvimento das riquezas e das prosperidades. Oxalá este projeto anime empresas e companhias, particularmente estrangeiras, a virem construir docas nos portos do Brazil, que as precisões para se engrandecerem. Só assim obteremos os grandes melhoramentos materiais que reclama o paiz. Voto, portanto, pelo projeto. Sr. Pereira da Silva (*ipsis litteris*). (*Jornal Annaes do Parlamento Brasileiro* do ano de 1869, edição n°4, p. 171-172)

A Lei das Concessões decretada pelo Imperador D. Pedro II, em 1869, para a execução de obras e exploração dos portos do país, por si só não foi capaz de atrair grandes investimentos para o setor de transportes marítimos. O investimento, sobretudo o inglês, concentrou-se nas estradas de ferro que garantiam aos empreendedores lucro de juros sobre o capital investido. Visando equilibrar os investimentos vinte anos mais tarde adveio o Decreto n° 3.314 de 16 de outubro de 1886 que garantia 6% de juros sobre o capital investido pela companhia concessionária, mas ainda assim, os portos brasileiros, não viram garantidos investimentos duradouros em suas estruturas.

Por intermédio da Lei das Concessões foram criadas companhias estrangeiras com participação de empresas brasileiras, porém o que se verificou nos anos que se sucederam às concessões é que muitas delas não cumpriram prazos, contratos não foram renovados e alguns portos se viram entregues aos governos dos seus respectivos estados.

A primeira linha nacional de navegação regular entre o Brasil e Inglaterra foi estabelecida em 1851-1852, navegação ao longo do rio Amazonas. (COLEÇÃO MEMÓRIA ESTATÍSTICA DO BRASIL, 1949). Entre 1900 e 1935 foram inaugurados no Brasil 13 portos fluviais e marítimos, destes 5 eram da região nordeste, três da região sudeste, três da região sul e dois da região norte. Manaus, que possibilitou o escoamento da borracha amazônica para o mercado mundial, teve seu cais construído em 1903. Já o porto de Belém foi construído com um sistema de engenharia que abrangia: cais, avenidas, armazéns, linhas férreas, casas de máquinas e outros edifícios complementares. (SANTOS e SILVEIRA, 2011 [2001], p. 38)

Durante a vigência da Lei n. 1.476 de 1869 houve várias concessões para a construção dos portos: Rio de Janeiro em 1870 e 1890; Maranhão em 1870 e 1890; Santos em 1870, 1882 e 1888; Salvador em 1871 e 1891; Macaé em 1871; Imbetiba e enseada de Gargaú em 1872; Paranaguá em 1872; Jaguará, Aracajú, Vitória e Laguna em 1890; Manaus em 1900; e Belém em 1902. Destas concessões, com exceção de Santos, que foi iniciada apenas pelo terceiro concessionário, todos os outros portos não tiveram suas obras realizadas durante a concessão. (COLEÇÃO MEMÓRIA ESTATÍSTICA DO BRASIL, 1949).

Assim, deste período, de todas as concessões portuárias, somente Santos e Manaus conseguiram ser efetivamente executadas. Santos teve a inauguração dos seus primeiros trechos de cais em 1892 e Manaus em 1903. Segundo a Coleção da Memória Estatística do Brasil de 1949:

Todos esses fracassos residiram, essencialmente, na falta de garantia do capital privado que era necessário inverter na execução das obras portuárias, e para evitar essas dificuldades foi o Governo autorizado, pela Lei, orçamentária para 1887, de n. 3.314, de 16 de outubro de 1886, a outorgar às empresas concessionárias de portos, além das vantagens já previstas na Lei básica de 1869, a garantia de juros e de amortização do respectivo capital, criando-se para isso taxas especiais, *ad-valorem*, sobre a importação e a exportação. (COLEÇÃO MEMÓRIA ESTATÍSTICA DO BRASIL, 1949).

De pequenos trapiches e ancoradouros naturais do período colonial, a Primeira República apresenta um sistema portuário fragmentado, que tem a partir do decreto de 1869, o início de uma centralização de políticas portuárias, que se fortalecerá entre os anos de 1910 e 1930.

Até meados da década de 1850 o Vale do Paraíba foi o grande centralizador da produção de café no Brasil. O trabalho era organizado, mas dependente do trabalho escravo, que seria extinto em 1888. Limitado geograficamente por “terras cansadas” e erodidas, o Vale do Paraíba foi sendo substituído pelo interior da Província de São Paulo, que oferecia vantagens topográficas, disponibilidade de terras, boa qualidade do solo, clima favorável possibilitando alta produtividade. O Porto de Santos aparece, neste contexto, como uma alternativa para o escoamento do produto; uma vez que o Porto do Rio de Janeiro era a principal via.

A expansão da produção cafeeira no oeste paulista, impulsionado por preços atrativos no mercado internacional, exigia um sistema de transporte mais adequado para a exportação do produto. Tropas de mulas²⁹ não serviam mais a esse objetivo. Em 1856, com o Decreto n. 1.759, a ferrovia que liga o Porto de Santos ao planalto pela Serra do Mar foi objeto de concessão. Há a autorização de uma companhia estrangeira para a construção de uma estrada de ferro que partiria de Santos à Vila de Jundiá passando por São Paulo. A inauguração da Estrada de Ferro acontece em 1867, sendo um marco para a exportação de café no Brasil e facilitando que o café fosse escoado para a exportação.

Gonçalves e Nunes (2008, p. 32-33) analisam o desenvolvimento econômico de Santos e descrevem o transporte de mercadorias neste período:

O transporte das mercadorias que chegava à cidade pela ferrovia era feito por meio de carroças que as levavam aos trapiches, ou aos portões, dispostos ao longo da praia, e que compunham o então desorganizado Porto de Santos. Os trapiches eram armazéns, ligados a precárias pontes de madeira que permitiam o acesso de cargas e descargas às embarcações. Em 1880 eram 10, em 1889 contavam-se 23, sendo então duas da Estrada de Ferro. Os mais conhecidos era da Alfândega, o do Arsenal, o 11 de Junho, o da Praia, o do Consulado, o da Capela, o do Sal, da Banca e, já na segunda metade do século XIX, o Trapiche da Estrada de Ferro. Os pontões eram locais em terra de onde saíam os barcos para realizarem operações de transbordo, toda vez que

²⁹ SAINT-HILAIRE, August de, 1799-1853. **Viagem à província de São Paulo e resumos das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai.** São Paulo: Editora Martins Fontes e Editora Universidade de São Paulo, 1972. Auguste de Saint-Hilaire, célebre naturalista e viajante francês, percorreu a então Província de São Paulo em suas palavras: “Os habitantes de Santos dedicavam-se, principalmente, ao comércio. Diariamente chegavam à cidade várias centenas de muare carregados com produtos vindos do interior, e igual número parte diariamente para São Paulo, transportando mercadorias importadas da Europa e de outras parte do mundo. Em 1836, duzentos e vinte quatro navios de todos os tamanhos entraram no porto de Santos; cento e vinte duas pequenas embarcações construídas nos estaleiros internacionais foram empregadas em navegação de cabotagem e dezenove navios nacionais e trinta e nove estrangeiros fizeram a navegação de longo curso. [...] Desde 1836, Santos começou a negociar com Boston, Cabo da Boa Esperança, Genova, Trieste e Valparaíso. [...] Tem sido censurados os santistas por não serem hospitaleiros, mas é impossível que, num porto onde chegam frequentemente estrangeiros, tal virtude seja praticada, como ocorre nas províncias afastadas, raramente percorridas pelos viajantes.” (p. 189-190)

houvesse superlotação nas pontes e trapiches existentes. Dessa forma, os navios que não conseguiam vaga nos atracadouros poderiam abastecer-se sem a necessidade de longos períodos de espera nas nove pontes que existiam. (GONÇALVES; NUNES; 2008, p. 32-33)

O regime financeiro trazido pela legislação de 1869 não exigia do Governo a responsabilidade sobre o capital empregado nas instalações portuárias e o sucesso de um empreendimento portuário dependia do movimento intenso do porto de forma a assegurar uma remuneração razoável para o capital aplicado. O período vivenciava um progresso técnico na navegação marítima com navios mais rápidos e menor permanência nos portos, e tais transformações exigiam a necessidade de uma premente revisão da legislação portuária brasileira, não apenas para modernizá-la, mas também para esclarecer pontos obscuros, torná-la mais precisa facilitando a prestação dos serviços portuários.

Segundo Goularti Filho (2007, p. 460) o decreto de 1869 deu base para a criação de várias companhias estrangeiras com a participação de empresários brasileiros na construção e administração dos principais portos. Contudo, este autor ressalta que, mesmo com as concessões repassadas às companhias privadas, muitos prazos não eram cumpridos, contratos não eram renovados, e outros ainda eram repassados para os governos estaduais. Em 1903 as principais companhias portuárias no Brasil eram:

Quadro 5 – Principais companhias portuárias, em 1903

PORTOS	COMPANHIAS PORTUÁRIAS
Porto de Manaus	Manaos Harbour Company Limited
Porto de Belém	Port of Pará
Porto de Recife	Société de Construction du Port de Pernambuco
Porto do Rio de Janeiro	Compagnie du Port de Rio de Janeiro
Porto do Rio Grande	Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul
Porto de Salvador	Société de Construction du Port de Bahia
Portos de Amarração (Piauí), Fortaleza e Natal	North Griffiths
Porto da Paraíba	C.H.Walker & Co. Nelle

Fonte: GOULARTI FILHO, 2007, p. 461-461.

Em 1903 o Decreto n. 4.859 implementa o novo regime portuário nacional, com ele o governo passava a assumir a responsabilidade financeira das obras e o porto passava a poder ser arrendado por um período de dez anos. O decreto definia o regime especial para a execução de obras e melhoramentos de portos em todo o país e estabelecendo a Caixa Especial dos Portos, formadas com recursos de diversas origens, para subsidiar os trabalhos. (MEMÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA BRASILEIRA, 2020) Segundo Goularti Filho (2007, p. 461) neste momento portuário muitas obras começavam, mas logo eram paralisadas, o que representava um alto custo para o governo brasileiro. Contudo, entre concessões, encampações e cancelamentos, os principais portos apresentavam algumas modernizações e conservações, ainda que estas melhorias não fossem suficientes para acompanhar o crescente aumento no fluxo de mercadorias.

Outro marco importante para o período foi a criação da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais (IFPRC) prevista em 1907 pelo Decreto n. 6.368 e criada em 1910 pela Lei n. 2.356. Neste momento a estrutura do Estado iniciava uma centralização de ações estatais e o “federalismo orientava os acordos políticos e os complexos agro-regionais exportadores comandavam as economias locais.” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 459) Modificava-se assim, o regime de execução dos melhoramentos dos portos, pois o decreto previa a instituição de uma repartição para dirigir e fiscalizar as obras, subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Contudo, a repartição não foi instalada de pronto, mas em 1907, vários órgãos foram criados nesta pasta com o objetivo de administrar questões referentes aos transportes e às infraestruturas ligadas à viação férrea, marítima e fluvial. (MEMÓRIA DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA BRASILEIRA, 2020)

Segundo o Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, José Barbosa Gonçalves (1912), em 1912 tínhamos o seguinte panorama dos principais portos brasileiros:

Quadro 6 – Panorama dos principais portos brasileiros, 1912

Concessão: Manaus, Belém, Vitória, Santos e Rio Grande.
Administrados pela União: Recife e Rio de Janeiro.
Administração da comissão do Ministério: Natal, Cabedelo e Florianópolis.
Projetos aprovados para melhoramento e aberta a concorrência: Jaraguá e Paranaguá.
Em estudo de elaboração: São Luiz e Amarração (Piauí).

Fonte: IMPRENSA NACIONAL, 1912; GOULARTI FILHO, 2007, p. 460; adaptado pela autora.

Na década de 1920 tem início no Brasil o surgimento de indústrias como: cimento, ferro, aço, metal, papel, celulose, borracha, químicos e frigoríferos o que levava a uma maior diversificação produtiva e aumento no fluxo de exportações e importações. Com a diversificação dos produtos disponíveis somado ao já consagrado café, a iniciativa privada não alcançava a necessidade de melhoramento das infraestruturas portuárias. Diante deste quadro, o engenheiro Francisco Bicalho apresenta, em 1918 *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas José Pires do Rio no ano de 1918*, sugerindo ao governo federal que este devesse encampar e resgatar para si as concessões dos principais portos brasileiros. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 462)

O serviço de portos não deve ser uma fonte de rendas para o Estado, e sim um meio de fomentar outras rendas indiretas de muito maior monta. [...] o governo deve tomar a si a construção dos portos, aparelhá-los convenientemente, e depois arrendá-los por prazo nunca superior a dez anos. (BRASIL, 1920, p. 189 *apud* GOULARTI FILHO, 2007, p. 462)

Góes³⁰ (1930, p. 4 *apud* Goularti Filho 2007, p. 464) traduzindo o espírito do período, pregava uma maior atuação e centralização do poder nas mãos do Estado. Para ele “o governo federal deveria abandonar a velha política de pensar o melhoramento dos portos, que era fragmentada e desarticulada, para pensar uma nova política centralizada e hierarquizada.” Segundo Goularti Filho (2007, p. 465):

Góes defendia a realização de um programa geral de construção de portos “inteligentemente estudado”, que contemplasse uma visão geral do conjunto da nação. Os portos deveriam ser classificados numa hierarquia, destacando os principais portos organizados e sua grande área de abrangência. Os pequenos portos tributários deveriam ter um caráter “nitidamente temporário”, e seu funcionamento dependeria da “marcha evolutiva das necessidades de cada um deles”. Essa foi a visão que norteou a política portuária brasileira nas décadas seguintes. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 465)

³⁰ Hidelbrando de Araújo Góes (1899-1980) foi importante engenheiro, político brasileiro e inspetor da Inspetoria de Portos, Rios e Canais. Formado em engenharia pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, foi prefeito do Distrito Federal (1946-1947) e deputado federal pela Bahia (1955-1963). Em 1930, sob a autoria de Góes foi publicado um relatório/livro no qual expressou bem o espírito de mudança da época, pautado numa maior atuação do Estado na economia e na centralização das tomadas de decisões - **Problemas portuários**: Rio de Janeiro: Inspetoria de Portos, Rio e Canais.

Segundo Goularti Filho (2007, p. 461-462) nos primeiros anos da década de 1920 os portos de Santos e Rio de Janeiro continuavam a ser os mais bem aparelhados do ponto de vista da infraestrutura. Contudo, o porto de Manaus que havia recebido volumosos investimentos após a concessão de 1902, começava a sofrer os efeitos da decadência da economia da borracha. Neste momento, à indústria nacional capital financeiro, sendo assim, questiona: “Como esperar que capitais nacionais investissem nos portos se nem ao menos havia base sólida na indústria e um sistema financeiro capaz de financiar investimentos de longo prazo?”

Em 1922 por meio do Decreto n. 15.693 é aprovado o Regulamento de Portos Organizados³¹ com a missão de criar harmonia entre a administração pública nos portos com as capitâneas, alfândegas e fiscalizações, cada qual com funções diferentes. (BRASIL, 1922) Entre 1920 e 1930 foram considerados portos organizados no Brasil os portos de Manaus, Belém, Recife, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande. Nesse momento estabeleceu-se uma hierarquia portuária, que consistia em portos principais e diversos pequenos portos. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 163)

O processo de estabelecimento do porto organizado, em 1922, coincide com a transição que acontecia no cenário político, o Brasil passando de Império a República. Buscava-se colocar fim aos resquícios do Brasil imperial e propor um novo projeto político baseado no positivismo. A economia mantinha na atividade agroexportadora de café o seu principal pilar de sustentação.

No transcorrer do século XIX, o açúcar que já havia vivido o seus dias de glória começa a perder importância em volume exportado, em contrapartida cresce a produção de café, que rapidamente se torna o principal produto de exportação do país. São Paulo começa então, a absorver avanços tecnológicos na produção e no setor portuário e somada a acumulação de capitais, introduz a mão de obra assalariada, formada principalmente por imigrantes em substituição aos escravos do Vale do Paraíba. (GONÇALVES; NUNES; 2008; p. 30-31)

Com a implementação da Estrada de Ferro em 1887 que ligava Santos ao interior Paulista há o aumento da exportação de café, do interior paulista, via o Porto de Santos. Começa a emergir a necessidade de um porto mais moderno e aparelhado. Em 1869 o Decreto Imperial n. 1.746 autoriza o governo a construir docas e armazéns para carga, descarga, guarda e

³¹ *Porto organizado*: concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária.

conservação do porto de Santos, mas somente em 1886 foi realizada a concorrência pública que de fato iria levar à construção de um porto mais moderno e condizente com as necessidades do período. Em 1888 por meio do Decreto n. 9.979 há concessão que permitiria a execução de obras e melhoramentos no Porto de Santos liderados inicialmente por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, posteriormente Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e por fim Companhia Docas de Santos (GONÇALVES; NUNES; 2008; p. 33)

Nas palavras de Vilas Boas (2007, p. 60-61):

Três anos depois da inauguração da São Paulo Railway (Santos – Jundiaí), muitos navios que ancoravam no porto já eram movidos a vapor. Menos sujeitos às idiossincrasias da natureza, em comparação com as embarcações a vela, os navios, a vapor podiam transportar mais toneladas em menos tempo. O grande volume de embarque de café e o crescimento de várias cidades do interior de São Paulo – e também a – grande demanda por produtos estrangeiros – exigiram expansões ferroviárias. Em 1870, a cidade de São Paulo se destacava como importante ponto de intermediação. A São Paulo Railway, monopolizada pelos ingleses no trecho entre o porto e a capital, agilizou o transporte de mercadorias, sobretudo o café, e serviu de via de acesso aos produtos industrializados vindos da Inglaterra para o Brasil. Ou seja, a ferrovia Santos-Jundiaí foi crucial para o Porto de Santos e para o desenvolvimento de São Paulo. (VILAS BOAS, 2007, p. 60-61)

Com o crescimento geral da população e a política de incentivo à imigração, entre os anos de 1880 e 1930, a sociedade brasileira passa por uma nova configuração social. A Primeira Guerra Mundial acarreta um acelerado processo de substituição de importações que somada à crise na agricultura propiciou que as cidades e indústrias brasileiras passassem a ganhar importância no cenário nacional. (SCHWARCZ; STARLING, 2018; p. 325-326) Lago *et alii* sustentam que no início da Primeira República as condições eram propícias para a produção interna de bens de consumo, dadas as altas tarifas de importação e crescente desvalorização do mil-réis, na década de 1890. (LAGO *et alii*, 1979, p. 21)

Segundo Schwarcz e Starling (2018) a industrialização brasileira se iniciou por volta de 1840, as novas fábricas demandavam mão de obra, principalmente na construção civil e ferroviária. A partir da década de 1860 a indústria foi se concentrando cada vez mais na Região Centro-Sul do país, e de 1880 em diante já se observava um acelerado desenvolvimento industrial. Durante esse período São Paulo foi se consolidando como centro industrial, dando

base para o processo de industrialização, sobretudo a indústria têxtil³². (SCHWARCZ; STARLING, 2018; p. 335)

O Porto de Santos, principal porta de saída do café, teve sua obra iniciada no período da República, em 1890. As obras portuárias no Brasil, especialmente o Porto de Santos, se inspiravam em modelos portuários franceses e ingleses. Lanna (1996, p. 63) aponta para um movimento contraditório que o novo Porto de Santos começa a operar na cidade. O porto ao mesmo tempo que se fechava fisicamente à cidade, delimitando o seu território e excluindo parte dos comerciantes locais de sua exploração, contraditoriamente, integrava-se e estimulava a cidade a absorver as transformações que ocorriam em todo o mundo. Há então um movimento de tensão: de um lado a Companhia Docas de Santos e de outro os empresários locais.

Vilas Boas (2007, p. 46) descreve em detalhes a organização portuária na cidade de Santos entre 1860 e 1929:

Entre 1860 e 1929, o café foi o principal produto de exportação do Brasil. O Porto de Santos ainda é o maior exportador mundial de café, aumentando 80% da Safra nacional, e o Centro Histórico ainda cheira a café tostado. Mas isso foi depois. Na época da Independência (1822), a província de São Paulo ainda exportava açúcar e café. A partir de 1850, época da consolidação da importância do Porto de Santos, apesar da precariedade de suas instalações, o Centro Histórico se transformou em quartel-general das empresas de exportação. Paralelamente a população crescia em função também da chegada de imigrantes espanhóis, portugueses e italianos, principalmente. O comércio do café gerou uma infraestrutura complexa: fundou-se a Associação Comercial de Santos e a Alfândega ganhou novo prédio; muitas firmas comerciais exportadoras foram abertas, a grande maioria pertencentes a ingleses, alemães, americanos e franceses. A riqueza do café antecipou a “belle époque” de Santos, e plantou as bases da transição para a cidade moderna de hoje. (VILAS BOAS, 2007, p. 46)

³² MARSON, Michel Deliberali. **Origens e evolução:** da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo – 1870 – 1960. São Paulo: Editora Annablume, 2017; p. 32-33. “Que os imigrantes foram agentes sociais importantes para a formação industrial de máquinas e equipamentos paulista parece ser, então, algo bem estabelecido. Entretanto, há dúvidas quanto a origem desses imigrantes, se iniciaram suas atividades no país como burgueses ligados ao comércio de importação (DEAN, 1976, capítulo IV), se eram imigrantes de classe média (BRESSER PEREIRA, 2002) ou trabalhadores e operários que se tornaram empreendedores (BARBOSA, 2006; BRANDÃO, 2009). [...] Entretanto, no final do século XIX e início do século XX, outro tipo de imigrante também foi importante nos empreendimentos industriais em geral e na indústria de máquinas e equipamentos paulista. Eram imigrantes que não possuíam vínculo com o comércio de importação. Especificamente na indústria de máquinas, eles trabalhavam como mecânicos ou técnicos especializados. De modo geral, esses estabelecimentos inicialmente eram de pequeno porte, pequenas oficinas de reparo, que se transformaram em empresas importantes do setor em períodos posteriores.”

Neste momento, a classe operária torna-se o novo protagonista na vida pública do Brasil. Entre 1910 e 1920 acontecem mais de quatrocentas greves, organizadas em torno da luta por melhores condições de trabalho ou de natureza declaradamente política. Em 1904 eclode a greve coordenada por funcionários da Cia. Docas de Santos apoiada pelos marítimos do Rio de Janeiro. As crises de 1910 e 1913, com o forte desemprego e o prolongamento da jornada de trabalho explicam a força do início de um movimento anarquista. (SCHWARCZ; STARLING, 2018; p. 336)

A força grevista se amparava no grande número de imigrantes que vinham da Europa com tais ideias. A greve, por questões salariais, dos estivadores do Porto de Santos³³ entre 1904 e 1905, com repercussão entre os portuários cariocas, que se solidarizaram ao movimento santista, sofreu forte repressão. Posteriormente, em 1908, há um novo movimento grevista que reivindicava a jornada de 8 horas de trabalho no porto. Segundo Gonçalves e Nunes (2008, p. 37) houve 27 dias de paralização de toda a cidade de Santos em apoio ao movimento portuário, ampliando adesões em solidariedade em São Paulo e Rio de Janeiro, mas novamente o movimento fracassou. Contudo a repressão, dessa vez, computou 17 conflitos violentos, 8 mortos e 100 feridos.

A construção de um porto organizado na cidade de Santos, as mudanças nas características da população somada as difíceis condições de trabalho dão as bases para o início do movimento operário em Santos ligado diretamente à constituição desse porto organizado. Segundo Gonçalves e Nunes (2008, p. 36-37) era grande o número de estrangeiros entre os trabalhadores portuários. Em 1913, do total de população santista, 42,5% eram estrangeiros e em 1920 um total de 35,6% da força de trabalho que se encontrava na Companhia Docas era estrangeira. (AGUIAR, 2002, p. 58)

Nesse período o sindicato portuário recebe a influência de dois movimentos importantes de ideias: as socialistas e o anarco-sindicalismo. O médico Silvério Fontes em 1892 publica o jornal socialista *A ação social* e, em 1895, surge o Centro Socialista dos portuários do Brasil, contudo a entidade mais importante e vigorosa foi a *Federação Operária Local de Santos*

³³ CALDAS, Sérgio Túlio. **Portos do Brasil**. São Paulo: Ed. Horizonte; 2008; p. 161-162: “[...] Em seu processo de monopolização da atividade portuária, a Companhia Docas tentou igualar salários e jornadas de trabalho, além de impor aos seus empregados uma disciplina bastante dura. Enfrentou uma categoria conhecida pela rebeldia e fortalecida pela sindicalização iniciada nos idos de 1930. Em função disso, o porto de Santos ficou conhecido como porto vermelho, imortalizado na obra de Jorge Amado, *Agonia da Noite*, segunda da trilogia *Os subterrâneos da liberdade*, que apresenta um panorama da vida política brasileira durante o período do Estado Novo (1930-1945). A área portuária ficou mais ainda sob vigilância durante o governo militar (1964-1979), quando Santos foi transformada em área de segurança nacional.”

(FOLS) fundada em 1907, e ligada ao anarco-sindicalismo. A derrota da greve de 1908 somada a um período de crise econômica, desemprego e forte repressão não foram suficientes para que os movimentos perdessem força. Em 1910 a força anarco-sindicalista publica o *Jornal Aurora Social* e, em 1922, houve a fundação do Partido Comunista do Brasil que mudou o cenário da organização sindical portuária e a Associação do Estivadores deixam as ideias do anarco-sindicalismo e passam a assumir o comunismo como ideologia oficial. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 37-38-39)

Nas palavras de Aguiar (2002, p. 60):

É neste momento histórico que a cidade de Santos inicia sua trajetória revolucionária comunista sob a orientação do PCB, sufocando sua identidade anarco-sindicalista e com ela o abandono de seu cognome Barcelona Brasileira, passando à construção de uma nova identidade, no decorrer dos anos 30 até 51, quando surge como Moscouzinha ou Cidade de Prestes e o Porto de Santos como o Porto Vermelho. (AGUIAR, 2002, p. 60)

O movimento operário santista foi responsável pela designação política da cidade de Santos como: “Barcelona Brasileira”, referindo-se ao predomínio anarquista em algumas conjunturas nas duas primeiras décadas do século XX; “Cidade Vermelha ou “Moscou Brasileira” pelo peso dos comunistas no movimento sindical do início do século XX até o Golpe de 1964. Segundo Silva (2003, p. 27) tais designações na maior parte das vezes querem referir-se a Santos como uma “cidade politicamente radical” com trabalhadores inclinados a ideologias e políticas de combate ao capitalismo. Contudo, para este autor tais designações, de “Barcelona Brasileira” e “Moscou Brasileira”, são expressões vagas demais e não comportam as mediações no tempo e a compreensão exata do tamanho do movimento. Nas palavras de Silva (2003, p. 28):

Barcelona e Moscou Brasileira tornaram-se noções que pretendem dar vaga significação a um longo período histórico, mas sem precisá-lo claramente, dando-nos a impressão de que houve uma passagem do anarquismo ao comunismo, sem grandes mediações no tempo. O quase completo desconhecimento da experiência operária santista no entreguerras possibilitou ignorar que nesse período o sindicalismo de ação direta, defendido pelos anarquistas e sindicalistas revolucionários, e a orientação comunista não foram de modo algum predominantes, embora tenham sido, em algumas conjunturas, as forças mais dinâmicas do movimento operário local. (SILVA, 2003, p. 28)

Durante a República Velha, 1889-1930, a agricultura representava 2/3 da exportação brasileira, o café paulista exportado pelo Porto de Santos correspondia a um total de 2/3 do total da exportação nacional gerando grande fluxo de mercadorias e movimentando a economia da região da baixada santista. Ocorreu também, a formação da classe operária santista que passou a militância das teses anarco-sindicalistas e socialistas que forneciam combustível para fomentar protestos, revoltas e greves constantes por melhores condições de trabalho e melhores salários nos portos. Contudo, os movimentos eram sempre violentamente reprimidos com a constante tentativa de desmantelamento das organizações operárias portuárias. O Porto de Santos emerge como uma base de desenvolvimento da região, a partir da existência de um porto organizado e moderno, com a crescente importância do café nas exportações brasileiras e a formação de um complexo cafeeiro na cidade de Santos.

Em conjunto com todos esses processos o parque industrial de São Paulo cresceu rapidamente nos primeiros 30 anos da República³⁴. O mercado de São Paulo se expandia geograficamente e se tornava independente do Rio de Janeiro, que ia deixando de funcionar como entreposto da capital paulista. Segundo Dean (1971, p. 91-92) as mercadorias desembarcadas na Guanabara ficavam sujeitas a uma taxa federal de 2% que eram destinadas aos melhoramentos do porto, que não eram cobradas no Porto de Santos. Com o Vale do Paraíba perdendo em importância como área produtora de café os serviços da Estrada de Ferro Central do Brasil começaram a perder o valor. As ferrovias construídas para levar ao mercado o café paulista faziam do Estado de São Paulo um único mercado. Aos poucos diversos importadores do Rio de Janeiro passam a abrir filiais em São Paulo. Com o sucesso da empreitada as vias férreas estendem seus trilhos até às fronteiras estaduais fazendo ligação com o mercado do norte do Paraná, o sul do Mato Grosso e o Triângulo mineiro servido pela Rede Sul Mineira.

Outra situação favorável a industrialização de São Paulo, segundo Dean (1971, p. 92-93), teria sido que entre 1900 e 1920, o governo federal teria obtido cerca de 70% da sua renda dos direitos aduaneiros sobre importações, destinadas geralmente a extrair o máximo rendimento, e quase todo o resto seriam provenientes dos impostos de consumo. A Constituição

³⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste observando as possibilidades do meio geográfico e a situação geográfica, não hesitou em declarar que, quando o Brasil chegasse ao ponto de possuir uma indústria, seria São Paulo o lugar mais propício para sua instalação.

de 1891 assegurava aos Estados o direito de tributar as exportações e São Paulo teve a possibilidade de extrair do café quase toda sua renda. Contudo, Dean (1971, p. 94) analisa:

Conquanto o papel das exportações de café na estimulação da indústria seja geralmente reconhecido pelos que analisaram o desenvolvimento inicial de São Paulo, costuma-se afirmar, por estranho que pareça, que o desenvolvimento da indústria não decorreu do crescimento do comércio do café, mas do seu gradativo colapso. (DEAN, 1971, p. 71)

Segundo as estatísticas e análises apresentadas por Dean (1971, p. 98-99) foi durante a Primeira Guerra Mundial³⁵ que se interromperam os “suprimentos de além-mar”, o que poderia ter corroborado para o crescimento da incipiente indústria brasileira³⁶. Todavia, Dean adverte que durante a Primeira Grande Guerra houve a redução drástica do comércio de bens de capital e de matérias-primas, contudo alguns bens de consumo e gêneros alimentícios continuaram a fomentar as tabelas de exportação do Porto de Santos. Segundo este autor, seria possível dizer que o desafio lançado à indústria paulista pela Primeira Guerra Mundial consistiria muito mais na manutenção do equipamento e da produção do que na expansão de mercados compradores.

Analisa Dean (1971, p. 114):

³⁵ MARSON, Michel Deliberali. **Origens e evolução**: da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo – 1870 – 1960. São Paulo: Editora Annablume, 2017; p. 42. “Dean fez uma análise muito detalhada sobre os efeitos da Primeira Guerra Mundial na industrialização do estado de São Paulo. Seu argumento começou com a descrição das teses de trabalhos anteriores, principalmente de Simonsen. Do trabalho de Simonsen teriam derivado as interpretações dos efeitos da guerra sobre a indústria nas obras de Caio Prado Jr., Werner Baer, Dorival, Teixeira Vieira, Fernando Henrique Cardoso e Nícia Vilela Luz (ver DEAN, 1976, p. 96-97). A conclusão de Simonsen em seu trabalho foi que a guerra acelerou o desenvolvimento industrial, dando origem a um impulso adicional que resultou em grande diversificação de novos produtos. Dean mostrou que houve um rapidíssimo aumento na produção industrial de São Paulo entre 1907 e 1920 pelos dados censitários do Centro Industrial do Brasil (1907) e Censo Industrial (1920).

³⁶ Segundo Dean (1971, p. 117): “Aqueles que encaram a Primeira Guerra Mundial como um estímulo à industrialização sustentaram, com muita lógica em face do seu ponto de vista, que, durante a crise mundial da década de 1930, o Brasil conheceu um período de rápido crescimento industrial. Aduz-se o mesmo argumento: a redução do valor das importações estimulou os substitutos nacionais. A ser correta essa teoria, a curva da produção manufatureira estaria em relação inversa com a curva das importações. Se bem não se possa traçar a curva manufatureira para São Paulo com a mesma exatidão das importações, parece perfeitamente seguro dizer-se que a relação era positiva. Os anos em que se registraram retrações nas importações – 1921, 1926, 1930, 1932 e 1938 – foram também os piores anos para os industriais, ao passo que os anos de maior aumento das importações – 1923-1925, 1928, 1935, 1936 e 1939 – foram também muito bons para a indústria.”

Em suma, a Primeira Guerra Mundial aumentou consideravelmente a procura de artigos manufaturados nacionais mas tornou quase impossível a ampliação da capacidade produtiva para satisfazer essa procura. As fortunas que se fizeram durante a guerra surgiram de novos ramos de exportações, da produção durante vinte e quatro horas por dia, ou de fusões e reorganizações. Novas fábricas e novas classe de manufatura não eram importantes. Poder-se-á até perguntar se a industrialização de São Paulo não teria processado mais depressa se não tivesse havido guerra. (DEAN, 1971, p. 114)

Segundo Marson (2017, p. 43), ao contrário dos trabalhos clássicos, em especial de Simonsen, que analisaram os impactos da Primeira Guerra Mundial como favoráveis para a industrialização brasileira, Warren Dean afirmou que a Primeira Guerra Mundial não foi, por si só, particularmente estimulante para a indústria paulista.

Quanto aos efeitos da Primeira Guerra Mundial sobre a industrialização brasileira existem duas correntes: a) a primeira, que sustenta que a interrupção das importações protegeu o mercado interno e possibilitou grande crescimento industrial no período; b) a segunda, que argumenta que a drástica redução nas importações de máquinas e equipamentos, ocorrida durante a Primeira Guerra, teria levado à maior utilização da capacidade instalada existente. (MARSON, 2017, p. 45)

A Revolução de 1930³⁷, marca o fim da República Velha e em 1937 começa o período que ficou conhecido como Estado Novo. As transformações na base econômica nos anos 1920 aos poucos forjavam uma nova composição política com a presença de uma burguesia industrial e urbana, que rapidamente ia alterando a estrutura política e jurídica do Estado. O poder das oligarquias regionais sustentavam as forças produtivas agrárias, mas a nova burguesia industrial dependia do investimento de banqueiros. Todas essas transformações culminaram na Revolução de 1930. A década de 1930 começou sob o efeito da crise internacional de 1929. Esse fato, mais a Revolução de 1930, transformaram a economia brasileira.

³⁷ SCHWARCZ, Lília M; STARLING Heloisa M. **Brasil: uma biografia**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018; p. 361: “[...] A primeira República estava encerrada, e a Revolução de 1930, como a rebelião ficou conhecida, tornou-se um marco decisivo para os historiadores – menos pelo movimento em si e mais pelos resultados que produziu, nos anos seguintes, na economia, na política, na sociedade e na cultura, os quais transformaram radicalmente a história do país.”

2.3 DE 1930 A 1990 DA FORTE PRESENÇA DO ESTADO NO CONTROLE DOS PORTOS À CHEGADA DAS ONDAS PRIVATISTAS

Em âmbito global estava em desenvolvimento o regime fordista de regulação³⁸, o reconhecimento explícito de que produção em massa significava consumo em massa, o que acarretava um novo sistema de reprodução de força de trabalho, novas políticas de controle e gerência de trabalho, e a construção de uma sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista com base no estabelecimento desse novo sistema de produção. Em meados de 1945 alcança sua maturidade como regime de acumulação plenamente acabado.

O regime fordista de regulação veio a formar a base de um longo período de expansão pós-guerra que se manteve em certa medida intacto até meados de 1973 quando da recessão causada pelo petróleo. Segundo Harvey, nesse período, o “fordismo se aliou ao keynesianismo”³⁹, o que corroborou para uma enorme quantidade de expansões em rede de inúmeras nações. Nas palavras de Harvey (2012 [1992], p. 125):

O período pós-guerra viu ascensão de uma série de indústrias baseadas em tecnologias amadurecidas no período entre-guerras e levadas a novos extremos de racionalização na Segunda Guerra Mundial. Os carros, a construção de navios e de equipamentos de transporte, o aço, os produtos petroquímicos, a borracha, os eletrodomésticos e a construção se tornaram os propulsores do crescimento econômico, concentrando-se numa série de regiões de grande produção da economia mundial – o Meio Oeste dos Estados Unidos, a região do Ruhr-Reno, as Terras Médias do Oeste da Grã-Bretanha, a região de produção de Tóquio-Yokohama. As forças de trabalho privilegiadas dessas regiões formavam uma coluna de uma demanda efetiva

³⁸ HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 23. Ed. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2012 [1992]; p. 121-122. “A data simbólica do fordismo deve por certo ser 1914, quando Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros que ele estabelecera no ano anterior em Dearborn, Michigan. Mas o modo de implantação geral do fordismo foi muito mais complicado do que isso. [...] O modo como o sistema fordista se estabeleceu constitui, com efeito, uma longa e complicada história que se estendeu por quase meio século. Isso dependeu de uma miríade de decisões individuais, corporativas, institucionais e estatais, muitas delas escolhas políticas feitas ao acaso ou respostas improvisadas às tendências de crise do capitalismo, particularmente em sua manifestação na Grande Depressão dos anos 30.”

³⁹ BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do Pensamento Marxista**. Rio de Janeiro: Zahar, 2012; p. 304-305, *grifos do autor*: “**Keynes e Marx**. A característica comum mais importante nas abordagens da teoria e dos problemas econômicos de Marx e de J.M Keynes é seu caráter macroeconômico, que dá continuidade a uma tradição que os fisiocratas haviam iniciado e os economistas clássicos, particularmente David Ricardo, haviam aperfeiçoado. A diferença mais importante entre ambos está em que, na obra de Marx, a abordagem e as análises macroeconômicas têm raízes em sua teoria específica do VALOR e da MAIS-VALIA (a teoria do valor-trabalho por ele aperfeiçoada), ao passo que, em Keynes e sua escola, os cálculos macroeconômicos têm um caráter puramente empírico e “imediatos” (cálculos de PNP baseados em estatísticas governamentais) e não estão relacionados com a teoria neoclássica do valor, na qual Keynes ainda se baseia e que tem um caráter essencialmente microeconômico, sem qualquer verificação estatística. [...]”

em rápida expansão. A outra colina estava na reconstrução patrocinada pelo Estado de economias devastadas pela guerra, na suburbanização (particularmente nos Estados Unidos), na renovação urbana, na expansão geográfica dos sistemas de transporte e comunicações e no desenvolvimento estrutural dentro e fora do mundo capitalista avançado. Coordenadas por centros financeiros interligados, tendo como ápice da hierarquia dos Estados Unidos e Nova York, essas regiões-chave da economia mundial absorviam grandes quantidades de matérias-primas do resto do mundo não comunista e buscavam dominar um mercado mundial de massa crescente homogêneo com seus produtos. (HARVEY, 2012 [1992], p. 125)

O crescimento do pós-guerra dependeu de uma série de compromissos por parte dos principais atores do desenvolvimento capitalista. Com Estado assumindo novos papéis e poderes institucionais e o capital corporativo buscando lucros mais seguros o trabalho organizado teve de assumir novas posturas e funções relativas ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção. (HARVEY, 2012 [1992], p. 125)

No Brasil, até metade do século XIX, São Paulo ainda era uma província sem destaque, com centros urbanos pequenos e pouca ligação com os mercados internacionais; possuindo infraestrutura de transporte tão rudimentar que os produtos chegavam a mercados mais distantes em mau estado de conservação. Após a segunda metade do século XIX, a elite de cafeicultores que se consolidaram no fim do Império e começo da República, fortalecem a agricultura paulista tornando-a competitiva em mercados nacionais e internacionais. Essa mesma elite passa a investir na construção de ferrovias, instituições financeiras e indústria. Esse conjunto de fatores faz com que São Paulo no início do século XX torne-se uma das regiões mais dinâmicas da economia brasileira. As transformações econômicas e sociais ocorridas fortalecem o investimento nas mais diversas infraestruturas entre elas a de transporte.

Enquanto o estado de São Paulo crescia no século XX, o governo do estado interveio na economia cafeeira a fim de controlar a sua produção, comprando estoques e limitando sua oferta nos portos para proteger os cafeicultores em períodos de crises internacionais. Nas palavras de Luna e Klein (LUNA; KLEIN, 2022, p. 24):

[...] Precisou ainda lidar com outras crises econômicas, fiscais e políticas. Entre elas destacaram-se a bolha financeira conhecida como crise do encilhamento, as duas guerras mundiais, os períodos de superprodução no mercado cafeeiro e a depressão econômica de 1929, que levou a uma grande transformação na estrutura da produção de café e finalmente forçou o Estado a recorrer ao apoio do governo federal. Embora a revolução de Vargas em 1930 reduzisse o poder do governo estadual, a despeito disso e com menos

recursos São Paulo conseguiu fornecer o apoio econômico básico para a economia cada vez mais industrializada e complexa de seu estado. (LUNA; KLEIN, 2022, p. 24)

No século XX, São Paulo foi aos poucos se consolidando como base da indústria paulista, saindo de pólo secundário de produção para principal centro industrial do país. Apesar da criação de um importante parque industrial no estado de São Paulo, um complexo industrial plenamente integrado em termos de Brasil só viria a se concretizar a partir da década de 1970. Em meados de 1950 começou a evoluir pouco a pouco em terras paulistas uma economia agrícola e industrial mais complexa. Contudo, a explosão agrícola que colocou o Brasil entre os grandes destaques do agronegócio mundial só ocorreu a partir dos anos de 1990. Nas décadas de 1950 a 1980 o Brasil construiu um dos mais avançados e integrados parques industriais dentre os chamados países “em desenvolvimento”. No entanto, a partir dos anos de 1980 iniciou-se um processo de descentralização das indústrias para outros estados do país.

De 1930 a 1980 com o período de consolidação da industrialização do Brasil, o Estado passa a buscar a formação de um sistema nacional da economia e assume formas superiores de organização capitalista. Passa a orientar o processo de acumulação por meio do planejamento, do financiamento, das políticas cambiais e monetárias voltadas para o crescimento, nesse sentido são lançados: o Plano de Metas (1956-1961) e II Plano Nacional de Desenvolvimento-PND (1975-1978).

A partir de 1930 o sistema portuário nacional começa a ser pensado a partir do projeto nacional de industrialização comandado pelo Estado. Merecem destaque as seguintes alterações (SECRETARIA DOS PORTOS, 2015):

- *No plano institucional:* Criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação, em 1934; alterado para Departamento Nacional de Portos e, Rios e Canais, em 1943 (DNPRC); transformado em autarquia em 1963 como Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), e em 1975 alterado para Empresa dos Portos do Brasil (Portobrás), uma empresa de *holding*.
- *No plano jurídico:* foram instituídos dois regimes – Decreto n. 24.599 em 1934; e Decreto-Lei n. 749 em 1969.

- No quesito planejamento foram elaborados sete planos específicos para os portos nacionais.

Podemos visualizar sinteticamente no quadro abaixo os Planos Portuários Nacionais que se sucederam neste período portuário:

Quadro 7 – Planos portuários nacionais

PLANO PORTUÁRIO	PERÍODO	GOVERNO	PLANO NACIONAL
<i>Plano de Reaparelhamento e Ampliação dos Portos Organizados</i>	Elaborado em 1947	Eurico Gaspar Dutra	Plano SALTE
<i>Plano de Reaparelhamento Nacional de Portos e Navegação</i>	1952-1955	Getúlio Vargas	
<i>Plano Portuário Nacional</i>	1960-1962	Juscelino Kubitschek	Plano de Metas
<i>Plano Portuário Nacional</i>	1963-1966	João Goulart	Plano Trienal
<i>Plano Diretor Portuário Nacional</i>	1975-1984	Ernesto Geisel	II PND
<i>Revisão do Plano Diretor Portuário do Brasil</i>	1979-1988	João Figueiredo	III PND
<i>Plano de Desenvolvimento Portuário</i>	1987-1996	José Sarney	I PND-NR

Fonte: GOULARTI FILHO, 2007, p. 477.

Em 1933 são fundidas as ações da Inspeção de Portos, Rios e Canais com as da Inspeção Federal de Navegação criando o Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN) - o novo órgão tinha dois importantes objetivos: 1) centralizar em uma só a direção de serviços que tinham entre si profundas ligações; 2) solucionar problemas portuários antigos: navegação marítima e fluvial a vapor. Neste momento com exceção dos Portos de Santos, Rio de Janeiro e Manaus, todos os demais portos organizados ainda precisavam de investimentos e conservação. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 466)

Em 1934 pelo Decreto n. 24.599 foi inaugurado o novo regime para os portos brasileiros, o decreto revogava as leis de concessão de 1869 e 1886. Por esse novo regime, o governo ficava autorizado a contratar para o melhoramento e exploração dos portos, por meio da concessão, os estados ou empresas privadas num prazo nunca superior a 70 anos.

Também em 1934, por meio do Decreto-Lei n. 24.497, foi lançado o Primeiro Plano Geral de Viação Nacional, contudo, aqui, não há nenhum destaque para os portos. A ênfase maior foi dada às rodovias; o plano seguiu a trajetória da história dos transportes no Brasil:

inicialmente navegação, depois as ferrovias e posteriormente, as rodovias. Nas palavras de Goularti Filho (2007, p. 467):

Em raros momentos, e circunscrita a algumas regiões brasileiras, houve uma integração das diversas modalidades de transporte. No passado, quando a economia brasileira estava “voltada para fora”, as ferrovias convergiam para os portos. Agora, com a economia “voltada para dentro”, as rodovias cumprem os objetivos de integração do mercado interno. (GOULARTI FILHO, 2007, p. 467)

Em 1946 acontece no Rio de Janeiro, o II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, no qual foram apresentadas várias recomendações para as vias navegáveis. Em 1947 tem início a elaboração do Plano de Reparcelhamento e Ampliação dos Portos Organizados elaborado pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, mas que viria a ser aprovado somente em 1951 para ser executado no Governo Vargas via Decreto n. 30.334 de 1951.

A síntese do sistema portuário marítimo do Brasil em 1949 pode ser visualizada a partir da tabela 3, portos e início da exploração portuária (Brasil, 1949) e quadro 08, obras portuárias (BRASIL, 1949):

Tabela 3 – Portos históricos e Início da exploração portuária (BRASIL, 1949)

Porto	Ano
Santos	1892
Manaus	1903
Belém	1908
Rio de Janeiro	1910
Salvador	1914
Recife	1918
Rio Grande	1919
Porto Alegre	1921
Ilhéus	1925
Niterói	1930
Natal	1932
Angra dos Reis	1934
Cabedelo	1935
Paranaguá	1935
Pelotas	1940
Vitória	1940
Maceió	1942
Imbituba	1943
Laguna	1943

Fonte: COLEÇÃO MEMÓRIA ESTATÍSTICA DO BRASIL, 1949; adaptado pela autora.

Quadro 8 - Obras portuárias (BRASIL, 1949)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras portuárias construídas pelo Governo Federal: Natal, Recife (parcial), Rio de Janeiro, Laguna e barra do Rio Grande.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras portuárias construídas por empresas particulares e concessionários: Manaus, Belém, Salvador, Ilhéus, Santos e Imbituba.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Em 1949 estavam em construção os portos: a) pelo Governo Federal: Ceará (enseada de Mucuripe), São João da Barra, Itajaí, Santa Vitória do Palmar e Corumbá; b) Governo do Estado de Santa Catarina (concessionário): porto de São Francisco

Fonte: COLEÇÃO MEMÓRIA ESTATÍSTICA DO BRASIL, 1949; organizado pela autora.

O Decreto n. 30.334 de 1951 reservava para o plano de reaparelhamento nacional do Programa de Portos e Navegação a importância de 3.525 milhões de cruzeiros, sendo que destes 1.925 milhões se destinariam a serviços, e obras custeados em cruzeiros; 800 milhões (equivalentes a 40 milhões de dólares) para equipamentos a serem importados e 800 milhões para compras de navios. (BRASIL, Decreto n. 30.334 de 1951)

O programa de investimentos a ser executado em 4 anos, elaborado pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais e aceito pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, determinava a ampliação das instalações existentes, conclusão de obras já em andamento e execução de serviços de dragagem, bem como a construção de novos cais nos seguintes portos: Manaus, Belém, Itaqui, Luís Correia, (Ex-Amarração) Camocim, Mucuripe, Areia Branca, Macau, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador, Marau, Ilhéus, Vitória, S. João da Barra, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, São Sebastião, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Porto do Amazonas, Foz do Iguaçu, Corumbá, Cuiabá, Porto Murtinho e Porto Velho. (BRASIL, Decreto n. 30.334 de 1951)

Publicado no Diário Oficial de 2 de fevereiro de 1956 o I Plano de Metas ou Programa de Metas, um programa de modernização apresentado pelo Governo de Juscelino Kubitschek que buscava dar concretude ao *slogan* de sua campanha “cinquenta anos em cinco” com a promessa de que com o seu governo o Brasil cresceria. O I Plano de Metas propunha mudanças estruturais na capacidade produtiva nacional, definia três objetivos com enfoque privilegiado em quatro pontos principais: Alocar investimentos para o setor de transporte, especialmente

rodoviário⁴⁰, com incentivo a indústria automobilística; energia; indústria pesada e indústria de alimentos.

O governo de Juscelino Kubitschek manteve ligação com intelectuais de várias origens e especialidades como por exemplo: O Instituto Superior de Estudos Brasileiros (Iseb), órgão ligado à Casa Civil da Presidência da República, com sede no Rio de Janeiro; o economista Celso Furtado, logo após a publicação do livro, *A economia brasileira*, em 1954; e análises da CEPAL, contribuíram para embasar o Plano de Metas. (SCHWARCZ; STARLING, 2018, p. 417-418) Nas palavras de Schwarcz e Starling (2018, p. 418):

As análises da CEPAL contribuíram para embasar o Plano de Metas, mas o livro de Celso Furtado, além de apresentar instrumentos para uma nova maneira de pensar o país, fornecia aos técnicos do governo uma palavra-chave – “subdesenvolvimento” – para enquadrar os dilemas da sociedade brasileira. Subdesenvolvimento significaria um momento específico de formação do capitalismo, próprio de sociedades como a brasileira, cuja economia foi historicamente subsidiária do sistema colonial e que, por isso mesmo, se viu forçada a conviver com consequências que se autossustentam, apesar do avanço do processo de industrialização: a estrutura agrária arcaica, as relações entre a monocultura exportadora e o capitalismo internacional, a dualidade da estrutura produtiva nacional, a profunda desigualdade nas relações de trabalho. Segundo Furtado, para ultrapassar tal situações, dependia-se de um conjunto de referências básicas a serem suplantadas pelo Estado – agrária, fiscal bancária, urbana, tributária, administrativa, universitária. A defesa dessas reformas estruturais tornou-se uma das principais bandeiras de luta das forças nacionalistas e de esquerda do país, e assumiu sua forma política definitiva – as reformas de base – a partir de 1962, durante o governo João Goulart. A palavra “subdesenvolvimento”, por sua vez, entrou para o vocabulário da população que passou a utilizá-la difusa e diversamente. Mas sempre mantendo a angulação definida por Furtado: era preciso pôr em evidência o lugar do subdesenvolvimento para melhor enfrentá-lo. (SCHWARCZ; STARLING, 2018, p. 418)

⁴⁰ SCHWARCZ, Lilia M; STARLING Heloisa M. **Brasil: uma biografia**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018; p. 416. “A expansão da malha rodoviária foi provavelmente o melhor momento do Plano de Metas. Juscelino pavimentou 6 mil quilômetros de novas rodovias entre 1956 e 1960, num país que até então contava apenas 4 mil quilômetros de estradas, e viabilizou uma rede de integração territorial capaz de garantir a circulação de mercadorias entre as áreas rurais e os principais centros industrializados, além de criar novos mercados. Em janeiro de 1958, com o preço do petróleo relativamente baixo e a entrada da indústria automobilística no país, Juscelino avaliou que o desafio de abrir novas rodovias de terra vermelha e asfalto valia a pena: mandou chamar no catete o engenheiro Bernardo Sayão, funcionário do Ministro da Agricultura, um tocador de obras com pinta de galã e espírito de desbravador, e propôs cortar os cerrados do Brasil Central “arobar a selva e unir o país de norte a sul”. A rede rodoviária Belém-Brasília matou o engenheiro no meio da mata, atingido por um galho que despencou de uma árvore gigantesca, mas interligou por estrada de rodagem os estados de Goiás, Maranhão e Pará, inseriu a Amazônia no mercado brasileiro e forneceu uma nova alternativa para atenuar desequilíbrios regionais.”

O Plano de Metas viabilizou as condições para o ingresso do Brasil em um estágio avançado de industrialização, contudo sem criar condições reais para isso. O mundo ideal do planejamento e definições de políticas públicas não resolveu pelo Plano de Metas o entrave do desenvolvimentismo. As políticas em prol do transporte rodoviário e a crescente industrialização fomentaram as construções de estradas, que iriam, com o tempo, suplantar o sistema ferroviário de alimentação do Porto de Santos. A via Anchieta (SP – 150), por onde, atualmente, trafegam milhares de caminhões diariamente, a maioria deles transportando contêineres, é um símbolo desse processo contínuo de troca de trilho pelo asfalto⁴¹. Nas palavras de Vilas Boas (2007, p. 64-65):

Projetada para ser uma rodovia nos moldes das grandes vias americanas da época, a Via Anchieta, inaugurada em 1947 (somente a pista ascendente, pois a outra só seria aberta em 1953), levou 18 anos para ser construída. Até hoje, a Anchieta impressiona por suas soluções técnicas: 58 viadutos, 18 pontes, 5 túneis (a primeira rodovia do Brasil a possuir túneis) e 60 quilômetros de extensão. (VILAS BOAS, 2007, p. 64-65)

Assim que iniciada a operação na Via Anchieta se tornou um dos mais importantes corredores de exportação. A história da Via Anchieta conecta-se diretamente ao processo de industrialização do ABC Paulista e da Baixada Santista. Pode-se dizer que até meados da década de 1950 o Porto de Santos teve central importância no desenvolvimento econômico da região, definindo praticamente os rumos da economia local.

No início da década de 1960 era comum greves portuárias paralisando toda a categoria, contudo com o golpe militar de 1964, a repressão se abateu sobre os sindicatos e trabalhadores, com intervenções, prisões e destituições de liderança. No final da década de 1970 com a lenta

⁴¹ Atualmente, a malha ferroviária tem crescido no país. Um exemplo deste crescimento foi a entrega da ferrovia Norte-Sul, “espinha dorsal” do sistema ferroviário brasileiro, e que teve trechos entregues em julho de 2023, após quase quatro décadas de investimentos. Segundo em matéria veiculada pela Folha de São Paulo, Caderno Mercado, A-18, por Marcelo Toledo, **Ferrovia Norte-Sul é entregue após quase quatro décadas**, publicada em 19 de junho de junho de 2023: “ Mais emblemático projeto ferroviário do país nas últimas décadas, a ferrovia Norte-Sul terá seus trechos central e sul entregues nesta sexta-feira (16), colocando em funcionamento uma rota operada pela Rumo de 1.537 quilômetros entre Estrela D’Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), que passa por quatro das cinco regiões do país.”

redemocratização do país, concluída em 1985 com a eleição de Tancredo Neves à Presidência da República é que os sindicatos vão paulatinamente reconquistando seus espaços políticos.

Entre os anos de 1960 e 1980 o Brasil passou por profundas transformações econômicas e sociais. Houve a criação de novas indústrias no setor dos insumos básicos e o estabelecimento de uma indústria de bens de capital madura completando o processo de industrialização. São Paulo também teve um rápido crescimento da indústria entre 1950 e 1980. (LUNA; KLEIN; 2022, p. 88)

Entre 1970 e 1980 houve um período de descentralização da indústria brasileira, permanecendo a posição de São Paulo no contexto da indústria nacional relativamente estável. Das cinco regiões brasileiras, o Norte foi o que teve o crescimento industrial mais rápido, ajudado em parte pela criação da Zona Franca de Manaus em 1967⁴². Houve uma gradual dispersão da indústria por todo o Brasil. (LUNA; KLEIN; 2022, p. 91)

No governo de Juscelino Kubitschek foi promulgado o Decreto n. 48.524, de 14 de julho de 1960 que atualizava o Plano Portuário Nacional. Neste ficava determinado um valor total de 23,4 bilhões de cruzeiros para a execução do Plano Portuário Nacional distribuídos os limites de investimento até o ano de 1962 (inclusive).

Em 1963 o Decreto n. 51.869, de 10 de abril de 1963 transforma, após um longo trâmite de projeto no Congresso, o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais para Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Em 1965 o Decreto n. 57.003/65 criou o Grupo Executivo para a Integração das Políticas de Transporte (Geipot).

Em 1964, no Governo de João Goulart, entrou em vigor a Lei n. 4.592 de 29 de dezembro de 1964 (assinada por H. Castello Branco) que aprovava o Plano Nacional de Viação que abrange todos os modais de transporte. A lei apresentava um quadro de portos, rodovias, aeroportos etc. São considerados Portos Marítimos: Manaus, Itacoatiara, Óbidos, Santarém, Macapá, Breves, Belém, Itaquí, Luiz Corrêa, Mucuripe, Areia Branca, Macau, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador, Campinho, Ilhéus, Vitória, Forno, Niterói, Rio de Janeiro, Terminal de Sepetiba, Angra dos Reis, São Sebastião, Santos, Antonina, Paranaguá, São Francisco do Sul, Imbituba, Laguna, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

Em 1975 foi criada a empresa pública de capital estatal integral – Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS – tinha por finalidade cuidar da coordenação dos investimentos,

⁴² A Zona Franca de Manaus foi criada pelo Decreto-Lei 288 de 1967 para ser uma área de livre comércio.

administração, regulação e operação do sistema portuário. Na prática a PORTOBRÁS funcionava como um *holding* estatal das Companhias Docas locais representando o executivo da União na exploração dos portos. Assim, a empresa explorava o cais comercial como operador portuário, por meio de subsidiárias, e ao mesmo tempo funcionava como autoridade nacional. (SECRETARIA DE PORTOS, 2015)

Desta forma os planos institucionais, jurídicos-normativos e os sucessivos planos portuários nacionais iam aos poucos moldando a formação do sistema portuário brasileiro. Para Benko (1996) é central a importância da compreensão do “espírito de sistema”, pois é o ponto de partida para o entendimento do processo de globalização e do seu impacto sobre o território.

Desde o final do século XIX, os ramos econômicos da cidade de Santos estão fundamentalmente alicerçados nas atividades marítimas havendo apenas um pequeno parque industrial com características fabris. Nas palavras de Silva (2003, p. 23-24):

A “geografia industrial” de Santos guarda peculiaridades que distinguem sua vida urbana de várias outras cidades sobre as quais a história do trabalho tem se debruçado com maior empenho. Trata-se de um enquadramento urbano eminentemente portuário, ou seja, o porto é o principal elo de articulação com a comunidade local, estendendo tentaculares raízes no campo social e econômico da região. O ancoradouro de Santos é uma instituição “territorialmente integrada”, pois sua economia urbana é economia portuária, que estabelece interface com recursos materiais e humanos da cidade. (SILVA, 2003, p. 23-24)

Na medida que o porto se estrutura como intermediário entre mercado e empresas acaba por movimentar um imenso número de firmas e empresários com interesses particulares e concorrenciais, impelem juntos força para atrair tráfego de mercadorias a serem armazenados, transportados e distribuídos. Ao estabelecer conexão com a economia regional, nacional e internacional, o porto torna-se o lugar de um complexo fluxo de mercadorias (materiais) e informacionais (imateriais).

Paranaguá e Antonina emergem na história portuária recente do Brasil como dois importantes portos com conexão com a produção do estado de São Paulo e com conexão com o Porto de Santos. A pesquisadora Márcia Fernandes Rosa Neu, em 2009, defendeu sua tese de doutoramento em que analisou os portos do sul do Brasil, desde sua formação até os dias mais atuais do século XXI. Nesta pesquisa a autora divide os portos do sul em três eixos: 1) os portos de maior movimentação: Paranaguá e Rio Grande; 2) os portos catarinenses: São Francisco do

Sul, Itajaí e Imbituba; 3) os portos históricos com uma organização mais tradicional e com poucos investimentos.

Segundo Neu (2009, p. 25-30) o estado do Paraná⁴³, por fazer parte da periferia mais imediata de São Paulo, tanto no ciclo do ouro como na cultura de café, passou a contar com dois portos, Paranaguá e Antonina. Na década de 1970 o Porto de Antonina, marcado por uma história de grande movimentação começou a declinar graças ao significativo aumento dos navios que dificultavam a entrada em portos com calados menores; elevando seu custo de dragagem e aumentando suas tarifas portuárias. Embora entre 1962 e 1964, Antonina tenha figurado nos anuários estatísticos com movimentação maior do que o Porto de Pelotas (RS) e Imbituba (SC) em 1970 praticamente não recebia mais navios. Depois de passar por quase 30 anos desativado, no início de 2000, o Porto de Antonina começou a receber investimento do Governo do Estado do Paraná com o objetivo da integração do Porto na economia regional.

A desativação do Porto de Antonina entre os anos de 1970 e 2000, segundo Neu (2009, p. 30) trouxe graves problemas para a população local. Segundo ela, a antiga cidade que “conviveu entre 1920 a 1930 com um período de grande efervescência econômica, ostentação e glória, viveu dificuldades na fase de decadência com o fechamento do Porto, na esperança de sua reabertura em 1999.” Atualmente, Antonina é tombada pelo Patrimônio Histórico do Paraná e ainda pertence a área de Preservação Ambiental de Guaraqueçaba. Sua reabertura não conseguiu promover o desenvolvimento econômico almejado, produzindo, hoje ainda, situações que refletem a pobreza na maioria das moradias.

Já o porto de Paranaguá até meados do século XVII, estava totalmente na periferia do sistema econômico brasileiro. Somente em 1917 com os incentivos governamentais e a organização dos portos brasileiros, quando o governo de Wenceslau Brás autorizou a execução

⁴³ NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Tese de doutorado. São Paulo: Departamento de Geografia Humana – FFLCH; 2009. “Por volta de 1714, o garimpo de ouro nas encostas da Serra do Mar se intensificou, criando a necessidade de escoar a produção pelo Porto de Antonina. Há relatos de que, em muitas ocasiões, a extração de ouro era tão numerosa que tanto Antonina como Paranaguá escoavam esta produção. No final do século XIX, com a conclusão da estrada da Graciosa e do terminal ferroviário, ligando Antonina a Curitiba, houve um impulso na economia, intensificado pelos ciclos da madeira, do café e da erva-mate. Em 1920, o Porto de Antonina era o quarto porto exportador brasileiro e, graças à extração da erva-mate, tornou-se uma cidade influente e próspera. Antonina disputava com a Vila de Paranaguá, desde 1648, a possibilidade de ser o porto escolhido do Paraná. A construção da estrada Graciosa, ligando Curitiba a Antonina, beneficiou o Porto desta cidade, dificultando o crescimento econômico de Paranaguá e Morretes, que disputavam tal privilégio. Antonina, após desta, passou a ser o principal eixo comercial do Paraná. No entanto, as mudanças na economia mundial, após a Segunda Grande Guerra Mundial e após o ciclo do erva-mate, determinaram o declínio da economia da cidade e das atividades de seu Porto, culminando, em 1970, com a paralização das atividades da indústria Matarazzo, importante geradora de negócios e empregos à época.”

de várias obras de dragagem dos canais e da construção da muralha do cais, que foi possível a garantia e a continuidade da movimentação da produção regional. (NEU, 2009, p. 61)

Atualmente Paranaguá figura entre os portos brasileiros mais importantes. Recebeu investimentos do governo militar para se fortalecer na exportação de grãos. Em períodos mais recentes, Neu (2009, p. 21) analisa que é um dos portos que necessita de intensos investimentos a fim de evitar um estrangulamento portuário⁴⁴. Nas palavras da autora (2009, p. 80-81)

A partir da década de 1970, o Brasil, sob o regime militar, recebe investimentos em infraestrutura básica, investindo na compra de “fatores nacionais” e tornando possível o grande crescimento industrial que marca esta década. Estrategicamente, o governo militar investiu em 3 portos situados no centro-sul brasileiro, para que se efetivassem como corredores de exportação, são eles: Rio Grande, Paranaguá e Santos.[...] Dessa forma, o sistema de transporte, por meio da expansão e da modernização dos portos, fazia parte da geopolítica brasileira da década de 1970. Magnoli (1988) afirmou que a Estrada de ferro Brasil-Bolívia, o Porto de Paranaguá, a Rodovia BR 277, a Hidrelétrica de Itaipu e o Porto do Rio Grande foram peças fundamentais para garantir o domínio político da América do Sul. A expansão estratégica que os portos de Buenos Aires e Montevideu exercia na região foi contida principalmente porque a criação do Superporto modificou a estrutura logística regional e facilitou o escoamento da produção brasileira. Os terminais que entraram em operação nos anos de 1970 têm suas atividades ligadas à expansão dos complexos agroindustriais e químicos. Nos anos de 1980, os terminais estão mais ligados ao complexo químico, agroindustrial e de cargas containerizadas. (NEU, 2009, p. 80-81)

Percebe-se que os investimentos realizados nos portos marítimos refletem os interesses econômicos, políticos e das decisões políticas de cada momento histórico do Brasil. A organização de um porto se dá em função de um contexto econômico e político, combinado com as condições geográficas e diversos modais de transporte resultando na conexão de redes que permitem ou não a fluidez da produção. A exportação, importação e organização dos serviços portuários dependem, principalmente, dessa combinação de condições.

Na década de 1970, o porto de Paranaguá, recebeu grande investimento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), com o objetivo de ampliar a capacidade de exportação,

⁴⁴ *Estrangulamento portuário*: Diversos autores argumentam que o setor portuário brasileiro carece urgentemente de investimentos, e que muitos portos trabalham no limite de sua capacidade; a falta de investimentos somado a portos trabalhando nos limites de sua capacidade pode ocasionar um estrangulamento portuário, ou seja, uma crescente dificuldade no fluxo do comércio internacional e nacional.

movimentação e circulação de mercadorias. Segundo Neu (2009, p. 99-100) no decorrer da formação socioespacial do sul do Brasil, o aumento da produção agropecuária e a produção industrial tornaram estes portos de relevância para a economia nacional, cuja importância foi sentida com os investimentos do II PND que melhoraram a infraestrutura do Porto de Santos, Rio Grande e Paranaguá, com o objetivo de torná-los escoadores da produção da soja brasileira e de outros grãos para o mercado mundial.

Segundo Milton Santos (2012 [1994]) a cidade faz parte de uma realidade muito dinâmica e em constante transformação. A cada momento histórico há a combinação de fatores como: comportamento demográfico, grau de modernização, tipos de atividades e relações que mantêm os grupos sociais envolvidos. Há a criação e a retenção do valor adicionado, a capacidade local para guardar uma maior ou menor parcela do mais-valor gerado, o grau de redistribuição da renda entre os produtores, os efeitos diretos e indiretos da modernização sobre a política, a sociedade, a cultura e a ideologia.

Neu (2009, p. 101-102) analisa que as cidades portuárias são pontos estratégicos para o escoamento da produção de um país ou região; contudo, as diferenças dos lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares, reproduzindo a ordem internacional no espaço local, e a abordagem da formação socioespacial será precedida da história da cidade portuária.

A modernização portuária ocorrida entre 1980 e 2000 dispensou trabalhadores em quase todos os portos do Brasil resultando reflexos imediatos no poder econômico da maior parte da população local das cidades portuárias. A iniciativa privada modernizou portos como Santos e Paranaguá, equipando-os com novos e modernos terminais e ampliando a produtividade de embarque das cargas movimentadas por estes operadores. Nestas cidades, Santos e Paranaguá, a logística e o transporte multimodal transformaram os portos em centros essenciais de regulamentação do transporte.

Entre o fim da década de 1970 e meados da década de 1980 as mudanças estruturais da economia já eram profundas. A lei n. 8.630 de 1993, Lei de Modernização Portuária, iniciou uma nova etapa nas relações de trabalho e novos investimentos que mudaram a realidade física do porto e o desenvolvimento da região.

No plano global, entre 1965 e 1973 se tornava cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. A rigidez

fordista se apresentava como um obstáculo aos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo e a necessidade de uma maior flexibilidade já davam seus indícios.

2.4 MODERNIZAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: 1990 ATÉ OS DIAS ATUAIS

Os anos de 1980 foram marcados pela reestruturação produtiva, pela globalização e por ajustes neoliberais: uma revolução tecnológica e organizacional na produção, corrida tecnológica como diferencial de produtividade na busca de lucros elevados; reformulação de estratégias empresariais e dos Estados-nacionais no mercado mundial de mercadorias e de capitais com o aprofundamento da divisão do trabalho somado ao processo de financeirização, e com um novo perfil das políticas econômicas e industriais desenvolvidas pelos Estados nacionais, inaugurando um novo padrão da relação Estado e sociedade civil. Na década de 1990, o neoliberalismo, implicou a submissão dos países subdesenvolvidos à Nova Ordem, representada pelos preceitos contidos no Consenso de Washington, o que acarretou para o Brasil redução da nossa soberania nacional no manejo e implementação de políticas econômicas.

Na produção e no trabalho, o toyotismo surgia em substituição ao modelo anterior, o fordismo. Toyotismo, um modelo japonês, fundado no novo padrão tecnológico, um novo regime de acumulação flexível surgia em substituição ao padrão rígido do fordismo. A produção toyotista, em geral, horizontal e descentralizada contrapunha-se a produção fordista comumente de relação vertical. As mudanças surgem como imposição do capital no sentido de aumentar a produtividade e o lucro. Flexibilidade aparece como palavra-chave da reestruturação produtiva, Harvey (2012 [1992], p. 140) caracteriza o período como acumulação flexível, alcançar o máximo de produtividade da força de trabalho com o mínimo de custo, superexploração da força de trabalho para a ampliação da taxa de mais-valor e de lucro somada a uma radical reestruturação do mercado de trabalho. Nas palavras de Harvey (2012 [1992], p. 140-143):

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços” [...]

O mercado de trabalho, por exemplo, passou por uma radical reestruturação. Diante da forte volatilidade do mercado, do aumento da competição e do estreitamento das margens de lucro, os patrões tiraram proveito do enfraquecimento do poder sindical e da grande quantidade de mão de obra excedente (desempregados ou subempregados) para impor regimes e contratos de trabalho mais flexível. (HARVEY, 2012 [1992], p. 140-143)

A partir da década de 1970 começa a ficar evidente que a globalização designava um processo mais complexo do que a etapa de internacionalização de capital estabelecida a partir da década de 1950, a constituição de um regime de acumulação mundial predominantemente financeiro. Nas palavras de Chesnais (1996, p. 13):

Outra foi a fase de crescimento dos “trinta anos gloriosos”, começando da reconstrução após a Segunda Guerra Mundial e terminando em 1974-1979 – a “idade de ouro”, também chamada de período “fordista”. Alguns dos elementos constitutivos dessa fase remontam aos anos 20, mas ela nasce verdadeiramente das relações políticas (nacionais e internacionais) e das instituições (sindicatos fortes, Estado social) constituídas ao fim da Segunda Guerra Mundial. Outra fase ainda é a “mundialização do capital”, em que ingressamos no decorrer da década de 1980, decerto muito diferente do período “fordista”, mas também do período inicial da época imperialista, um século atrás. (CHESNAIS, 1996, p. 13)

O novo estilo de acumulação do capital e as novas formas de centralização de grandes capitais financeiros delimitam o capitalismo do final do século XX.

Embora a indústria do transporte sempre tenha sido, em potencial, fonte de mais-valor, o seu alto grau de insegurança com as técnicas de transporte do passado, fazia com que o capital não se engajasse completamente em sua produção; fazendo com que o Estado se fizesse muito mais presente nessa esfera. Em meados da década de 1980, a financeirização, as privatizações e alta tecnologia que reduziu enormemente os riscos do transporte marítimo, fez com muitos agentes, com pouca ou nenhuma experiência ou tradição, passassem a investir no setor.

Em relação ao Estado, a reestruturação produtiva e a globalização, trouxeram fortes repercussões. As políticas neoliberais passaram a comportar algumas condições que se combinam na busca da inserção de um país na dinâmica do capitalismo contemporâneo, que tem como fundamento a busca pela rentabilidade do capital por meio de atratividade, adaptação, flexibilidade e competitividade. Os Estados-nacionais convertem-se em apoio de empresas multinacionais através de oferta de incentivos fiscais, custos de infraestrutura, melhora de

infraestrutura de escoamento de produção (aquelas que não atraíam os interesses de investimentos privados) e desregulamentação em nome da competitividade. Há a busca pela redução do setor público e o incentivo dos processos de privatização. Nas palavras de Husson (1999, p. 121): “[...] O Estado, que supostamente representa o interesse geral, dispõe a partir de agora uma base mais estreita que a empresa mundializada cujos interesses orientam a ação deste mesmo Estado [...]”.

Nas décadas de 1980 e 1990 a globalização tornou-se um paradigma dominante no discurso econômico e político, tal hegemonia conceitual acarretou equívocos como “mundo plano” de Thomas Friedman, o fim da história de Francis Fukuyama, o fim da geografia de Richard O’Brien, o fim dos territórios de Bertrand Badie. Para Milton Santos, sobretudo na década de 1990, o mundo globalizado é capaz de criar tais fábulas: “O mundo tal como nos fazem vê-lo: a globalização como fábula.”

Para Santos a globalização como fábula poderia ser entendida na falácia da morte do Estado, enquanto na realidade o Estado se fortalece para atender os interesses de poucos e do capital financeiro. Outra fábula apontada por ele é o mito do encurtamento das distâncias na nova “aldeia global”, o encurtamento do tempo e dos espaços, para aqueles que podem viajar, uma minoria, a fábula da globalização faz parecer como se o mundo estivesse de fato ao alcance de todos. “Um mercado avassalador dito global é apresentado como capaz de homogeneizar o planeta, quando na verdade, as diferenças locais são profundas.” (SANTOS, 2011 [2000], p. 12)

Para Santos se as novas tecnologias e seu uso contêm potencialidades na construção de uma nova sociabilidade, há que se pensar a técnica tal como usada pelos homens: “As técnicas apenas se realizam, tornando-se história, com a intermediação da política dos Estados, conjunta ou separadamente.” (SANTOS, 2011 [2000], p. 17) E o motor único do uso das técnicas é a valorização do capital, a busca da mais-valia, por meio da competitividade. “Hoje haveria um motor único que é, exatamente, a mencionada mais-valia universal” (SANTOS, 2011 [2000], p. 20)

Na indústria entre os anos de 1970 e 1980 a política econômica nacional esteve voltada, fundamentalmente, para a expansão e diversificação produtiva com o objetivo de acelerar o crescimento, ampliando e diversificando as exportações brasileiras. Essa política de Estado e das empresas, exigiu que a infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações recebessem vultuosos investimentos, o que acarretou um elevado crescimento do Produto Interno Bruto

(PIB), entre 1970 e 1980. Contudo, o elevado crescimento se fez, em grande parte, mediante o endividamento externo, que causaria subseqüentes e graves problemas. (CANO, 2008, p. 22)

Durante a década de 1980 houve a diminuição da ação do Estado no plano nacional e regional e a diminuição do investimento privado, sobretudo na indústria e acarretou alteração na dinâmica industrial. Em termos de setores produtivos, a indústria se debilitou, e os segmentos que ainda apresentavam algum crescimento expressivo eram os vinculados às exportações agroindustriais, minerais e de insumos básicos, além dos vinculados à questão energética, como petróleo e álcool de cana-de-açúcar. (CANO, 2008, p. 25)

A história do Brasil é marcada pela intensa presença do capital internacional desde o período colonial com os portugueses. A partir de 1920, há a diversificação da economia, em princípio com a hegemonia inglesa e posteriormente, a partir de 1940, sob a hegemonia americana. O capital internacional, a partir de 1970, de maneira geral, concentrou seus investimentos nas indústrias de tecnologia, e mesmo com as crises do capital o Brasil não perdeu a conexão com a dinâmica mundial. Depois de muitas tentativas de estabilização econômica sem resultados duradouros, a partir de 1994 o país entrou no Plano Real, que colocou a inflação sob controle, e deste período em diante, praticamente todos os setores produtivos sofreram avanços do capital estrangeiro. (BEHRING, 2008)

Segundo Cano (2008, p. 29) com as medidas do Plano Real:

A inflação, que recrudescera violentamente após o Plano Collor, foi contida em patamares baixos. Mas isso à custa de um elevado crescimento das dívidas externa e interna e de forte perturbação da produção nacional. Ocorre que a dinâmica de funcionamento do “novo modelo”, para manter um alto fluxo de importações e de outros gastos externos, que aumentam aceleradamente à medida que o PIB cresce, implica a necessidade de altos, crescentes e persistentes fluxos de capital estrangeiro, forte endividamento externo e interno e de contaminação das contas públicas, uma vez que a taxa de juros tem de ser muito alta, e seu montante, crescente. (CANO, 2008, p. 29)

A partir de 1998 há um aumento da desnacionalização, acompanhada de uma elevação de remessa de lucros e dividendos para o exterior. A funcionalidade desse processo para o projeto de governo brasileiro estaria no financiamento das contas externas, no controle das contas públicas, o que salvava a estabilidade da moeda. Nessa lógica, incentiva-se as privatizações, com a intensa participação do capital estrangeiro, impulsionando a taxa de investimentos da economia brasileira. (BEHRING, 2008, p. 231)

O Estado, na teoria neoliberal, deve favorecer fortes direitos individuais à propriedade privada, o regime de direito e as instituições de mercados de livre funcionamento e do livre comércio que são essenciais à garantia das liberdades individuais. A empresa privada e a iniciativa dos empreendedores tornam-se o arcabouço da inovação e da criação de riquezas. Com o aumento constante da produtividade os padrões de vida também tornam-se mais elevados. (HARVEY, 2014 [2005], p. 75). Nas palavras de Harvey: “Os neoliberais são particularmente ativos na promoção da privatização de ativos.”

Com o Estado neoliberal setores antes geridos ou regulados pelo Estado passam à iniciativa privada e a competição entre indivíduos, empresas e entes federativos, passa a ser vista como virtude fundamental de sucesso. Passa-se a acreditar que a privatização e a desregulação uma vez combinadas com a competição são capazes de eliminar os empecilhos burocráticos, aumentando eficiência, produtividade e qualidade com redução de custos. Nas palavras de Harvey o Estado neoliberal trabalha com a ideia de que “deve buscar persistentemente reorganizações internas, novos arranjos institucionais que melhorem sua posição competitiva como entidade diante de outros Estados no mercado global.” (HARVEY, 2014 [2005], p. 76).

A partir da década de 1990 as privatizações começam a ocorrer sob a égide de enormes tensões e questionamentos que permanecem até os dias atuais. O Estado passa a produzir legislação e estruturas regulatórias que privilegiam corporações, e alguns setores específicos como por exemplo, energia, produtos farmacêuticos, agronegócio. Em muitos casos das parcerias público-privadas é a entidade estatal que assume a maior parte do risco enquanto o setor privado fica com a maior parte dos lucros. (HARVEY, 2014 [2005], p. 81-87).

O atual modelo do sistema portuário brasileiro teve início na década de 1950, quando após a Segunda Guerra Mundial, houve uma reestruturação do modelo de comércio internacional. Com ele se intensifica o modelo das livres trocas e há a transnacionalização dos investimentos privados e dos circuitos monetários e financeiros. Em 1979, dezenove das vinte maiores empresas brasileiras eram estatais, sintetizando a política do período. A solidariedade orgânica entre empresas estatais e multinacionais se torna a diretriz da década de 1980. Com o desenrolar da década, contudo, o Brasil começa a sentir seu esgotamento econômico, o declínio das exportações e uma forte redução da participação no mercado global. A década de 1990 tem início em um clima de desânimo dos investimentos brasileiros no setor portuário, em contrapartida assistia a um veloz crescimento deste setor nos países da Ásia.

A partir da década de 1990 há uma mudança mundial nos vetores econômicos que prega a substituição do controle do Estado pelas privatizações. As transformações no setor portuário e navegação marítima acompanharam a velocidade das transformações tecnológicas do período exigindo, assim, infraestrutura modernizada para integrar-se ao sistema portuário global que começava a se estabelecer com suas novas regras: tecnologia de ponta, multimodal e logística aplicada.

Em 1990, a PORTOBRÁS foi extinta (ver quadro 9) sob o argumento da incapacidade de melhorar as condições das infraestruturas portuárias e torná-las mais eficientes e competitivas. O sistema portuário brasileiro se encontrou em profunda crise, o que influenciou de forma direta a edição da chamada Lei de Modernização dos Portos, Lei n. 8.630 de 1993; sendo substituída posteriormente pelo novo marco regulatório dessa temática, a Nova Lei dos Portos, Lei n. 12.815 de 2013, aprovada por intermédio da Medida Provisória 595. (SECRETARIA DE PORTOS, 2015)

O Estado cria mecanismos de regulação para os setores cujos serviços públicos prestados pelo Estado foram concedidos a agentes privados. Segundo Antas Jr. (2005, p. 171-172) na medida em que acontece a criação das agências nacionais de regulação há o aceite implícito de que esse novo tipo de empresa privada pode determinar uma regulação do território com direcionamento para a lógica de mercado.

Há então a ruptura do modelo de regulação predominantemente estatal para um modelo híbrido. Nesse modelo híbrido estão presentes o Estado, as corporações hegemônicas, e estruturas organizacionais como sindicatos patronais e de trabalhadores, organizações não estatais de alcance global, agências de investimento multilaterais etc. É a partir dessas três categorias que surge o novo modelo de regulação – as *Agências Nacionais de Regulação*. (ANTAS JR., 2005) Em 2001, a Lei n. 10.233 cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ, autarquia responsável pela regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

O setor portuário passou por profundas transformações nos últimos 20 anos. Os portos públicos eram todos administrados diretamente pela União ou por meio de concessões principalmente junto aos Estados. A menos de 20 anos atrás o poder público era o responsável pela operação do setor portuário, seus investimentos, gestão, supervisão e fiscalização dos agentes deste segmento.

Em 1993 em consonância com a política das privatizações é editado o novo marco regulatório da “lei de modernização dos portos” que previu e estabeleceu a possibilidade da operação portuária por parte dos agentes da iniciativa privada. A atividade portuária é uma atividade essencialmente econômica e com a Constituição de 1988 e o novo marco regulatório de 1993 houve consolidação da abertura para a participação privada e concessão da exploração do sistema portuário-marítimo pela iniciativa privada.

Diferentemente de outros setores, o setor portuário por conta de preceito constitucional, não pode ser privatizado mediante a venda de ativos para a iniciativa privada por meio de leilões. Neste setor as privatizações se deram mediante a exploração do ativo público concedido à exploração pela iniciativa privada.

Quadro 8 – Cronologia da regulamentação do sistema portuário brasileiro

ANO	SETOR AQUAVIÁRIO – principais marcos regulatórios
1808	Abertura dos Portos “às nações amigas” por D. João VI.
1846	Criação da Companhia de Estabelecimento de Ponta da Areia, Porto de Niterói (Visconde de Mauá).
1911	Decreto n. 9.078, Governo Federal cria a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais; Inspeção Federal de Navegação.
1932	Criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação, Decreto 23.607.
1943	Departamento Nacional de Portos e Navegação passa a ser Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.
1960	Criação das primeiras Cias. Docas.
1967	Criação do Ministério dos Transportes.
1975	Criação da PORTOBRAS
1990	Extinções: PORTOBRAS e Ministério dos Transportes; Criação do MINFRA (Ministério da Infraestrutura).
1992	Extinção do MINFRA e Criação do MTC (Ministério dos Transportes e das Comunicações).
1993	Lei n. 8.630/93, criação da nova estrutura organizacional para Portos Públicos com surgimento do Órgão Gestor de mão-de-obra do Trabalho Portuário Avulso (OGMO), do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), e da Autoridade Portuária (AP).
1995	Lei n. 8.987/95, Lei das Concessões e Permissões.
2001	Lei n. 10.233/01, Criação do CONIT, DNIT, ANTT e ANTAQ.
2002	Resolução n. 55, ANTAQ, Regulamenta exploração de Portos Públicos na forma de arrendamentos.
2005	Resolução n. 517, ANTAQ, Regulamenta exploração de Terminal de Uso Privado (TUP).
2008	Decreto n. 6.620, Regulamenta outorgas para exploração de terminais e portos públicos.
2010	Resolução n. 1160, ANTAQ, Regulamenta exploração de TUP e substitui a Resolução n. 517.

Fonte: Organizado pela autora, dados: ANTAQ, 2011; SECRETARIA DE PORTOS, Histórico, 2015.

No período globalizado as bases normativas portuárias passam a facilitar a fluidez internacional de mercadorias. E as inovações técnicas tanto na infraestrutura portuária quanto nos navios passam a estimular uma aceleração cada vez maior dos fluxos. Há a existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos para garantir a realização do movimento. (ARROYO, 2013) As virtudes tecnológicas da automação aparecem como suporte para remodelar os processos de produção e a norma social de consumo. Assim, a mobilidade, otimizada pelas normas e objetos técnicos, torna-se um elemento central na nova fase capitalista. A rapidez com que as trocas devem acontecer torna-se constitutivo do desempenho produtivo global. (BENKO, 1996).

Atualmente, 2023, no Brasil existem 37 Portos Públicos organizados no país. Existem aproximadamente 380 terminais portuários: 210 terminais de uso privado (TUP), localizados em portos privados; e 170 terminais arrendados em portos organizados (portos públicos). Por estes portos e terminais portuários passam 95% das exportações brasileiras, segundo o BNDS o Hub de Projetos (2019), somaram um total de US\$ 220 bilhões de dólares.

A participação da iniciativa privada em portos organizados brasileiros teve reinício em 1993, com a Lei de Modernização dos Portos, Lei n. 8.630 de 1993, e a instalação e operação de terminais portuários em portos públicos, o arrendamento portuário. A atividade de movimentação de cargas nos portos nacionais é explorada, atualmente, majoritariamente pela iniciativa privada. (ANTAQ).

Em conjunto com as diversas mudanças técnicas trazidas pela introdução do contêiner no transporte de cargas aconteceram os diferentes processo de ordem política e econômica produzindo alterações na regulação territorial. A Lei de Modernização dos Portos de 1993 definiu as diretrizes do processos de privatização e descentralização dos complexos portuários brasileiros.

O sistema portuário nacional, no período globalizado, com as inovações técnicas e as novas formas de regulação, sobretudo após a lei portuária de 1993, trouxe mais do que a possibilidade da privatização; trouxe a introdução de contêineres, os navios maiores, calados mais profundos, a exigência da fluidez do período, conduziram alterações na divisão social e territorial do trabalho.

CAPÍTULO 3 A DINÂMICA DO SISTEMA PORTUÁRIO GLOBAL

3.1 SISTEMA TÉCNICO E ESPAÇO GEOGRÁFICO

Para o geógrafo Milton Santos “no começo da história social do planeta, havia tantos sistemas técnicos quantos eram os lugares e os grupos humanos”. (SANTOS, 2012 [1996] p. 189) Nesse momento da história do homem a mobilidade era reduzida, a técnica e os recursos eram restritos e o homem dependente dos “recursos de sua inteligência e os recursos naturais combinados permitiam a emergência de modo de fazer dependentes do entorno imediato” (SANTOS, 2012 [1996] p. 190). As técnicas eram locais e dependentes das conjunções de fatores localmente apresentadas. Posteriormente, começa a existir uma troca entre diferentes grupos não somente de técnicas diferentes como também em diferentes estágios. A esse respeito disse Isnard (1978):

Uma vez definido o espaço geográfico, é necessário que penetremos na intimidade da sua organização, e, antes de tudo, que precisemos suas relações com o espaço natural. Este apresenta um certo número de características que o homem utiliza segundo seus objetivos e o estágio de suas técnicas para fixar sua ação sobre o meio. Com alguns exemplos esclareceremos o assunto. A civilização mediterrânea se desenvolveu no quadro geográfico de um mar interior cercado de altas montanhas. As facilidades de navegação de uma margem a outra multiplicaram as trocas de toda natureza entre as cidades estabelecidas em acrópoles, na costa marítima ou em suas proximidades, em posição defensiva, mas abertas para o exterior, essas cidades foram desenvolvidas até a dimensão de capitais de impérios. No passado, protegidos em suas aldeias situadas em lugares elevados, os homens transformaram as encostas médias das montanhas em terraços de culturas, as planícies baixas em pastos de inverno e os prados elevados em pastos de verão, segundo a alternância das estações da chuva e da seca. Certamente é grande o contraste entre os litorais urbanizados e as montanhas agropastoris. Mas tanto uns como noutros os seres humanos são sociáveis, expansivos, hábeis, produto de uma civilização que soube tirar partido do espaço. (ISNARD, 1978, p. 10-11).

A navegação marítima apresenta-se na essência desde sua origem como técnica. Isso significa dizer que a navegação é uma técnica desenvolvida pelo homem. Note que é fundamental fazer uma importante distinção: técnica e máquina. “Quem diz técnica pensa imediatamente em máquina. [...] Isso se explica porque a máquina é a forma mais evidente,

mais completa, mais impressionante da técnica. Também porque a máquina é a forma primitiva, antiga, histórica, dessa força.” (ELLUL, 1968 [1954], p. 1-2) A técnica apresenta-se aqui muito mais próxima da *arte de navegar* (no sentido de invenção humana), que em sua essência é a mesma desde os mais imemoriáveis tempos. “Sabe-se, agora, perfeitamente, que a atividade técnica é a primeira atividade do homem. Técnica da caça e da pesca, da colheita, em seguida das armas, do vestuário, da construção.” (ELLUL, 1968 [1954], p. 23) Nas palavras de Célérier (1968 [1956], p. 56):

On entend normalement par navigation l’ensemble des activités qui se rapportent directement au voyage sur mer, autrement dit “l’action de naviguer” en général. Mais le mot signifie aussi plus particulièrement “l’art de naviguer”, c’est-à-dire de conduire le navire au cours de son voyage; encore cela comprend-il la “technique de la navigation” qui consiste à déterminer la route et la position du navire, et la “manoeuvre” dont le but est de diriger ce dernier à chaque instant. [...] L’histoire de la Navigation est évidemment la somme des histoires particulières de ces divers aspects de “l’action de naviguer”, et doit ainsi retracer à la fois les péripéties des grands voyages maritimes et l’évolution des techniques qui les ont permis. [...] ⁴⁵ (CÉLÉRIER, 1968 [1956], p. 5)

A técnica e a tecnologia utilizada para navegar acompanhou o desenvolvimento e o modo de produção de cada momento histórico “*L’histoire de la Navigation a fait l’objet de nombreux traités toujours assez importants, souvent même volumineux car le sujet est à l’échelle de l’histoire de l’humanité elle-même.*”⁴⁶ (CÉLÉRIER, 1968 [1956], p. 6) Em princípio, constituía-se de uma técnica rudimentar que se apresentava como forma de transportar a natureza das primeiras civilizações humanas. Em um salto de quase 2000 anos, com o nascimento da Ciência Moderna, a relação do homem com a técnica muda apresentando-se num estágio técnico-científico. Do ponto de vista histórico e do espaço geográfico o que deve ser

⁴⁵ Tradução sugerida. “Por navegação entendemos normalmente todas as atividades diretamente relacionadas com as viagens marítimas, ou seja, “o ato de navegar” em geral. Mas as palavras também significam particularmente “a arte de navegar”, isto é, de guiar o navio durante sua viagem; inclui também a “técnica de navegação” que consiste em determinar o rumo e a posição do navio, e a “manobra” que tem por finalidade dirigi-lo a todos os momentos. [...] A história da navegação é obviamente a soma das histórias específicas destes vários aspectos da “ação de navegar” devendo assim traçar tanto as aventuras das grandes viagens marítimas como a evolução das técnicas que as permitiram. [...]”

⁴⁶ Tradução sugerida. “A história da navegação tem um sido objeto de muitos tratados, sempre bastante importantes, muitas vezes até volumosos porque o assunto está na escala da própria humanidade.”

observado é que a técnica antecedeu às ciências, contudo é somente com a intervenção desta, que a técnica será fundamentalmente impulsionada. Nas palavras de Ellul (1968 [1954], p. 6):

Do ponto de vista histórico, uma simples observação destruirá a segurança dessas soluções: historicamente, a técnica precedeu a ciência, pois o homem primitivo conheceu técnicas. Na civilização helênica, foram as técnicas orientais que chegaram em primeiro lugar, não derivadas da ciência grega. Logo, historicamente, a relação ciência-técnica deve ser invertida (ELLUL, 1968 [1954], p. 6)

O espaço geográfico seria uma criação da sociedade, um produto social que se adapta e se reproduz ao longo da história. De acordo com Isnard (1978, p. 10). “cada geração humana corresponde uma geração espacial”. Para Isnard:

Desse modo, a sociedade e o espaço evoluem segundo uma diacronia paralela. A cada geração humana corresponde uma geração espacial: seria interessante reescrever a história, reconstituindo a cadeia das transformações da Geografia. Nela veríamos que uma organização do espaço desaparece lentamente, enquanto outra vai tomando o seu lugar: esta é a razão pela qual, em dado momento da evolução, um espaço geográfico pode apresentar uma composição poligênica. (ISNARD, 1978, p. 10)

Santos observa que o espaço e o seu uso são a base material onde a sociedade se realiza. O espaço tem sempre um componente de materialidade, mas não se reduz a esse componente, ele contém também as demais instancias sociais, como a econômica, a jurídica etc. “Isso quer dizer que a essência do espaço é social [...] o espaço é tudo isso mais a sociedade [...]” (2012 [1985], p. 12).

O espaço geográfico para Santos “é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistema de objetos e sistema de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá.” Ao considerar o espaço como proposto por Santos é possível trabalhar uma diversidade de situações e de processos.

Como princípio de método o espaço deve ser considerado como uma totalidade e para analisá-lo podemos fragmentar seus elementos e, depois, voltar a reconstruir o todo novamente. Fornecedores de trabalho, produtores de bens, de serviços, de ideias, produtores de normas,

ordens e legitimações, a base física do trabalho, bem como o trabalho humano materializado e geografizado são elementos que compõe o espaço. Santos (2012 [1985], p. 16-17) separa estes elementos em: homens, firmas, instituições, meio-ecológico e infraestrutura. Esses elementos mudam o seu papel e sua posição a cada momento histórico e, assim, mudam o seu valor segundo o movimento da história. “Em cada época os elementos são portadores de uma tecnologia específica e uma certa combinação de componentes do capital e do trabalho.” (SANTOS, 2012 [1985], p. 23)

Para Santos é possível objetivar a concretude do espaço a partir da análise de um dado espaço e da relação que existe entre os seus elementos, assim, será possível conhecê-los e defini-los. Segundo este autor, os elementos do espaço, por sua vez, são variáveis que mudam com o movimento da história compondo o todo e em cada movimento histórico a variável muda o seu valor modificando a constituição da totalidade. “Sai-se de uma totalidade para se chegar a outra, que também se modificará”. (SANTOS, 2012 [1985], p. 25-27)

O espaço é entendido como um sistema complexo, um sistema de estruturas, composto pelos elementos do espaço e que se modificam com o movimento da história. A interação entre todas essas estruturas complexas se relaciona e interage com a realidade social. Portanto, para Santos, o espaço aparece como categoria filosófica, como método, como fator da evolução social (pois, a essência do espaço é social) e como instância da sociedade, “que contém e é contida por todas as demais instâncias”. (SANTOS)

3.2 REDES: FLUIDEZ E POROSIDADE TERRITORIAL

Na atual fase do modo de produção capitalista os portos se caracterizam como sistemas de objetos técnico-científicos e informacionais, espaços produzidos e ocupam um lugar central neste modo de produção. Os espaços portuários marítimos distribuem-se pela costa brasileira, mas suas áreas de influência não se restringem à escala local ou regional. Em alguns casos, como o Porto de Santos, em São Paulo, de acordo com o porte das transações comerciais a escala se amplia para nacional e internacional. Neste sentido, as condições de fluidez e porosidade territorial, ou seja, as bases técnicas e normativas sustentam as dinâmicas dos fluxos internacionais portuários no período globalizado.

Nas bases da estrutura do sistema de produção capitalista a circulação de bens e mercadorias assume um papel central. A produção, circulação, distribuição e consumo são

elementos intrínsecos à atividade portuária. Para Arroyo (2013, p. 1-2) os conceitos de fluidez territorial e porosidade territorial são lentes conceituais que corroboram na estratégia metodológica para análise da base material e base normativa-institucional portuária.

Segundo Arroyo (2013, p. 1-2) os portos caracterizam-se como fixos produtivos que servem em diferentes momentos do processo produtivo. Sendo o conceito de fluidez territorial definido como “qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento”. Já o conceito de porosidade territorial a autora define como “aquela qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento.” As normas jurídicas aparecem como um conjunto normativo editados por diferentes níveis e que atuam conjuntamente com o poder das empresas servindo como estímulo ou obstáculo à fluidez territorial. Nas palavras de Arroyo:

Existem um conjunto de fixos que tem contribuído, nos últimos decênios, para a constituição do meio técnico-científico-informacional e a renovação da materialidade no território brasileiro (Santos e Silveira, 2001). Dentre eles destacam-se os portos e aeroportos internacionais, aqueles macrossistemas técnicos que, além de cumprir as funções específicas para facilitar o escoamento das mercadorias, albergam uma função normativa particular, exercida pelo sistema de alfândegas. A entrada e a saída das mercadorias atravessam o limite internacional exatamente nesses pontos do território. Daí sua especificidade, não apenas técnica mas também normativa. (ARROYO, 2013, p. 2)

3.3 REGULAÇÃO HÍBRIDA DO TERRITÓRIO: ESTADO, NORMA JURÍDICA E PODER HEGEMÔNICO CORPORATIVO

O território é composto por objetos, ações e normas. Por sua vez, os sistemas de objetos e sistemas de ações em um conjunto indissociável definem o espaço geográfico (SANTOS). Segundo Antas Junior (2005, p. 61) “a norma para a geografia pode ser vista como o resultado da tensão e/ou da harmonia entre objetos e ações que constituem o espaço geográfico”, em outras palavras, “como decorrência da indissociabilidade entre configuração e uso do território, determinantes de diferentes tipos de normas”. Seguindo esta linha de raciocínio, Antas Junior defende que a regulação social e territorial é exercida pelas instâncias sociais que de fato detém o poder e não apenas um poder autodeclarado.

A preposição se torna central, na medida em que o desenvolvimento teórico desta pesquisa se assenta na concepção do espaço geográfico como instância social, tal como proposto por Milton Santos. No período contemporâneo o meio geográfico é marcado sobremaneira pela técnica e pela ciência, que condicionam os comportamentos humanos, se autorreproduzem e se retroalimentam e que acabam por conduzir a racionalidade, a irracionalidade e a contra racionalidade do território.

Para Antas Junior (2005, p. 61-65) a normatização do território nacional é atravessada no presente período por um compartilhamento de poderes entre o poder hegemônico do Estado, o poder hegemônico corporativo, e “novas formas de poder fundada no multiculturalismo”. Fundamentado nesta preposição, o autor caracteriza o período da globalização como “*forma híbrida de regulação*” amparado no poder que as grandes corporações transnacionais passaram a exercer dentro das soberanias nacionais.

As normas jurídicas regulam a produção dos sistemas e objetos técnicos e as ações que incidem sobre tais objetos, segundo finalidades que variam conforme o contexto socioeconômico de cada período histórico. Tomados em conjunto, esses sistemas constitutivos do território demandam a existência de sistemas normativos, adequados às exigências mais gerais da sociedade de um determinado período, de modo que seu funcionamento satisfaça àqueles grupos sociais que concentram maior poder. [...] e, neste período de globalização, o que denominaremos *forma híbrida de regulação*, na qual os Estados têm repartido porção significativa dessa responsabilidade com as grandes corporações transnacionais. (ANTAS JUNIOR, 2005, p. 65)

3.4 FORMA JURÍDICA NO PERÍODO CAPITALISTA

Como analisamos anteriormente, o espaço para Milton Santos (2012 [1996], p. 63) “é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá”. A geografia parte da sociedade, pois é a partir dela que se pode estabelecer a compreensão da realidade espacial. Para Santos (1977, p. 81) “o espaço, ele mesmo, é social.”⁴⁷

⁴⁷ SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** In: Boletim Paulista de Geografia. São Paulo n. 54, p.81-100, jun. 1977, p. 81. “ Pode-se dizer que a Geografia se interessou mais pela *forma* das coisas do que pela sua *formação*. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não

Santos (1977, p. 84) entende que é impossível desconsiderar a categoria espaço quando se fala de Formação Econômica e Social, não há uma “uma sociedade em geral” que se perpetua, sendo “indissociável do concreto e representado por uma sociedade historicamente determinada” (SANTOS, 1977, p. 86) Existindo três categorias – modo de produção, formação social e espaço - que funcionam de modo interdependente e que juntas formam o modo de produção⁴⁸ que se consistiria da produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo, sendo histórica e espacialmente determinados, através de uma formação social.

A totalidade social, para Santos (1977, p. 91) reproduz o espaço, na medida em que as transformações são determinadas pelas necessidades sociais, econômicas e políticas. Segundo Santos (1977, p. 91):

O espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. Mas o espaço influencia também a evolução de outras estruturas e, por isso, torna-se um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos.

Os objetos geográficos aparecem nas localizações correspondentes aos objetivos da produção num dado momento e, em seguida, pelo dado de sua própria presença, influenciam lhes os momentos subsequentes da produção.” (SANTOS, 1977, p. 91)

Para Santos (1977) há a inseparabilidade do espaço à categoria da formação social, tratando-se de analisar, portanto, as formações socioespaciais.

O modo de produção é a forma como se estruturam as relações sociais e econômicas. A formação social, por sua vez, é a realidade concreta, a sociedade concretamente considerada. As formas sociais são os modos relacionais constituintes das interações sociais, objetificando-as. (MASCARO, 2013) Segundo Mascaro, no modo de produção capitalista, o capital, se torna a essência das relações sociais. Com o capitalismo, não é na forma dinheiro que se observa o

se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato história que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social.” (grifo do autor)

⁴⁸ SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** In: Boletim Paulista de Geografia. São Paulo n. 54, p.81-100, jun. 1977, p. 85. “Aqui, a distinção entre modo de produção e formação social aparece como necessidade metodológica. O modo de produção seria o “gênero” cujas formações sociais seriam as “espécies”, o modo de produção seria apenas uma possibilidade de realização, e somente a formação econômica e social seria a possibilidade realizada.”

capital, mas sim nas relações sociais. O modo de produção capitalista produz uma sociedade que é consubstanciada na circulação mercantil originando a sociedade da mercadoria. “A reprodução do capitalismo se estrutura por meio de formas sociais necessárias e específicas, que constituem o núcleo da própria sociabilidade.” (MASCARO, 2013, p. 21).

Segundo Mascaro (2019, p. 17-18) para penetrar na essência da legalidade contemporânea é necessário buscar a história social do homem, pois é ela que revela as razões do direito. Para este autor é somente no modo de produção capitalista que a legalidade se torna plena e autônoma, é a partir de então que a lógica econômica é de autorreprodução. Sendo, portanto, o capitalismo uma instância social que completa o ciclo da reprodução econômica tornando-a legítima, por meio da igualdade formal da lei, uma relação existencial de desigualdade.

O fundamento do grande mercado mundial do lucro passa a estar dentro da lei, albergado pelas instituições, não fora delas. A lei garante um mundo cuja transação é formalizada pela aparência de equivalência social, e, ao sacralizar a igualdade da legalidade legal, guarda nos porões escondidos da sociedade aquilo que o altar das leis não vê: a injustiça real, a coerção econômica, a desigualdade que se mantém e a brutal diferença que o sistema social mantém e agrava. Ao olhar para o altar das leis, o caleidoscópio social se inebria daquilo que sob seus pés não é imediatamente percebido: a igualdade jurídica não é a igualdade real, a legalidade não é a justiça. (MASCARO, 2019, p. 26)

Toda a sociedade vai se estruturar a partir de formas sociais, na sociedade capitalista existem formas que definem a sociedade, e estas formas são as relações sociais, uma das formas fundamentais que identificam a sociedade capitalista é a mercadoria. A forma mercadoria não depende da mercadoria em si, mas da estrutura social que se espalha de tal forma que tudo toma a forma de mercadoria. Para Mascaro (2013), a forma social capitalista alicerça as relações sociais contemporâneas, e seria justamente neste ponto que seria possível a compreensão de formas pretéritas e suas rugosidades no espaço e onde reside a esperança de formas futuras alicerçadas em relações sociais distintas da mercadoria.

O processo de constituição das formas, no entanto, é necessariamente social, histórico e relacional. É por meio de interações sociais que elas mesmas se formalizam. [...] A forma não é um constructo eterno ou atemporal. Pelo

contrário, representa uma objetivação de determinadas operações, mensurações, talhes e valores dentro das estruturas históricas do todo social. [...] A forma social não é uma forma inflexível e imutável, na medida em que se faz e é refeita numa rede de relações sociais. As interações sociais capitalistas forjam formas que são específicas e necessárias às suas estruturas distintas de todas as demais até então havidas. [...] (MASCARO, 2013, p. 21-22)

A forma mercadoria se solidificou com a produção mercantil, quando a produção e o trabalho se torna mercadoria, se instala assim, o modo de produção capitalista. Para Mascaro (2013), alicerçado em Marx e Pachukanis, o Estado não é um instrumento neutro. Para ele, não existe neutralidade instrumental do Estado, pois a forma Estado já revela a existência do capital.

Marx utiliza a simbologia de infraestrutura e superestrutura. Na infraestrutura estão as relações econômicas e acima delas estão as superestruturas que são as demais relações: jurídica, políticas etc. A mercadoria, a forma Estado e a forma sujeito de direito, está na totalidade, ou seja, tudo se relaciona com tudo. O Estado está na economia, mas a economia também está no Estado, e todos perpassados pela ideologia, que não está somente na superestrutura, mas também na infraestrutura. A ideologia alicerça a base econômica do Estado. O direito é a forma jurídica e a forma jurídica é a ideologia burguesa.

Segundo Mascaro não se pode dizer que a legalidade moderna é a mesma legalidade dos antigos, uma vez que entre os modernos o direito assume uma roupagem mecânica e regido por mecanismos mensuráveis e previsíveis e a tecnificação do direito. (MASCARO, 2019, p. 47) Com o capitalismo e a racionalidade técnica das ciências modernas há também para o direito a plenitude da técnica. Nas palavras de Mascaro:

As formas econômicas pré-capitalistas são socialmente estáticas, vividas a partir da experiência social porque a divisão social antiga é estamental e a situação estamental não é direito fungível, é poder pessoal. Por isso o direito antigo não é essencialmente técnica, mais que tudo é arte ou tragédia, é acaso ou destino, é o poder em sua forma bruta. As formas econômicas capitalistas, no entanto, são a divisão social a partir da dinâmica e não da estática, a partir da transação e não da tradição, e o direito moderno capitalista se funda na igualdade impessoal e hipotética de qualquer transação comercial e não na realidade social de cada agente concreto que se relaciona. O direito moderno é técnico porque se quer impessoal e sempre previsível; no fundo a exploração e a reprodução da natureza, que são a técnica moderna, são a fortuna dos nossos tempos enquanto o acaso parecia ser a fortuna dos antigos. Lá, direito era dádiva, aqui é técnica. (MASCARO, 2019, p. 48-49)

3.5 MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

As densidades técnicas hegemônicas do período atual se dão na forma de meio técnico-científico-informacional. A densidade técnica está em todos os meios, há mais e menos densos, mas a técnica está em todos. A atual densidade técnica é informacional. “O meio técnico-científico-informacional é um meio geográfico onde o território inclui obrigatoriamente ciência, tecnologia e informação” (SANTOS, 2008 [1994], p. 41) Segundo este autor, essa densidade “é a nova cara do espaço e do tempo” possibilitando o desenvolvimento das atividades hegemônicas de relações longínquas “fazendo com que determinados lugares se tornem mundiais.” Segundo Maria Laura Silveira (1997, p. 43) essa densidade técnica e informacional na atual divisão territorial do trabalho permite a inovação tecnológica, “a totalidade atual busca revogar a pluralidade de marcos regulatórios para afirmar uma única regulação. O resultado desse ato de império nos lugares será a **densidade normativa.**” (*grifo da autora*)

Reconheceríamos, assim, em primeiro lugar, uma regulação feita por **normas técnicas**. Hoje, mais do que antes, a técnica é normada e normatizada pois a precisão dos objetos impõe uma forma de operá-los e chama a novas solidariedades técnicas. Mas, uma dada complexização técnica do nosso tempo é a criação de normas na concepção mesma do objeto, na ficção como prefere denominá-la B. Latour (1994:170) para opô-la à fase da instituição do objeto da existência material. Daí as normas técnicas serem substituídas por outras tão aceleradamente quanto os objetos técnicos se sucedem e se tornam obsoletos. (SILVEIRA, 1997, p. 36, *grifo da autora*)

Para Ortega Y Gasset (1991 [1939]), em uma primeira e rudimentar abordagem sobre a técnica, pode-se dizer que é por intermédio dela que o homem encontra o mecanismo para suprir as necessidades a ele inerentes, e nesse “empenho em sobreviver, em estar no mundo o homem modifica e reforma a natureza”. Nesse sentido:

Conclui-se daí que esses atos modificam ou reformam a natureza, conseguindo que nela exista o que não existe aqui e agora quando se necessita, seja o que absolutamente não existe. Pois bem: esses são os atos técnicos, específicos. O conjunto deles é a técnica, que podemos, desde já, definir como a reforma que o homem impõe à natureza em vista da satisfação de suas necessidades. Estas, vimos, eram imposições da natureza ao homem. O homem responde, impondo por sua vez à natureza uma mudança. A técnica é, pois, a reação enérgica contra a natureza ou circunstâncias, reação essa que

leva a criar entre a natureza ou circunstâncias e o homem e uma nova natureza, posta sobre aquela, uma sobrenatureza. Que fique, portanto, evidente o seguinte: a técnica não é apenas o que o homem faz para satisfazer suas necessidades. Tal expressão é equivocada e inconsistente também para o repertório biológico dos atos animais. A técnica é a reforma da natureza, dessa natureza que nos torna necessitados e carentes, reforma em tal sentido que as necessidades possam ser anuladas na medida em que sua satisfação deixa de ser problema. (ORTEGA Y GASSET, 1991 [1939], p. 12).

É, portanto, através da técnica que o homem produz e transforma o meio geográfico, de tal sorte que a principal forma de relação entre o homem e a natureza é dada pela técnica. As técnicas são instrumentos materiais e sociais com os quais “o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria o espaço”, assim se explica o fato de o mundo ser algo diverso em cada período da história. (SANTOS, 2012 [1996], p. 29)

Em cada período histórico o homem produz um território que é indissociável do modo de produção do próprio período; a técnica, por sua vez, possui estágios que poderá localizá-la no tempo, “o conjunto de temporalidades próprias de cada ponto do espaço, não é dado por uma técnica isoladamente, mas pelo conjunto de técnicas existentes naquele ponto do espaço”. (SANTOS, 2008, [1994], p. 57-59)

São inúmeras as razões que deram origem a história dos portos, mas a defesa e o comércio sempre estiveram em primeiro lugar. Assim, quer estejamos estudando soldados gregos ou romanos e seus impérios, quer estejamos estudando a frota da China Imperial, as frotas do além-mar do período das Grandes Navegações, ou gigantescos porta-navios contêineres contemporâneos, os bens sempre precisaram ser transportados e territórios serem defendidos. A história dos portos perpassa a própria história do homem e em cada modo de produção é possível observar um porto, enquanto fixo geográfico, que traga em sua forma-conteúdo frações da totalidade do presente cumulada com frações pretéritas. E a origem dos portos se perde e se mistura na própria história do homem.

O espaço geográfico tem essa singularidade: a essência das formas-objetos são igualmente tempo passado e tempo presente. Exemplificativamente, o Porto de Santos do presente está cristalizado como objeto geográfico atual, traz todavia, em sua forma-conteúdo um fracionamento da sociedade total de momentos do passado.

A atualidade do espaço tem isto de singular: ela é formada de momentos que foram, estando agora cristalizados como objetos geográficos atuais; essas formas-objetos, tempo passado, são igualmente tempo presente como formas que abrigam uma essência, dada pelo fracionamento da sociedade total. Por isso, o momento passado está morto como tempo, não porém como espaço. (SANTOS, 2012, [1982], p. 14)

O espaço geográfico é mais do que a mera localização dos portos. A cada tempo histórico os portos trazem em si uma fração da sociedade do seu tempo. Um conjunto de portos são objetos geográficos distribuídos pelos territórios, e a forma que essa distribuição se dá é o que podemos chamar de configuração espacial. Na essência esses objetos são processos sociais que representam uma sociedade em um determinado tempo.

3.6 OBJETOS GEOGRÁFICOS E UNICIDADE TÉCNICA

Segundo Santos *et. al.* (2011 [2001], p. 23) é necessário um essencial esforço de periodização para a adequada leitura do espaço geográfico, isto porque, “em cada pedaço de tempo” é possível selecionar “variáveis-chave” que comandam os eventos de um determinado período histórico e por conseguinte o sistema de variáveis deste referido período. Para ele “o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios, desde os albos da história até a época atual.” (2012 [1996], p. 171)

A partir destas ideias centrais Santos propõe pensarmos um primeiro momento marcado pelo homem e uma escassez de instrumentos artificiais necessários ao domínio do mundo natural, período pré-técnico; um período já com o surgimento de diversos meios técnicos capazes de atenuar “o império da natureza”, período técnico; período técnico-científico; e técnico-científico-informacional.

Milton Santos identifica que no meio técnico-científico-informacional houve uma crescente tecnificação do espaço em escala planetária, universalização das técnicas e os objetos técnicos passam a funcionar de forma sistêmica abarcando o mundo inteiro e formando redes. O dado novo do período técnico-científico-informacional seria justamente a unicidade das técnicas em escala planetária. Ellul nesse mesmo sentido afirma: “O fenômeno técnico, englobando as diferentes técnicas, formam um todo. Essa unicidade da técnica já se torna visível

quando verificamos, com evidência, que o fenômeno técnico apresenta sempre e essencialmente os mesmos caracteres” (ELLUL, 1968 [1954], p. 98)

Para outros autores, como Galimberti (2016) a técnica, contrariamente, no período contemporâneo se apresenta “como a forma mais alta e acabada da racionalidade do homem. (GALIMBERTI, 2016). Para Galimberti a técnica não é mais um capítulo à parte da nossa história, mas senão a linha motriz dos próximos capítulos da história das sociedades humanas. *“La tecnica non è più un capitolo della nostra storia [...] la tecnica non è più un evento della nostra storia, ma ha già superato la soglia storia, fino a tenere nelle sue mani la possibilità del proseguimento della storia.”*⁴⁹ Essa realidade advêm, segundo Ellul (1968 [1954], p. 94), pois a técnica atingiu tal estágio que se reproduz em solidariedade e em um movimento de autorreprodução. Nas palavras de Ellul:

Percebemos assim a solidariedade das técnicas, enunciada em nossa segunda lei: o progresso técnico tende a efetuar-se de acordo com uma progressão geométrica. Quer dizer, em primeiro lugar: uma descoberta técnica tem repercussões e acarreta tal progresso em vários ramos da técnica e não em um só ramo; em segundo lugar: as técnicas combinam-se entre elas e quanto mais há dados técnicos a combinar, maior é o número das combinações possíveis. Assim, quase sem vontade deliberada, pela simples combinação de dados novos, há descobertas incessantes em todos os domínios e, muito mais do que isso, campos inteiros, até então desconhecidos, abrem-se frequentemente à técnica porque várias correntes se encontram: assim, as técnicas materiais de difusão do pensamento, a técnica psicológica, a técnica comercial, a técnica do governo autoritário combinando-se dão origem ao imenso fenômeno da propaganda que é uma nova técnica independente de todo o resto e que devia necessariamente nascer em virtude da existência dos fenômenos precedentes. (ELLUL, 1968 [1954], p. 94)

Assim, a técnica foi e é um instrumento que os homens utilizam para atingir um determinado objetivo. Foi a partir do seu desenvolvimento que um novo modo de conceber a civilização humana se implementou. A técnica está à disposição do homem, porém é somente após à Ciência Moderna e com o desenvolvimento do capitalismo que a racionalidade da técnica se tornou útil aos interesses de uma classe. É com o período técnico-científico que o homem percebe que o progresso técnico, se habilmente manipulado, pode gerar lucro por intermédio da tecnologia.

⁴⁹ Tradução sugerida: “A técnica não é mais um capítulo da nossa história [...] a técnica não é mais apenas um acontecimento da nossa história, mas já ultrapassou o limiar da história, a ponto de ter em suas mãos a possibilidade de controlar o curso da própria história.”

Referindo-se a Marx e a Engels, Ellul admite que se tenha operado o salto dialético, e a transformação da qualidade em quantidade. Propõe, no entanto que se levem em conta não os caracteres extrínsecos, isto é, a relação do fenômeno técnico com a sociedade, ou com outras palavras, a situação desse fenômeno no contexto social. Ora, o que caracterizava a situação nas civilizações anteriores à nossa era a inclusão em contextos sociais estruturados em função de valores não técnicos, religiosos, militares, políticos, estéticos etc. A técnica era então, um momento apenas, ou um aspecto, de uma totalidade não técnica, que a circunscrevia e dominava. Nas épocas que alguns chamam de “culturais”, os utensílios, por exemplo, jamais eram apenas utensílios porque eram sempre, também, obras de arte. A preocupação dominante não era, portanto, a eficácia, ou a eficácia apenas, mas também a estética, a beleza do objeto. (CORBISIER, *prefácio in ELLUL*, 1968 [1954])

Na civilização contemporânea, a técnica deixa de ser conteúdo para tornar-se englobante, deixa de ser momento ou aspecto de uma totalidade não técnica, para tornar-se a força configuradora da própria totalidade. O processo tecnológico não está mais subordinado a outros valores, meta ou trans técnicos, mas exclusivamente aos valores técnicos, quer dizer, à racionalidade instrumental e à eficácia. (CORBISIER in ELLUL, 1968 [1954])

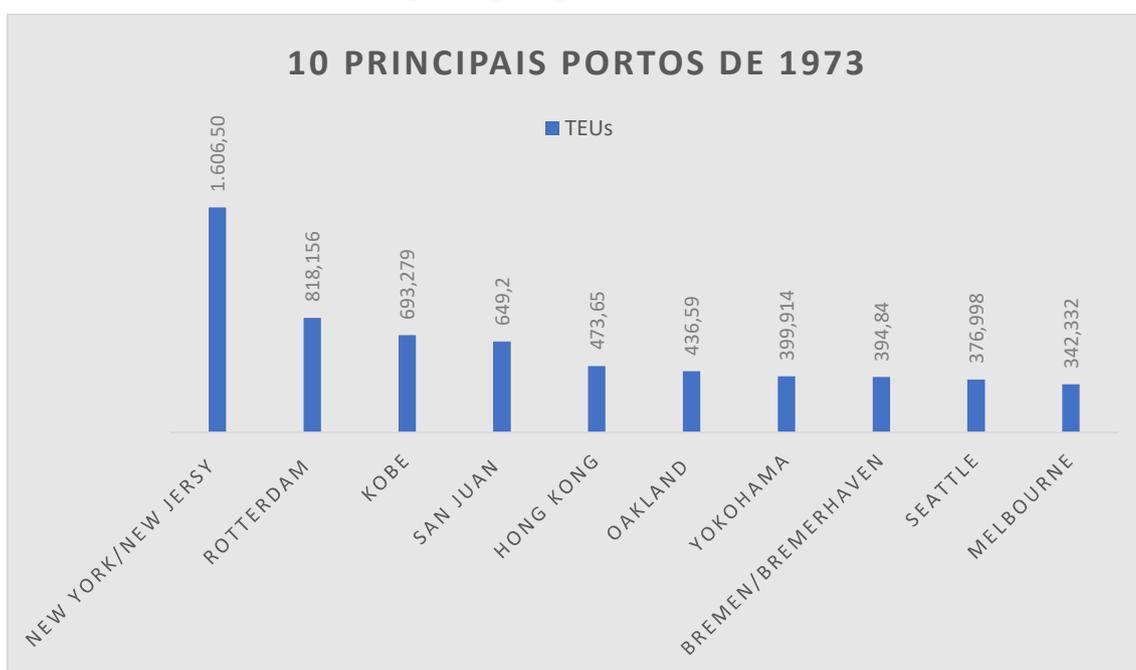
Atualmente, segundo os dados da Lloyd's List (2022) os portos são responsáveis por quase toda a totalidade dos manufaturados produzidos no mundo. Segundo dados da Antaq (2022), o Brasil participa com mais de 90% no transporte do comércio exterior. Com a revolução tecnológica sofrida nos transportes marítimos consagrou-se a intermodalidade exigida a partir da introdução do uso dos contêineres.

A inovação dos contêineres foi apenas uma ponta do iceberg que introduziu uma revolução na forma de transportar, aumentou-se o tamanho das embarcações, o comprimento e a profundidade dos cais para atracagem nos portos, como também exigiu-se a renovação dos equipamentos e maquinários dos navios e dos terminais portuários que foram tecnicamente projetados para transportar com mais “rapidez e eficiência” (tornando-se o *slogan* da competição portuária) a movimentação de volumes sem precedentes no embarque e desembarque de cargas.

Quando comparamos os portos que ocupavam as primeiras posições dos principais portos do mundo no fluxo de contêineres em 1973 a variação regional é imediatamente aparente, bem como o enorme aumento nos volumes transportados. De acordo com a Lloyd's List (2022) em 1973 o porto de New York/New Jersey figurava na primeira posição dos principais portos do mundo transportando em torno de 1,7 m TEUs anuais (ver gráfico 2), já

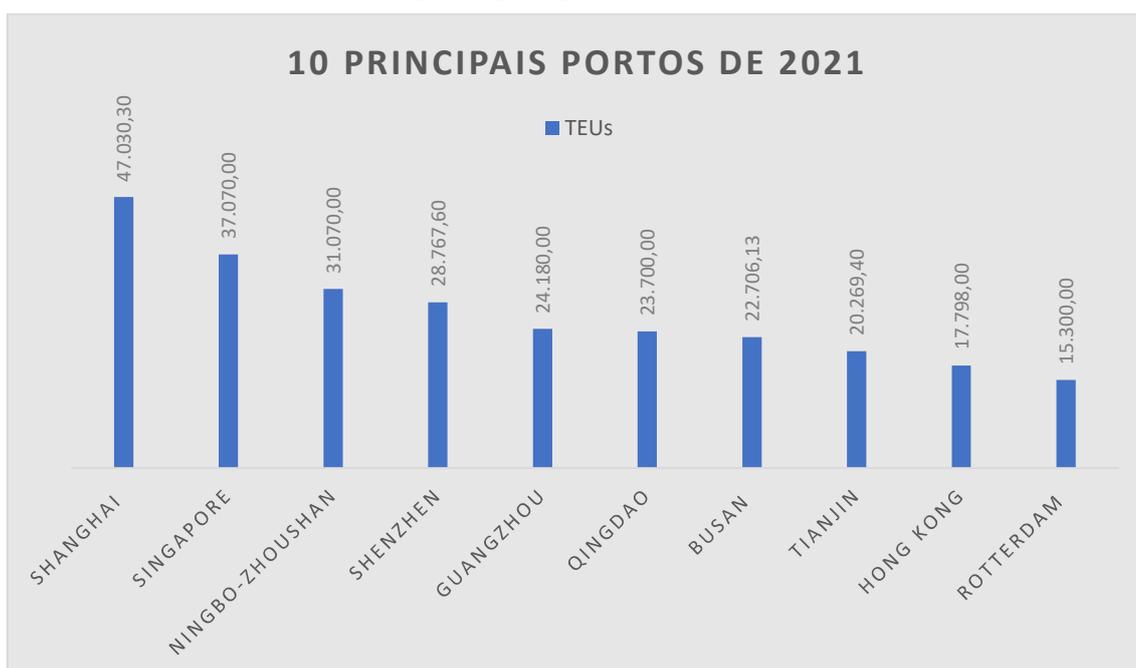
em 2021 Shanghai aparece como o principal porto no transporte do fluxo de contêineres transportando acima de 4 m TEUs anuais. (ver gráfico 3) Pode-se observar que entre o gráfico 2 (1973) e o gráfico 3 (2021) os portos asiáticos passaram a dominar o ranking portuário global.

Gráfico 2 – Os 10 principais portos do mundo, 1973



Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Gráfico 3 – Os 10 principais portos do mundo, 2021



Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

A dinâmica e o caminho percorrido para essa transformação, analisaremos mais adiante, por ora o que queremos discutir é que essa transformação se deu a partir da contêinerização. Embora a ideia de colocar mercadorias em contêineres já fosse anterior a década de 1950, foi apenas no final dessa década (1950) que o conceito de contêinerização tomou a forma tal qual como o concebemos hoje. Segundo dados Lloyd's List (2022) foi Malcom McLean com o navio Ideal-X em 1956 o primeiro oficialmente a comercializar com o uso de porta-contêineres. Foi o início de uma indústria que se abriu para novos mercados que foram sendo gradualmente conectados em quase todos os portos do mundo à economia global.

A contêinerização assumiu um papel fundamental na ascensão da globalização, evoluindo para um sistema interconectado e intermodal de transporte de cargas que reduziu drasticamente o custo do envio de mercadorias internacionalmente, o que estimulou o *boom* do pós-Segunda Guerra Mundial no comércio internacional e fomentando o consumo em massa.

Atualmente, assim como os navios, os calados, os cais e os terminais portuários privados, os portos globais também crescem em número, tamanho e magnitude de volumes transportados.

3.7 ALGUNS ELEMENTOS IMATERIAIS DA HISTÓRIA RECENTE DOS GRANDES PORTOS MARÍTIMOS GLOBAIS

Segundo Harvey (2011 [2010] p. 131-133) a diversidade geográfica sempre foi uma condição necessária para a reprodução do capital. O capitalismo sempre explorou e floresceu num mundo geográfico de imensa diversidade de atributos físicos e condições sociais e culturais. As possibilidades criadas pela evolução nos transportes fizeram emergir lugares a descobrir, o que foi fundamental para a reprodução do capital.

As sociedades têm se tornado cada vez mais resificadas qualitativa e quantitativamente. Tem-se uma maior dinamicidade e intensidade nas ligações em redes de fluxos materiais e imateriais e com o advento da “unicidade técnica” no que tange aos espaços portuários globais. Modernamente, além da intensificação e fortalecimento das redes, observa-se também uma homogeneidade na paisagem dos espaços portuários, proveniente dessa maior unicidade das técnicas.

É também pela própria natureza do objeto que os espaços portuários funcionem de maneira a constituir sistemas que funcionam como *layers* dos espaços portuários, pois podem

ser observadas em esferas micro ou macro. O que significa pensar em escalas geográficas dos espaços portuários e que sobrepõem umas às outras, mas que funcionam também isoladamente: sistema portuário global e sistema portuário nacional.

Os portos são por natureza um fenômeno “eminentemente geográfico” e um “fenômeno complexo”. (MAMIGONIAN, 2017, p. 17 e p. 21) Segundo Mamigonian, há uma combinação de escalas para que exista o funcionamento do sistema portuário global, o sítio portuário é de escala local e sua área de influência pode atingir escalas regionais, nacionais, internacionais e até mesmo continental. Para ele, os portos fazem parte de uma cadeia de transporte onde ocupam um lugar estratégico, mas dependente da navegação, dos navios (que criam e transformam os portos), das instalações físicas, do maior ou menor movimento de carga. Todo esse conjunto entretanto, dependente da administração portuária que pode interferir nesses fatores e suas combinações dos quais resultará a “eficiência” operacional.

O congestionamento portuário global, em 2021, causado pela pandemia da covid-19 é um bom exemplo da unicidade técnica e da complexidade do fenômeno portuário.

Segundo a Lloyd’s List (2022, p.12) o setor portuário, em 2021, vivenciou recordes de fluxos e de lucros em “níveis sem precedentes”, isso se deve à alta na demanda do serviço impulsionado pelo pós-pandemia e pelos altos fretes. Houve um aumento na demanda por frete containerizado e concomitantemente os transportadores enfrentaram uma falta na capacidade de transportar, conseqüentemente, com a demanda superando em muito a oferta, as taxas dos fretes sofreram uma alta nos valores em 2021, se comparado com os valores de 2020 no pré-pandemia.

Segundo a Lloyd’s List (2022, p.12-13), a crise na capacidade de transportar não foi ocasionada por uma escassez de navios ou de contêineres, mas por uma desaceleração do fluxo de transporte. Com o sistema portuário global estabelecido, o fluxo era contínuo e “costumava dar a volta ao mundo sem maiores obstáculos”. O advento da pandemia interrompeu o fluxo e mais contêineres passaram a ser demandados para transportar a mesma quantidade de carga, pois houve uma interrupção no “fluxo contínuo”.

Em 2021, o congestionamento portuário tornou-se uma realidade em grande parte dos portos globais. Segundo os dados da Lloyd’s List (2022) no auge do congestionamento portuário em 2021, uma fila de mais de 100 navios ficaram esperando por semana para atracar nos portos de Long Beach e Los Angeles.

At its peak, congestion led to more than 100 ships left waiting off San Pedro Bay for berths at Long Beach and Los Angeles – some for several weeks. It was these ships, and others like them Around the world, that were going nowhere and Moving nothing. (LLOYD’S LIST, 2022, p. 12).

Segundo a Lloyd’s List (2022) os atrasos causaram um efeito em série: um navio atrasado esperava para descarregar em um porto e então se atrasava para o próximo porto o que acarretava um atraso em cadeia complicando todos os horários e fluxos dos terminais portuários. Os atrasos de 2021 fizeram com que ou os navios não chegassem ou então chegavam todos de uma vez. O congestionamento dentro dos terminais passou a exigir um “malabarismo” para a liberação dos contêineres.

Na procura por responsáveis começou um “jogo de empurra-empurra” as operadoras culpando os portos por estarem congestionadas, os portos culpando as operadoras por estarem atrasadas e com horários irregulares. Embora ambos estivessem corretos nenhum era realmente culpado, o desequilíbrio proveio da interrupção do fluxo com a crise da pandemia do coronavírus.

The blame game started in earnest, with carriers blaming ports for being congested and ports blaming carriers for irregular schedules. Both were correct, but neither was really at fault.⁵⁰ (LLOYD’S LIST, 2022, p. 12).

Congestionamento como estes atingiram questões estruturais nas cadeias de abastecimento. Segundo os dados da Lloyd’s List (2022) o congestionamento atingiu seu pico na costa oeste dos EUA em janeiro de 2022 acarretando escassez na capacidade de armazenamento e bloqueio no fluxo de cargas no transporte ferroviário e rodoviário na ida e vinda dos portos. Esse fenômeno, em menor ou maior grau, atingiu todos os portos globais na América, na Europa e na Ásia.

Os congestionamentos vivenciado pelo transporte marítimo de contêineres do mundo em 2021, em consequência da covid-19 ocasionaram, segundo a Lloyd’s List (2022), um fenômeno de extremos, picos de demanda sem precedentes e quedas de demandas sem precedentes, bloqueios improvisados, escassez de mão-de-obra, deficiência de equipamentos,

⁵⁰ Tradução sugerida: “O jogo de culpa começou para valer, com as transportadoras culpando os portos por estarem congestionados e os portos culpando as transportadoras por horários irregulares. Ambos estava corretos, mas nenhum deles era realmente culpado. (LLOYD’S LIST, 2022, p. 12)

que no conjunto dos fatores contribuíram para pressionar o sistema de contêineres no cenário dos portos globais do mundo.

Atualmente, uma desaceleração na economia global tem ocasionado um alívio no congestionamento no transporte de contêineres e um conseqüente alívio nas cadeias de abastecimento.

É devido ao movimento social que os portos mudam de significação, e é justamente por isso que as formas-conteúdo portuárias vão se alterando ao longo desses processos que se refletem também na formação destes sistemas. Embora exista um sistema portuário global que se sobreponha como *layer* de fundo de todos os demais sistemas e que representa a escala mais complexa do espaço geográfico portuário coexistem no mesmo período escalas menores e menos complexas. Por exemplo, temos no território brasileiro coexistindo diversas temporalidades de espaços portuários, das escalas mais complexas globais para as menores locais, e mesmo dentro das escalas globais existem graduações de complexidade em função das relações internas e externas que se formam a partir destes espaços portuários e na própria composição destes.

O que se observa é que com os diferentes modos de produção e fases do modo de produção capitalista os portos deixam de exercer prioritariamente a função de defesa de território e de trocas comerciais de conexão local ou regional passando a exigir cada vez mais investimentos para atender a atual fase do capitalismo. Hodiernamente os portos precisam se tornar competitivos para atrair investimentos e operadores portuários das variadas partes do mundo. Portos que não se enquadrem nestas exigências de logística internacional ficam a margem da integração produtiva nacional e internacional.

No Brasil, com esta nova lógica de acumulação, alguns portos considerados históricos perdem importância econômica regional que tiveram até o início do século XX e passam a exercer pouca importância na circulação de mercadorias. Portos considerados históricos desempenharam papéis relevantes na integração da economia nacional, hoje o aumento constante do tamanho dos navios exige calados cada vez mais profundos que condenam portos e cidades portuárias que sempre dependeram desta atividade prioritariamente.

Nas últimas décadas, os espaços marítimos e em especial os portos marítimos, conectados entre si por rotas marítimas, estão se tornando os novos territórios da globalização. O porto marítimo apresenta-se como lugar de intercâmbio no processo da globalização. O transporte marítimo containerizado descompatimentou as economias nacionais e possibilitou a economia marítimo-global. Segundo Braudel (*apud* Lecoq, 2014, p.10) as sucessivas

globalizações na história mundial são o resultado das relações dos Estados com o espaço marítimo, possibilitada pelas mudanças técnicas e científicas, ampliando a possibilidade de trocas comerciais em grande número de toneladas realizadas por vias marítimas. (LECOQ, 2014, p.10)

Com a construção do Canal de Suez, em 1869, e do Canal do Panamá, em 1914, segundo Siegfried (1940) a partir de 1940 é possível se observar uma relativa estabilidade nas rotas marítimas globais. Aparecem como resultado da maritimização do mundo globalizado: a tecnificação do transporte marítimo, alta tecnológica aplicada, divisão social e territorial do trabalho, aumento de fluxos e redes, estradas marítimas entre outros. A maritimização do mundo é uma característica que tem início de meados do século XIX para o século XX e se solidifica a partir da segunda metade do século XX. (LECOQ, 2014, p. 11)

No decorrer da segunda metade do século XX a containerização, a globalização e a financeirização alterou não só a paisagem portuária como as relações sociais portuárias: estivadores, docas, relação porto cidade, privatizações, principais rotas marítimas, ranking dos principais portos marítimos mudam completamente o cenário portuário visto no final do século e primeira metade do século XX. Nos últimos 20 anos as redes marítimas da economia mundial passam por uma alteração quantitativa e qualitativa sem precedente na história.

Depuis vingt ans, les réseaux maritimes de l'économie mondiale connaissent une évolution sans précédent. Les États-Unis importent des biens de consommation et exportent des matières premières. L'Asie produit, consomme, exporte et transporte. Le Proche et le Moyen-Orient fournissent du pétrole. L'Europe elabore et achète des produits à forte valeur ajoutée. Le transport maritime a été multiplié par trois en volume, entre 1990 et nos jours. Faible coût, forte productivité, gros volumes transportés, tels sont les ressorts de l'économie mondialisée qui nécessitent des bateaux et des équipages, des constructeurs et des armateurs, de moins en moins européens, même si ceux-ci contrôlent toujours, directement ou indirectement, près de 40% de la flotte mondiale.⁵¹ (LECOQ, 2014, p. 12)

⁵¹ *Tradução sugerida.* “Ao longo dos últimos, as redes marítimas da economia global sofreram um desenvolvimento sem precedentes. Os Estados Unidos transportaram bens de consumo e exportaram matérias-primas. A Ásia produz, consome, exporta e transporta. O Oriente Médio fornece petróleo à Europa, desenvolve e compra produtos de elevado valor agregado. O transporte marítimo, foi multiplicado por três em volume, entre 1990 e em nossos dias. Baixo custo, elevada produtividade, grandes volumes transportados, tais são as molas da economia globalizada que necessita de barcos, tribulações e construtores e cada vez menos armadores europeus, mesmo que ainda controlem, direta ou indiretamente, quase 40% da frota mundial. (LECOQ, 2014, p. 12)

O controle do setor marítimo e o destaque dos portos europeus cedeu lugar aos portos e estaleiros da Ásia (ver tabela 4). No entanto, o destaque entre os primeiros operadores marítimos é a Maersk operadora dinamarquesa, pelo menos do ponto de vista da sede e centros de tomada de decisão, descentralizada entretanto, na bandeira de seus navios, nacionalidade de sua equipe e origem do seu capital. Segundo Lecoq (2014, p. 12) os armadores e operadores marítimos asiáticos estão muito mais voltados ao transporte de produtos dos países asiáticos, ao contrário dos operadores europeus abertos ao transporte de mercadorias de qualquer nacionalidade.

Tabela 4 – Os 25 maiores portos em transporte de contêineres do mundo em 2020 (t)

Porto	País	2020	2019
1. Xangai	China	43.501.400	43.303.000
2. Singapura	Singapura	36.870.940	37.195.636
3. Ningbo-Zhoushan	China	28.734.300	27.535.000
4. Shenzhen	China	26.553.000	25.771.700
5. Guangzhou-Nansha	China	23.191.500	23.236.200
6. Qingdao	China	22.004.700	21.010.000
7. Busan	Coréia do Sul	21.813.073	21.992.000
8. Tianjin (Tanggu)	China	18.356.100	17.300.700
9. Hong Kong	China	17.961.000	18.303.000
10. Los Angeles/Long Beach	EUA	17.326.720	16.969.666
11. Rotterdam	Holanda	14.350.000	14.810.804
12. Dubai/Jebel Ali	Emirados Árabes	13.486.000	14.111.000
13. Port Kelang	Malásia	13.243.741	13.580.717
14. Antuérpia	Bélgica	12.031.469	11.860.204
15. Xiamen	China	11.405.000	11.122.180
16. Tanjung Pelepas	Malásia	9.800.000	9.077.485
17. Kaohsiung	Taiwan	9.621.667	10.428.634
18. Hambourg	Alemanha	8.750.000	9.282.012
19. Laem Chabang	Tailândia	7.546.494	7.980.560
20. New York/Newark	EUA	7.585.819	7.471.131
21. Hô Chi-Minh Ville	Vietnã	7.200.000	6.848.360
22. Colombo	Sri Lanka	6.850.000	7.228.337
23. Jacarta	Jacarta	6.170.468	6.802.200
24. Tanger Med	Marrocos	5.771.221	4.801.710
25. Yingkou	China	5.673.100	5.480.000

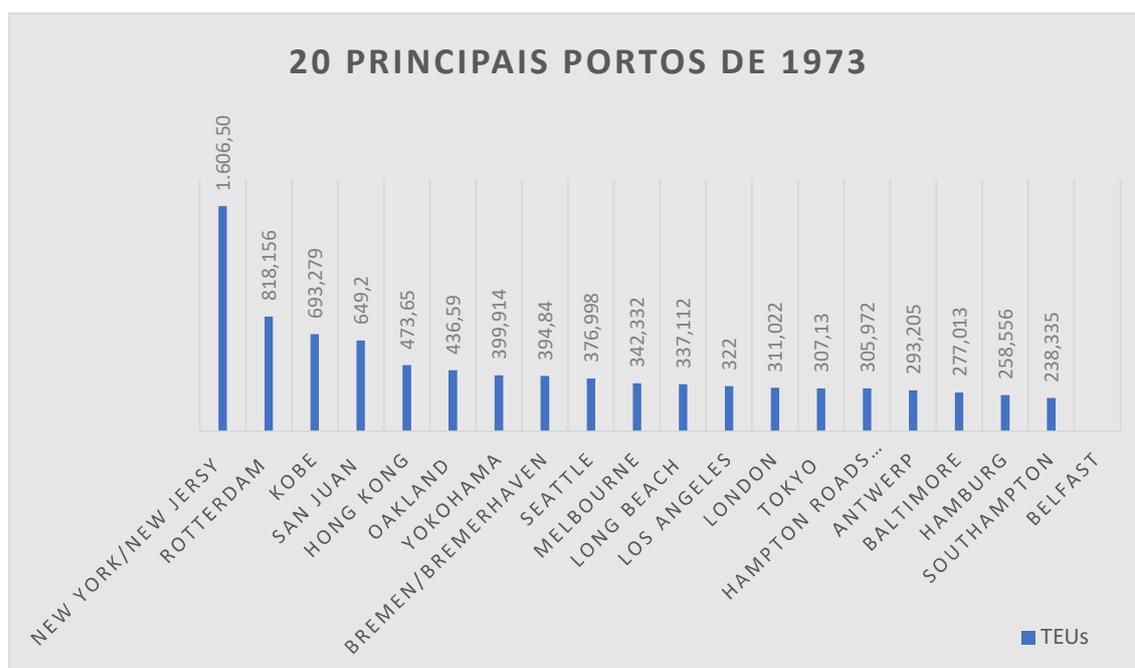
Fonte: Alphaliner. Adaptado pela autora.

A oscilação dos números da movimentação portuária de contêineres desde o início dos anos de 1970 até os dias atuais mostra a ascensão da containerização nos portos globais. Dos primeiros comerciantes por contêineres ao *boom* manufatureiro do Leste Asiático, do início da “idade de ouro” do setor portuário em 1990 até a ascensão da China foram mais de 60 anos.

Segundo Linton Nighitingale (2022) a padronização por contêineres ajudou a impulsionar o comércio transatlântico na década de 1960, quando os portos containerizados começaram a surgir no norte da Europa, Rotterdam, Londres e Bremerhaven foram pioneiros em transportes de contêineres neste continente, assim como os portos marítimos da costa do Atlântico norte e do Golfo dos EUA que começaram a ampliar suas infraestruturas para se adaptarem a incipiente forma de transportar.

Na década de 1970 a Lloyd’s List começou a registrar os volumes de contêineres transportados anualmente e neste momento os fluxos de contêineres ainda estavam amplamente concentrados em portos da Europa e América. Em 1973, o maior porto do mundo em transporte de contêineres era o de Nova York/Nova Jersey, que movimentou pouco mais de 1,6 milhões de TEUs, o dobro do seu porto rival, o porto de Rotterdam. Conforme se observa no gráfico, neste momento (ver gráfico 4) a China não figurava entre os principais portos do mundo em fluxo de contêineres, pois a sua situação política a deixava isolada e o comércio com outras nações era mínimo.

Gráfico 4 – Os 20 principais portos do mundo, 1973



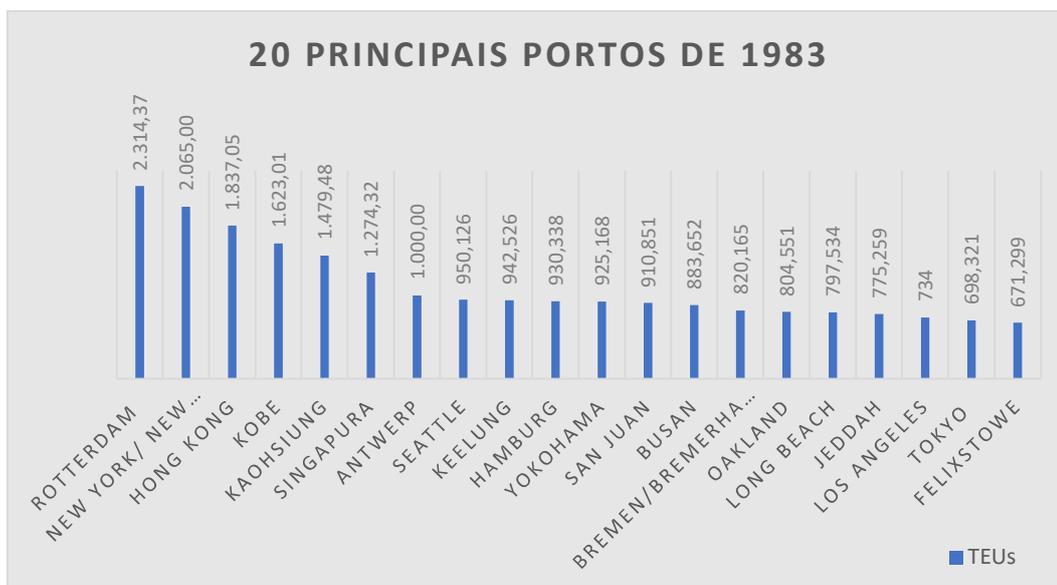
Fonte: LLOYD’S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd’s List.

Segundo Linton Nighthingale (2022) a containerização da China começou quando Malcom McLean percebeu que o frete intermodal de transporte de contêineres poderia alcançar a Ásia. Segundo este autor e os dados históricos da Lloyd's List, o começo do transporte containerizado na Ásia se deu quando McLean era diretor da Sea-Land Service e recebeu um contrato do Departamento de Defesa dos Estados Unidos para operar navios porta-contêineres saindo da Califórnia para o porto de Cam Ranh Bay (Vietnã), visando a solução de problemas logísticos entre militares dos EUA no Vietnã.

His contract was for carrying goods from the US to Vietnam. There was no backhaul. So he hit upon the idea of stopping in Japan for backhaul — and that was more or less the beginning of the large import surge from East Asia to the US⁵². (LINTON NIGHTINGALE, 2022)

Segundo estudos de Linton Nighthingale (2022), no início da década de 1980 (ver gráfico 5), embora os principais portos dos EUA e no norte da Europa ainda registrassem alguns dos maiores números anuais da movimentação do fluxo portuário anual, Rotterdam figurava com a primeira posição deixando para trás o porto de Nova York/Nova Jersey, os portos do leste asiático já começavam a despontar com fluxos portuários, como Kobe e Yokohama, no Japão, Kaohsiung em Taiwan e Busan na Coreia do Sul. Nesse momento Singapura começa a se destacar, pois havia sido amplamente impactada pela decisão da Grã-Bretanha no início da década de 1970 de retirar as tropas de suas bases militares no sudeste asiático.

⁵² Tradução sugerida: Seu contrato era para transportar mercadorias dos EUA para o Vietnã. Então ele teve a ideia de ir para o Japão e fazer o retorno preenchendo a capacidade do navio – e isso foi mais ou menos o começo do grande aumento de importações do leste da Ásia para os EUA.

Gráfico 5 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 1983

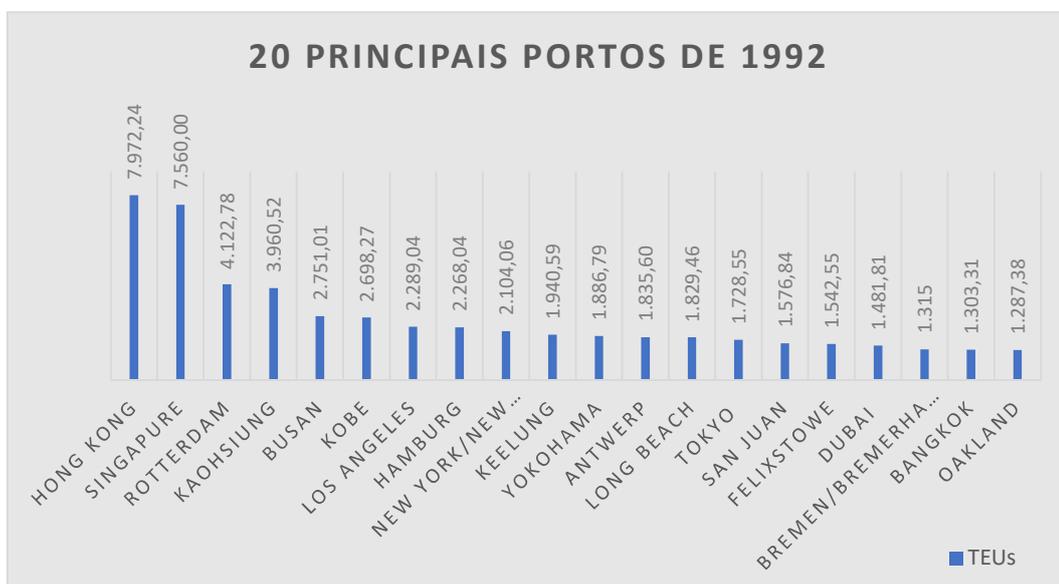
Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Em meados da década de 1970 o transbordo não era comum, mas foi pouco a pouco se tonando viável a partir da containerização e o aumento da utilização da carga containerizada⁵³. Segundo Linton Nighitingale (2022), o porto de Singapura viu nesse fato uma possibilidade de se tornar um centro de transbordo para o comércio regional podendo representar um benefício para sua economia. A partir daí outros portos na Ásia e outros continentes passaram a seguir o modelo de Singapura.

Em meados da década de 1990, quando começa a chamada “era de ouro” do setor portuário, Singapura já se destacava entre os principais portos no fluxo de contêineres do mundo permanecendo até os dias de hoje (ver tabelas, 6, 7, 8 e 9). Antes de a China começar a abrir sua economia, na década de 1990, as exportações chinesas eram transportadas de Hong Kong, e segundo Linton Nighitingale (2022): “Embora houvesse muita produção na China, Hong Kong foi um dos locais originais de terceirização para a indústria japonesa e americana.”

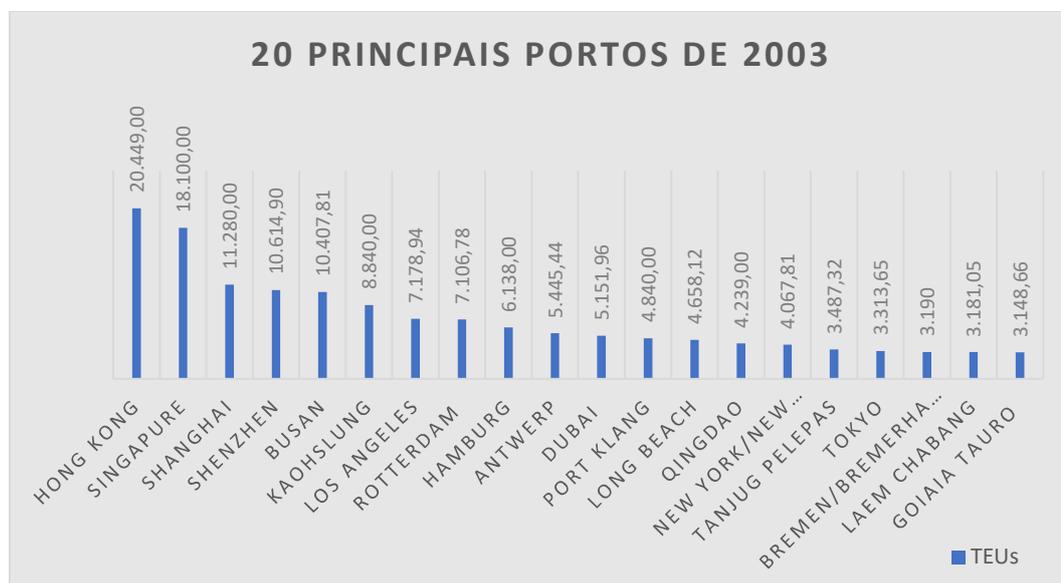
⁵³ Segundo Rodrigue (2020) o transbordo surgiu na década de 1970 com o aumento do comércio na Ásia, mas os volumes eram insuficientes para justificar conexões diretas com muitos portos. Portos como Singapura, Busan, Tóquio e Kaohsiung surgiram como os primeiros centros de transbordo do mundo. O que levou a criação de centros de transbordos puros em locais centrais para as principais rotas marítimas: Colombo, Salalah, Gioia Tauro, Algeciras e Kingston. (NOTTEBOM, PALIS e RODRIGUE, 2022)

Gráfico 6 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 1992

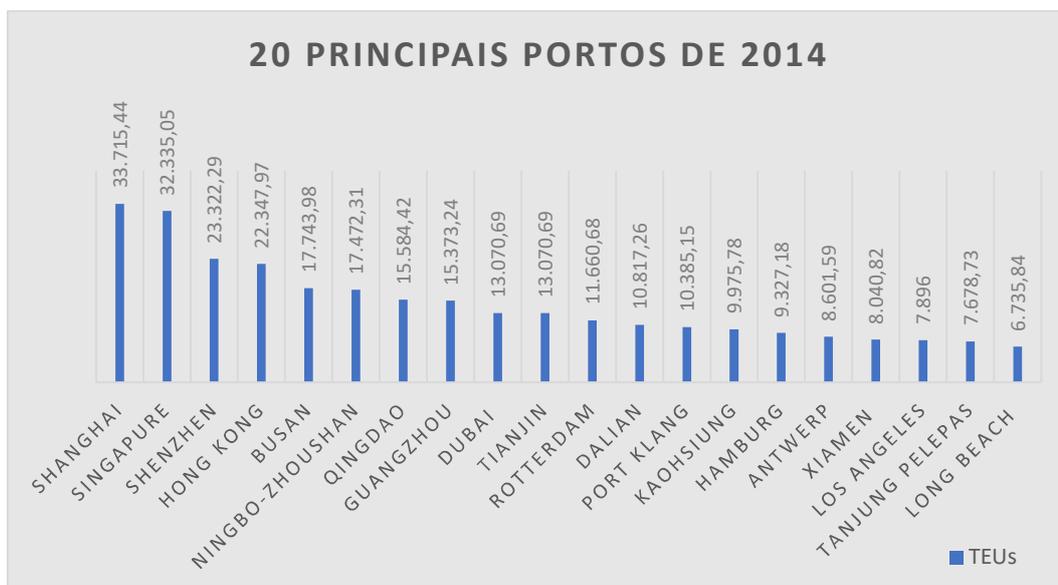


Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Gráfico 7 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres , 2003



Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Gráfico 8 – Os principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 2014

Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Na década de 1990 o transporte marítimo de contêineres já era uma realidade em todo o globo e, “mais e mais bens eram comercializados, e a manufatura das nações do leste asiático cresceu exponencialmente”. O leste asiático com a mão-de-obra barata e a carga containerizada foi rapidamente tomando a posição dos principais portos do mundo em fluxo de contêineres (ver gráficos). “Os consumidores ocidentais não se cansam de TVs e outros eletrodomésticos, roupas, calçados e móveis facilmente acessíveis enviados do outro lado do mundo. Os volumes dos portos de contêineres dispararam.” (LINTON NIGHITINGALE, 2022)

Em 1990 os números dos fluxos portuários de contêineres mostraram que a movimentação global anual de contêineres estava abaixo de 100 milhões de TEUs, enquanto na virada do século, por volta do ano 2000, a movimentação global anual de contêineres já atingia um valor próximo a casa de 250 milhões de TEUs. (CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK⁵⁴)

⁵⁴ Anuário estatístico que incluem uma avaliação do progresso no transporte de contêineres. Estatística de terminais mundiais de contêineres e seus tráfegos comparativos expressos em TEUs. Apresenta análise de rotas de operadores, operações de transporte intermodal, serviços ferroviários internacionais, lista de empresas de leasing, lista de empresas de seguro e lista de organizações e associações internacionais ligadas ao transporte de contêineres.

Segundo Lloyd's List (2022) no final da década de 1990 a China começou a investir pesadamente em infraestrutura portuária. Enormes terminais de contêineres foram construídos ao longo de sua costa visando o fortalecimento do já próspero comércio de exportação. Em 2010 (ver gráficos) Xangai substituiu Singapura como sendo o maior porto de contêineres do mundo, posto que ocupa até hoje. Atualmente seis portos chineses estão entre os principais portos do mundo no fluxo de contêineres.

A primeira queda no fluxo de contêineres desde que teve início a sua “era de ouro” na década de 1990, segundo a Lloyd's List (2022) aconteceu em 2008-2009 quando a crise financeira global levou o setor a registrar sua primeira queda anual na movimentação de contêineres, a segunda grande queda nos fluxos foi registrada em 2020-2021 durante a crise advinda como resultado da pandemia da covid-19.

Segundo os dados da Lloyd's List (2022) no segundo semestre de 2021 o setor portuário começou a sentir uma leve melhora, tendência que permanece até os dias de hoje. Atualmente a China representa sete dos dez maiores portos de contêineres do mundo (ver gráfico), e um quarto dos 100 maiores portos globais (ver tabela), enquanto os volumes movimentados nas instalações chinesas de contêineres representam mais de 40% do comércio total movimentado pelos 100 portos nas últimas classificações da Lloyd's List.

A introdução da containerização no mundo dos transportes marítimos e todas as transformações tecnológicas advindas com o novo período técnico-científico-informacional está reformulando o mapa portuário do mundo que está em constante transformação, contudo esta reelaboração depende de vários fatores e combinações.

A nova geografia marítima se organiza a partir de um serviço portuário global que elege alguns portos mundiais como pontos de conexão entre os continentes, conectados entre si via estradas marítimas mundiais. Há o estabelecimento de rotas marítimas globais que estabelecem um conjunto de estradas marítimas globais que circundam o globo e refletem a polarização da riqueza. Há concomitantemente o estabelecimento de fluxos e redes intangíveis e que adquirem importância central no mundo globalizado como: as fibras ópticas e linhas submarinas para transmissão, serviços concentrados nas mãos de poucas e raras empresas do setor. (LECOQ, 2014)

Atualmente o tráfego intenso de navios porta contêineres não se restringem a Gibraltar, Suez e Panamá, mas entram em cena como passagens estratégicas: Ushant (nome em inglês do

Canal de Ouessant), Bósforo, Ormuz e Malaca onde trafegam mais de 70.000 navios por ano e 80% do petróleo com destino à China. (LECOQ, 2014, p. 13)

No cenário marítimo global o porto aparece como um território com múltiplos desafios e atores, com complexa divisão do trabalho, conflitos de usos e interesses e escalas diferentes. O poder do porto, nesse contexto, é exercido diante da possibilidade da massificação das redes e dos fluxos por ele movimentado. Os fluxos transportados pelas rotas marítimas acabam por integrar e conectar os portos complementando de forma fundamental e emergindo como infraestruturas vitais que condicionam e permitem a fluidez, a continuidade e a própria existência e subsistência de um porto. No período globalizado os espaços marítimos emergem não apenas como provedor de riqueza, mas como espaços de trocas, comunicação e o estabelecimento de rotas marítimas e dos fluxos que ali transitam permitem vislumbrar cenários políticos, econômicos dos países que exercem atualmente o poder. (LECOQ, 2014)

O porto exerce um papel central na logística marítima em particular no que diz respeito aos fluxos de contêineres. Os contêineres são uma ferramenta intermodal que permite com relativa facilidade a mudança de um modal de transporte para outro e assim ser transportado de maneira eficiente por longas distancias com diminuição de perdas e avarias; a utilização dos contêineres possibilitou o fluxo como também acirrou a competição portuária e inseriu no cenário portuário portos que nunca fizeram parte destes cenários. (LECOQ, 2014)

3.8 SISTEMA PORTUÁRIO GLOBAL

Mamigonian (2017, p. 35) citando Cholley (1942) e Marx elabora que cada fenômeno geográfico deve ser estudado como uma “combinação de fatores”, semelhante à de “múltiplas determinações”, que vai além da explicação apenas econômica dos fatos humanos. Para ele, os portos resultam de combinações complexas, e a dinâmica do porto depende tanto de condições litorâneas favoráveis como também das cargas movimentadas na área de influência de um porto.

Segundo o *Annales de Géographie* (1906, p. 394-395) *Les grands ports du monde classes par ordre d'importance*, os portos de Hong Kong em 1870, após a abertura do Canal de Suez, registravam uma movimentação portuária de 2.900.000 toneladas, sendo que depois da abertura do Canal a movimentação não parou de crescer, chegando a ultrapassar a casa de 12 milhões de toneladas, entre 1903 e 1904. Segundo este artigo, do ponto de vista da navegação interna, o porto de Hong Kong, deste período antecede, em importância, os portos de Londres, Hamburgo, Antuérpia e Nova York.

O porto de Hong Kong, entre 1903 e 1904, com uma magnífica localização geográfica, mas sobretudo com a qualidade de ser um imenso porto de águas profundas, forma um corredor entre o continente e a ilha de Hong Kong, colocando-o em uma posição única na costa da China. Os navios que anualmente estavam cada vez maiores, mesmo os “imensos” navios americanos (àquela época) de 18.000 toneladas, “podiam entrar e sair dia e noite, sem qualquer preocupação com barras ou marés”. Outra vantagem apresentada pelo porto de Hong Kong é que se encontrava equipado com armazéns e oficinas, “oferecendo a todos as conveniências para o fornecimento rápido de água, carvão, alimentos e recrutamento de pessoal conforme as necessidades se apresentassem”. (ANNALES DE GÉOGRAPHIE, 1906)

Neste período, o porto de Hong Kong apresentava-se como um porto de paragem, de descanso, abastecimento e abrigo; a quantidade de mercadorias apenas atingia 11.350.000 toneladas e o total do comércio não excedia “2 bilhões de francos dependendo da exportação”. Mas todos esses dados devem ser considerados de forma relativa uma vez que, segundo o *Annales de Géographie* (1906) o porto de Hong Kong não possuía alfândega e os dados apresentam divergências conforme o arquivo consultado no que tange a movimentação portuária daquele período. (ANNALES DE GÉOGRAPHIE, 1906)

Em 1900, os maiores portos do mundo eram: Londres, Nova York, Hamburgo, Liverpool, Antuérpia e Rotterdam (ver tabela 5), que se revezavam anualmente nas primeiras posições. Em 1973, Nova York/Nova Jersey e Rotterdam (ver gráfico) ocupavam ainda, as primeiras posições entre os principais portos do mundo em fluxo portuário. Em 2022, Shangai, e Singapura (ver gráfico 9) e outros portos asiáticos se destacam entre os principais portos do mundo no fluxo do transporte de contêineres.

Tabela 5 – Os grandes portos classificados por ordem de importância, 1904

Porto	Tonagem de entrada	Peso
	Em milhares de toneladas	Entradas e saídas Em milhares de toneladas
Londres	10.788	-
Hamburgo	6.610	26.000
Liverpool	7.986	-
Antuérpia	9.373	19.427
Roterdã	7.857	24.246
Bremen	3.175	7.909
Marseille	6.668	5.880
Genova	6.030	5.612
Havre	2.405	2.543
Dunquerque	1.813	2.243
Bordeaux (1903)	982	2.214

Fonte: *Annales de Géographie*, 1906, p. 394-395.

Gráfico 9 – Os 20 principais portos do mundo em movimentação de contêineres, 2021



Fonte: LLOYD'S LIST, 2022. Elaborado pela autora – dados Lloyd's List.

Na virada do século do XIX para o século XX os portos asiáticos não se destacavam entre os principais portos do mundo. Conforme refletido anteriormente, foi apenas com a inserção da containerização na década de 1950 e com possibilidade vislumbrada pela China, em se destacar como porto de transbordo que gradualmente passaram a ocupar as principais posições no ranking.

Em 1955, três portos ingleses estavam entre os principais portos no fluxo de cargas do mundo, Londres, Southampton e Liverpool, sendo que neste ano, as primeiras posições foram alcançadas por Nova York e Rotterdam. Segundo Mamigonian (2017, p. 38) isso se deu porque a Inglaterra havia se destacado em meados do século XIX com os desdobramentos da revolução nos transportes, “que resultou na criação das ferrovias e dos navios baseados na máquina a vapor.” Para ele, as posições ocupadas pela Inglaterra e pelos portos europeus até as primeiras décadas do século XX ainda eram um desdobramento da Primeira Revolução Industrial e o mapa do mundo, econômico, político, naval e portuário eram advindos deste período.

Afinal como se deu essa tamanha mudança? Como foi a passagem de um porto asiático como o de Hong Kong que não figurava nem sequer entre os 10 principais portos do mundo em fluxo de carga portuária nas primeiras décadas do século XX, para portos asiáticos que se destacam nos últimos 20 anos entre as 20 primeiras posições no fluxo de transporte de contêineres do mundo? Por ser o porto um fenômeno eminentemente geográfico e complexo e por tudo o que dissemos até aqui, não é um fato isolado, mas um conjunto de fatores que combinados entre si, que permitem que de tempos em tempos, um novo mapa-múndi dos portos marítimo seja estabelecido. O atual mapa teve como seu principal fator de mudança a containerização das cargas portuárias a partir da década de 1950 entrando em seu período conhecido como “era de ouro” dos setor dos transportes marítimos em 1990 e nesse modelo permanecendo até os dias de hoje (2023).

O aumento do comércio global a partir da década de 1950 expandiu substancialmente a base de mercado e as oportunidades para o transporte marítimo e, a containerização criou efeitos e oportunidades multiplicadores por intermédio de sua rápida difusão e volume de capital empregado. A partir desse momento há uma redefinição da integração entre finanças e transporte marítimo que tomaram uma outra dimensão.

Com o desenvolvimento do sistema de informação, comunicação e sofisticadas engenharias relativas às logísticas, sobretudo após a década de 1970, premissas que sempre foram estruturais para a história da navegação passam a ser relativizadas, uma vez que o homem adquiriu condições técnicas de superar as barreiras e construir portos prósperos onde antes não

seria possível. Atualmente portos que por décadas figuraram como principais passam a perder posições e importância na lógica interna do transporte marítimo global.

A containerização facilitou o transporte marítimo em muitos aspectos, por exemplo, diminuindo furtos e roubos e resolvendo a questão de carga geral solta que sofria com avarias; a utilização de contêineres permite que as cargas sejam fechadas e lacradas diminuindo o tempo de entrega e permitindo a intermodalidade de transporte. Contudo, uma série de obstáculos passam a ser enfrentados: a necessidade de equipamentos altamente especializados para manuseio dos enormes contêineres, navios maiores, cais maiores, estaleiros especiais para reparos, substituição de antigos armazéns por grandes áreas de estocagem.

Nas últimas décadas a padronização em contêineres reduziu muito o chamado “risco do transporte” o que corroborou para tornar os fretes a preços mais acessíveis se comparados ao sistema anterior. Contudo, recentemente há registros de que à medida que a pressão para acelerar as entregas aumenta, sobretudo com o congestionamento do sistema no pós-pandemia em 2021, começou-se a verificar um aumento no número de contêineres perdidos no mar.

Segundo artigos publicados no *The Maritime Executive* (2020) e *GCaptain* (2021) variadas são as razões para esse aumento repentino de acidentes com contêineres, o clima mais imprevisível e os navios cada vez maiores, permitindo que os contêineres estejam em pilhas cada vez altas são dois fatores que agravaram muito a situação. Segundo Clive Reed, fundador da Reed Marine Maritime Casualty Management Consultancy: “The increased movement of containers means that these very large containerships are much closer to full capacity than in the past”. “There is commercial pressure on the ships to arrive on time and consequently make more voyages.”⁵⁵

Segundo os marítimos a necessidade de rapidez na entrega da mercadoria está criando condições de precariedade no transporte que acabam por resultar em desastres. Para *GCaptain* (2021) “The dangers range from stevedores incorrectly locking boxes on top of one another to captains not deviating from a storm to save on fuel and time as they face pressure from charterers, they said. One wrong move can put cargoes and crew at risk.”⁵⁶

⁵⁵*Tradução sugerida:* “O aumento da movimentação de contêineres significa que esses navios porta-contêineres muito grandes estão muito mais próximos da capacidade total do que no passado.” “Existe uma pressão comercial para que os navios cheguem a tempo e, conseqüentemente façam mais viagens.”

⁵⁶*Tradução sugerida:* “Os perigos vão desde estivadores que acondicionam incorretamente os contêineres uns sobre os outros até a capitães que não se desviam de uma tempestade para economizar combustível e tempo enquanto enfrentam pressão dos afretadores, disseram eles. Um movimento errado pode colocar cargas e tripulações em risco.”

Segundo a GCaptain (2021) ao todo no ano de 2020 foram mais de 3.000 contêineres e no ano de 2021 mais de 1000 (até abril de 2021, data da reportagem) já haviam caído ao mar. O pior registro que se tem notícias foi em 2013, quando o MOL Confort se partiu em dois e afundou com toda a sua carga de 4.293 contêineres no Oceano Índico. Em 2021, em janeiro, o Maersk Essen perdeu 750 contêineres entre o porto de Xiamen, na China e Los Angeles nos EUA. Em fevereiro de 2021, a operadora Maersk Eindhoven perdeu 260 contêineres por força de um mar bastante agitado. Estes são apenas alguns exemplos, deste novo fenômeno que vem registrando aumento em consequência ao crescimento que parece não ter limites para o tamanho dos porta-contêineres.

Embora finanças, transporte marítimo e a indústria de terminais portuários sempre estiveram intimamente ligados, segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 2) nas últimas décadas o setor financeiro tem assumido um papel relevante nos transportes marítimos globais. Estes autores discutem como o mundo marítimo e a indústria de terminais portuários, após a década de 1990, tornou-se tão atraente para o setor financeiro. E como setor se deparou com riscos que só vieram à tona a partir da crise econômica de 2008.

Segundo estes autores o setor portuário possui um conjunto próprio de fatores a serem considerados na hora do investimento, alguns deles relacionados ao setor financeiro, mas muitos deles são relacionados ao próprio setor e suas condições operacionais. Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 4) propõe uma tipologia de riscos em portos, terminais e navegação que pode ser observada na tabela apresentada:

Quadro 9 – A tipologia de riscos em portos, terminais e navegação

Categoria de risco	Modelo	Detalhes
Técnico	Interno	Construção e tecnologia.
Mercado	Externo	Interno bruto, crescimento, inflação, estruturas de mercado, mudanças nas práticas de gestão da cadeia de suprimentos.
	Interno	Modelos de negócios (por exemplo, risco de concentração/especialização), demanda de tráfego, elasticidade, estratégias de preços e capacidade de rivais e em rotas de custo de energia.
Financeiro	Externo	Taxa de juros, moeda de tributação, taxas de câmbio, dívida do país, risco de pagamento (base de clientes).
	Interno	Risco de capital (incluindo disponibilidade de empréstimos e taxas de juros, receitas, período de retorno, financiamento de subvenções).
Político	Externo	Legal, regulatório, segurança, risco moral.
Ambiental	Externo	Mudanças nas leis ambientais, sensibilidades sociais imprevistas.

Fonte: RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 4.

O aumento do tráfego na última década acabou induzindo a comportamentos que não consideram um ciclo de recessão, pelo menos não para o transporte marítimo, e o risco do mercado marítimo era considerado baixo. Segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 4) em princípio os *hub* portuários com foco em operações de transbordo eram considerados os mais arriscados, contudo nas últimas décadas esse risco foi ficando muito reduzido, graças ao aumento no fluxo de transbordo e o crescimento do comércio de longa distância.

Segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 5) *os riscos políticos e regulatórios* (conforme tabela categoria do risco político) dizem respeito a questões de comércio internacional. Envolvem o risco de mudanças arbitrárias no ambiente comercial devido a conveniências políticas, favoritismo a uma transportadora ou operadora podendo chegar até mesmo a confisco. Entrar em um mercado em um momento específico significa enfrentar o fato de que mudanças regulatórias a longo prazo são imprevistas. Os riscos regulatórios abrangem mudanças inesperadas na concorrência e condições de planejamento, ou modelos operacionais mais caros.

O risco moral (ainda dentro da categoria do risco político na tabela), segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 5) representa um dos resultados mais perversos da crise financeira de 2008, já que várias empresas financeiras de grande porte e politicamente conectadas foram capazes de usar sua influência para socializar perdas potenciais. Nas palavras de Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 5):

Many port terminals are either public or have strong relationships with the public sector. Additionally, several are perceived to be of national strategic interests. If they face financial difficulties, they have the opportunity to use their political embeddedness to access public capital or private capital guaranteed by the public sector. This can potentially lead to misallocations enabling less performing operators to remain in business while they may have not or would have been forced to substantially rationalize their assets. Another perverse effect is that because of bailouts and government capturing a great share of the existing capital, the private sector is left with reduced credit lines and higher interest rates. There is a link between moral hazard risk and political risk. Policy makers can have strategic reasons to protect a terminal operator from defaulting.⁵⁷ (RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 5)

Contudo, segundo estes autores, estes riscos sempre foram bastante conhecidos do setor portuário e dos operadores marítimos. A crise econômica iniciada em 2008 evidenciou para o setor financeiro uma série de riscos não avaliados por este setor.

Anteriormente a globalização, o financiamento era uma ferramenta usada para impulsionar as oportunidades no setor marítimo. O financiamento dos terminais portuários e da navegação provinha de diversas fontes, mas em geral era de responsabilidade e de estreita relação com o setor portuário. Com a globalização e o crescimento da indústria portuária os terminais portuários passaram a se tornar investimentos particularmente atraentes, pois os contratos de arrendamento ou concessão permitem que os investidores adquiram direitos de uso em locais portuários por todo o prazo, que normalmente varia entre 25 e 40 anos. Enquanto no

⁵⁷ *Tradução sugerida:* Muitos terminais portuários são públicos ou têm forte relacionamento como setor público. Além disso, vários são considerados de interesse estratégico nacional. Caso enfrentem dificuldades financeiras, têm a possibilidade de usar sua inserção política para acessar capital público ou capital privado garantido pelo setor público. Isso pode levar a alocações incorretas, permitindo que operadores com desempenho inferior permaneçam no negócio, embora não tenham ou tenham sido forçados a racionalizar substancialmente seus ativos. Outro efeito perverso é que, devido aos resgates e à captura de grande parte do capital existente pelo governo, o setor privado fica com linhas de crédito reduzidas e taxas de juros mais altas. Existe uma ligação entre o risco moral e o risco político. Os formuladores de políticas tem razões estratégicas para proteger um operador de terminal da inadimplência.

período das grandes navegações eram as perspectivas comerciais que sustentavam a garantia das companhias de navegação e dos operadores portuários, com a financeirização é o transporte marítimo que foi usado para impulsionar o financiamento. (RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 8-9) Nas palavras de Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 8):

With the growth of international trade, ports became an increasingly profitable industry, not necessarily in terms of rate of return but mostly in the volume of this return as well as its underlying assets. This attracted financial firms, such as banks, insurance companies and even pension funds, seeing transportation assets, such as port terminals, as an investment class part of a diversified global portfolio⁵⁸. (RODRIGUE; NOTTEBOOM; PALLIS; 2010, p. 8)

As empresas financeiras globais buscavam oportunidades grandes o suficiente para acomodar as vastas quantidades de capital à sua disposição e os terminais representavam uma classe de ativos que se adequavam bem com as necessidades e perspectivas do setor financeiro global. Com a financeirização do setor marítimo-portuário questões comerciais começaram a ser consideradas secundárias e o “domínio da esfera financeira sobre a economia global real, como o valor das transações financeiras tornou-se maior do que o fluxo de bens e serviços comercializados. (RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 9)

Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 13-14) apresentam uma tabela exemplificativa de fusões e aquisições no setor portuário dos anos de 1997 – 2007 (ver quadro 11, exemplificativa), segundo estes autores, são exemplos fortes para ilustrar “as dinâmicas econômicas e sociais locais e regionais em decorrência de excessivos processos de financeirização.” Na tabela mostram como em um período relativamente curto, 1997 – 2007, diversas empresas portuárias passaram por algum processo de fusão ou aquisição.

Antes da crise de 2008, com as expectativas de crescimento do setor portuário, a possibilidade de escassez dos terminais portuários, excelentes perspectivas de crescimento dos fluxos de contêineres (sobretudo na Ásia) e a possibilidade de altos retornos de investimento

⁵⁸ *Tradução sugerida:* Com o crescimento do comércio internacional, os portos tornaram-se uma indústria cada vez mais rentável, não necessariamente em termos de taxa de retorno, mas principalmente no volume desse retorno, bem como nos ativos subjacentes. Isso atraiu empresas financeiras, como bancos, seguradoras e até fundos de pensão, ativos de transporte, como terminais portuários, como uma classe de investimentos parte de um portfólio global diversificado.

acabaram por atrair muitos investidores. A percepção financeira era de que a indústria portuária era um investimento de baixo risco, o que acabou incitando o envolvimento de atores financeiros que tinham pouca experiência e recursos limitados e que costumavam investir de forma conservadora. A crise de 2008 revelou, entretanto, que a indústria portuária não é de tão baixo risco como se pensava inicialmente. (RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 15-16)

Segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (2010, p. 20) a crise de 2008 fez com que o setor portuário percebesse que o setor passava por um excesso de investimento e inflação de ativos com a expectativa de níveis não realistas de retorno financeiro. Para a indústria portuária, a crise de 2008, ocasionou uma mudança de paradigma: há o surgimento de um novo paradigma mais bem fundamentado para avaliar o risco real para os investimentos neste setor.

Quadro 10 – Principais fusões e aquisições, 1997-2007

<i>Adquirente Empresa A</i>	<i>Adquirente Empresa B</i>	<i>Empresa resultante</i>	<i>Data da fusão/aquisição</i>
Neptune Orient Lines	American Presidente Lines	APL	1997
Eurokai	Bremen Lagerhaus Gesellschaft (BLG)	Eurogate	1999
Eurogate Holding	Contship Italia	subsidiária do adquirente	1999
Maersk Line	SeaLand	Maersk SeaLanda, CSX Lines, CSX Intermodal e CSX Word Terminals	1999
P&O Ports	International Terminal Operating Co. (US)	subsidiária do adquirente	1999
Hesse Natie	Noord Natie	Hesse Noord Natie	2001
Hutchison Port Holdings	Europe Combined Terminals B.V.	subsidiária do adquirente	2001
Hutchison Port Holdings	International business division of ICTSI	Absorvido por HPH's	2001
PSA Corp.	Hesse Noord Natie	subsidiária do adquirente	2001
Nippon Yusen Kaisha	Ceres Terminals	subsidiária do adquirente	2002
CMA-CGM and P&O Ports	EGIS Ports S.A	Portsynergy France S.A.	2002
P&O Ports	Canadian Stevedoring	subsidiária adquirente	2003
Dubai Ports Word	CSXWT	Absorvido por DPW's	2003
Peel Holdings	Mersey Docks & Harbour	subsidiária do adquirente	2004
Babcock & Brown Infrastructure	PD Ports	subsidiária do adquirente	2005

Dubai Ports World	P&O Ports	Absorvido por DPW's	2006
CdM Belgium	Simon Group	subsidiária do adquirente	2006
Admiral Acquisitions UK Ltd.	Associated British Ports	empresa manterá o nome (ABPH)	2006
Macquarie Infraestruturas	Halterm	empresa manterá o nome	2006
AIG	P&O Ports	desconhecido	2006
Ontario Teachers Pension Fund	OOCL	empresa manterá o nome (TSI)	2007
Morgan Stanley	Montreal Gateways	empresa manterá o nome	2007
Macquarie Infrastructure	Fraser Surrey Docks	Empresa manterá o nome (FSD)	2007
Deutsche Bank RREEF	Maher Terminals Inc	empresa manterá o nome (Maher Terminals)	2007
AIG	MTC	nome mantido, mas pode mudar no futuro	2007
Goldman Sachs (Infraestrutura Partners)	SSA Marine (Carrix)	empresa manterá o nome e a administração	2007
Babcock & Brown Infraestruturas	Rauma Stevedoring and Botnia Shipping	subsidiária do adquirente	2007

Fonte: RODRIGUE, NOTTEBOOM E PALLIS, 2010, p. 13-14.

A padronização dos contêineres se tornou fundamental para a funcionalidade da intermodalidade. O que se verifica na prática é que a conteneurização transformou mais do que a maneira de transportar, mas essa nova lógica acaba por definir o sucesso ou insucesso econômico de uma cidade portuária atingindo toda a sua área de influência econômica ao abrir ou fechar mercados para exportação ou importação. A Ásia tem sido a primeira a prosperar com a racionalização dos espaços portuários.

Um aspecto central na dinâmica dos portos no período atual que deve ser levado em conta para compreendê-los é a financeirização que pode ser considerada uma face do capitalismo que se desenvolveu e se intensificou a partir das tecnologias de informação, do mundo globalizado e da desregulação neoliberal dos anos de 1970. É um processo complexo que fundamenta muitas das crises e instabilidades contemporâneas. É inegável o impacto da financeirização na indústria portuária. Os setores marítimos e financeiros sempre estiveram próximos um do outro, por exemplo, com a criação da indústria de seguros. Mas nas últimas décadas o setor financeiro tem consolidado ainda mais essa relação fornecendo fundos para a construção de terminais. (PALLIS, NOTTEBOOM e RODRIGUE, 2011)

Os terminais poderiam ser utilizados como ativos para investimentos de capital e considerados uma boa opção de investimentos, com baixos riscos, podendo, posteriormente

serem vendidos como ativos garantindo retorno de investimentos. O que elevou a expectativa e o clima de otimismo do setor portuário a partir dos anos de 1980; gerando uma explosão da construção de inúmeros terminais portuários e a ampliação dos já existentes.

A partir da década de 1990, uma mudança mundial nos vetores econômicos, prega a substituição do controle do Estado pelas privatizações. As transformações no setor portuário e a navegação marítima, acompanharam a velocidade das transformações tecnológicas do período exigindo infraestrutura modernizada para integrar-se ao sistema portuário global que começava a se estabelecer com suas novas regras: tecnologia de ponta, multimodal e logística aplicada.

Em 1993, em consonância com a política das privatizações, em grande medida preconizada pelo “Consenso de Washington”, é editado o marco regulatório da “Lei de Modernização dos Portos” que previu e estabeleceu a possibilidade da operação portuária por parte dos agentes da iniciativa privada. Houve a consolidação da abertura para a participação privada e a concessão da exploração do sistema portuário.

O setor portuário que sempre teve suas decisões pautadas por agentes de larga experiência técnica tem visto sua tradição mudar na medida em que a financeirização e as privatizações transformaram a indústria portuária em um investimento de baixo risco, porém, ao longo do processo, após a crise de 2008 o que se observa é que alguns terminais se mostraram muito valorizados na compra e desvalorizados na venda; a partir daí novos instrumentos começaram a ser delineados por Agências Reguladoras, mercado financeiro e operadoras de terminais cada qual buscando contornar os períodos de crise e a defesa de seus interesses.

Com o aumento da produção em altas escalas propiciadas pelos avanços tecnológicos se tornou indispensável o aperfeiçoamento dos sistemas de consumo, normativos e, entre outros, de distribuição de produção. Quanto maior o alcance da produção maior o seu volume e maior o lucro. Para que isso ocorra é fundamental que essa distribuição aconteça de forma organizada e global.

O ápice do processo de internacionalização do capitalismo de certa forma acontece com a globalização. Para Santos (2000 [2011], p. 15) os elementos fundamentais deste processo baseiam-se no estado das técnicas e o estado da política que não se dão separadamente. No final do século XX o avanço das técnicas de informação permitiu que o sistema técnico passasse a ter uma presença planetária, contudo a globalização não se resume a essa unicidade da técnica ela é também “o resultado das ações que asseguram a emergência de um mercado dito global” e que deixa transparecer traços perversos na busca desta incessante homogeneização.

No atual período globalizado há um uso excessivo de normas que se dão como resultado também do uso excessivo das técnicas; isso faz com que se instale em todo o corpo social as

técnicas normativas, a normatização técnica e a política das ações correspondentes. As normas técnicas num processo progressivo de implementação de normas têm constituído um facilitador de modernização portuária, de equipamentos, métodos e processos de movimentação de cargas nos portos e terminais portuários. Os portos brasileiros têm incorporado mudanças tecnológicas, containerização e expansão da automação das operações e uso da telemática. Os centros logísticos aceleram os fluxos de bens através de circuitos econômicos em escala mundial. Todavia, ainda persistem nas cidades portuárias conflitos entre aspectos ambientais, sociais e econômicos.

O processo de ocupação e formação do espaço econômico brasileiro possui descontinuidades tanto temporais como geográficas. Sua construção levou mais de três séculos, e o resultado hoje é um verdadeiro mosaico. Cada região produtora se vincula de forma precária aos portos. (DINIZ, 2002, p. 247) As disparidades regionais brasileiras são fruto não apenas da diversidade geográfica existente em face ao vasto território nacional, mas principalmente pelos ciclos econômicos que se sucederam em função de distintos fatores na formação do território brasileiro. Seria possível pensar que a presença das infraestruturas portuárias assume um papel no aprofundamento das desigualdades regionais.

Os nós logísticos e as plataformas logísticas fazem parte de uma “base material e normativa de cada subespaço” o que lhes atribui melhores condições para atrair fluxos materiais e, por conseguinte, melhores condições competitivas num mercado global. A distribuição seletiva da logística estabelece um papel importante na rede e na circulação de fluxos de um país. Os nós logísticos, os portos secos, centrais de distribuição, terminais portuários, plataformas logísticas atuam como fixos que interligam redes de circulação, e que por sua vez são capazes de elevar os níveis de competitividade entre os agentes econômicos podendo produzir uma distribuição desigual de fluxos materiais no território. (BRAGA, 2013)

Ao se tornar um utilizador consciente dos instrumentos de trabalho o homem passa a ser um edificador social do processo de produção do espaço. Ao analisarmos a divisão territorial do trabalho portuário bem como as diversas instâncias do processo produtivo que compõe os espaços portuários em períodos históricos distintos se observa que a organização e produção destes espaços é o resultado da interação dialética entre objetos e ações de cada período correspondente.

Santos propõe olharmos para o espaço como “um conjunto indissociável de objetos e de ações” e que contemporaneamente os objetos e ações estariam cada vez mais plenos de artificialidades; os objetos de hoje estariam dotados de uma “intencionalidade mercantil ou simbólica”. Há hodiernamente uma tendência da unidade das técnicas que por sua vez acarreta

uma unicidade sistêmica que atende aos interesses dos agentes hegemônicos. Essa nova realidade se reflete na reorganização dos espaços da reinvenção de regiões, e na redefinição de diferenciações regionais. (SANTOS, 2008 [1994], p.86-88)

Nas transformações dos espaços portuários, principalmente do tipo marítimo, fica evidenciado o fenômeno da globalização a partir dos três fatores constitutivos do período, conforme proposto por Santos: a unicidade técnica, a convergência dos momentos e a unicidade do motor. (SANTOS, 2008 [1994], p. 46) Este processo faz emergir os espaços portuários marítimos como verdadeiros espaços da globalização.

Estes espaços portuários da globalização, os marítimos, funcionam como espaços de conexão e materialização da relação nacional com a economia internacional por meio de fluxos materiais de mercadorias e fluxos imateriais de entrada e saída de capital. Existem outras características importantes do período presente nestes espaços e que faz pensá-los como espaços da globalização: uma especialização produtiva portuária, a aceleração das formas de circulação das mercadorias propiciadas pela maior regulação e a dependência das formas espaciais às técnicas, especialmente às normativas, o aumento do papel das empresas privadas internacionais na reorganização dos principais portos marítimos, a diminuição do Estado como agente prestador de serviço portuário e um aumento da sua função como regulador neste caso pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Esta última característica é reveladora do período atual, definido por Antas Jr. (2005) como um período de regulação híbrida do território. Com a regulação híbrida do território a regulação deixa de ser monopólio do Estado que passa a dividir esta função com as corporações hegemônicas por meio de instrumentos normativos como as privatizações e a *lex maritima* no que tange às relações portuárias. A *lex maritima* são práticas internacionais aos usos e costumes do direito do mar, estabelecidas ao longo de séculos de navegação marítima e que fazem lei entre os navegantes, mesmo não sendo juridicamente consolidadas em normas estatais vigentes formam um conjunto de normas. É um direito costumeiro que em contexto globalizado tem se apresentado como um instrumento de fortalecimento de ingerências de grandes empresas marítimas que se fortalecem em face de um Direito Marítimo do Estado pouco regulamentado e enfraquecido. (CASTRO JUNIOR, 2012)

No Brasil da década de 1990 com o Programa Nacional de Desestatização, o setor portuário nacional viu a redução direta do Estado como executor único. As privatizações no setor tomam força sob o pretexto da necessidade emergente de modernização dos portos nacionais sem que para isso o Estado precisasse desembolsar grandes somas de dinheiro. A União passa para o setor privado a execução de atividades portuárias por intermédio dos

instrumentos jurídicos: delegação, autorização, arrendamento e concessão. Para as empresas portuárias globais o território usado é um recurso para a obtenção de lucro. A competitividade e as transformações técnicas de toda ordem exigem uma constante adaptação do seu uso e levam a um uso corporativo do território.

O sistema portuário no período globalizado se utiliza do sistema técnico e do sistema normativo para tratar de seus interesses específicos, o que vem redundando no crescimento das desigualdades do território; desigualdades já pré-existentes fruto de uma construção histórica de colonização e exploração oriundos da formação do território brasileiro. Existe uma desigualdade do território que nos remete a própria construção do território brasileiro enquanto nação e que perpassa pelos diversos ciclos econômicos.

Ao analisarmos o atual sistema de transporte aquaviário brasileiro e sua conexão com os demais modais de transporte fica latente a forma como o atual sistema portuário e sistema marítimo, que por sua própria natureza coexistem de maneira intrinsecamente conexa, e por força do período globalizado, se utilizam das desigualdades estruturais não só dos modais de transporte, mas também das fragilidades do território e das suas desigualdades para extrair riqueza e capital e aprofundar ainda mais estas desigualdades.

Com o atual período técnico-científico-informacional já teríamos técnica e tecnologia suficientes para superar materialmente distâncias físicas e conectar os modais de transporte de maneira a superar desequilíbrios; todavia, o capitalismo cresce e se fortalece com as fragilidades e desigualdades do território. O capitalismo se alimenta destas desigualdades para a sua acumulação ampliada e não utiliza qualquer meio técnico, normativo ou tecnológico para diminuir, mas sim, para aprofundar desigualdades, pois é justamente dessas desigualdades que nasce a força do capital no período globalizado, quer seja para além das fronteiras estatais, quer seja *interna corporis*.

3.8.1 SISTEMA HUB AND SPOKE

O impacto da utilização dos contêineres pode ser considerado determinante no processo de globalização. O transporte de cargas em contêineres têm crescido muito nas últimas décadas havendo um conseqüente aumento no tamanho dos navios, desde a primeira geração de porta-contêineres com o Ideal X em 1956. (ver imagem 1). A economia de escala impulsionou o crescimento dos navios havendo um aumento no número de transbordos e da estratificação dos serviços de transporte.

Imagem 1 - O tamanho dos navios porta-contêineres (TEUs)

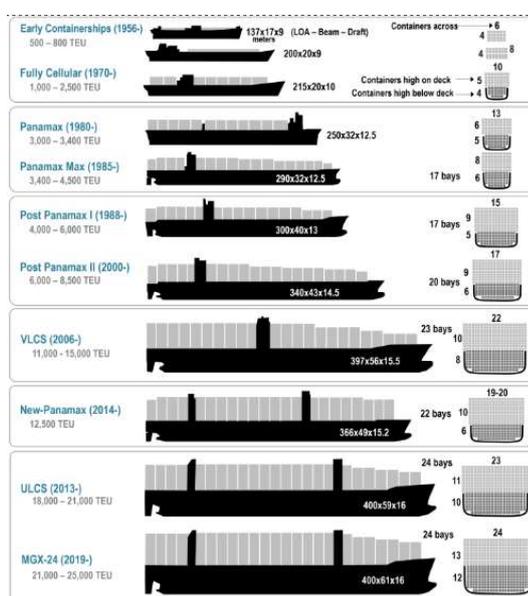


Fonte: DELOITTE, 2021, p. 12.

Conforme analisamos, a inserção da containerização no transporte marítimo revolucionou esse modal por ter demonstrado ser mais seguro, mais rápido, mais barato minimizando as falhas e avarias, do que os métodos de transportar mercadorias anteriormente existentes com inegável impacto em todo o comércio mundial.

Os portos, por sua vez, tiveram que acompanhar o crescimento vertiginoso dos navios. Em 2010⁵⁹, o estuário do porto de Santos foi aprofundado para 15 m⁶⁰, a previsão é de que atingirá 17 m. Com a profundidade anterior, de 13 m, o Porto de Santos não conseguia receber navios da geração superior ao Post-Panamax, com capacidade de 4.800 TEUs. Com o aprofundamento do calado do porto de Santos, o porto se tornou capaz de receber navios Super Post-Panamax de até 8.600 TEUs (ver imagem 2). Contudo, não basta apenas dragagem dos canais de acesso aos portos, os terminais têm que se adaptarem igualmente para receber esses navios maiores.

Imagem 2 - Gerações de navios porta-contêineres



Fonte: RODRIGUE, 2020; *Evolution of Containerships*.

Com as alterações do transporte marítimo por contêineres e os navios exigindo calados cada vez maiores, logo surgiu a possibilidade de serviços de transportes de cargas em rotas de

⁵⁹ Segundo o jornal A Tribuna, em matéria veiculada em 29 de janeiro de 2023 e assinada por Bárbara Farias: “Principal porto do país e maior da América Latina, superando a cada ano seus próprios resultados – no acumulado de 2022, o cais santista movimentou aproximadamente 162 milhões de toneladas. Além disso, já está apto a receber navios de grande porte, como porta-contêineres de 366 metros de comprimento por 50 metros de largura.” [...] “Com um terço da corrente de comércio internacional do Brasil passando por seus terminais e movimentação média diária de 20 navios, que exigem 40 manobras de entradas e saídas a cada 24h, o Porto de Santos conta hoje com profundidade mínima de 15 metros no canal de navegação. As autoridades trabalham pela ampliação, em uma primeira etapa, para 16 metros. Para a Praticagem de São Paulo, o ideal é que essa profundidade chegue a 17 metros – cenário que já está no radar da Autoridade Portuária.”

⁶⁰ Atualmente, o canal de navegação do Porto de Santos conta com uma extensão de 24,6 km, profundidade de 15m e largura média de 220m. (SANTOS PORT AUTHORITY, 2023.)

grande distância organizarem-se de forma estratificada, surge então a possibilidade do *transbordo* ou *transshipment*, que segundo o Dicionário Básico Portuário Paranaguá e Antonina (2011, p. 125) é a transferência de mercadorias de um para outro meio de transporte ou veículo, no decorrer do percurso da operação.

Em serviços de transportes de cargas de grande distância marítima a transferência ou transbordo de contêineres realiza-se de forma estratificada, especialmente na direção Leste-Oeste. No transbordo ocorre a transferência de um navio para outro, “geralmente através do desembarque em um ponto intermediário para reembarque posterior em outro navio para alcançar o destino final.” (MAGALHÃES, 2011, p. 95)

Este sistema é conhecido como *hub and spoke* ou *hub and feeder*. Segundo Magalhães (2011, p. 95) este termo foi utilizado inicialmente no transporte aéreo⁶¹ e apropriado pelo setor marítimo. No setor da logística portuária há a distribuição *hub and spoke* sendo uma forma de otimização da topologia de transporte na qual planejadores de tráfego organizam a rota através de pontos periféricos que se conectam a um *hub* central. Nas palavras de Magalhães: “[...] onde os portos *hub* ou pivôs fazem a concentração de contêineres oriundos ou destinados aos portos *feeder* ou alimentadores/distribuidores.” (MAGALHÃES, 2011, p. 95)

Um *hub port* é considerado um porto concentrador ou um porto de distribuição. Ou seja, um porto de transbordo, normalmente de linhas transoceânicas para linhas de cabotagem ou vice-versa. Os portos *feeder* são portos que prestam “serviço marítimo de alimentação de um porto de distribuição (*hub port*). (DICIONÁRIO BÁSICO PORTUÁRIO PARANAGUÁ E ANTONINA, 3ª ed.)

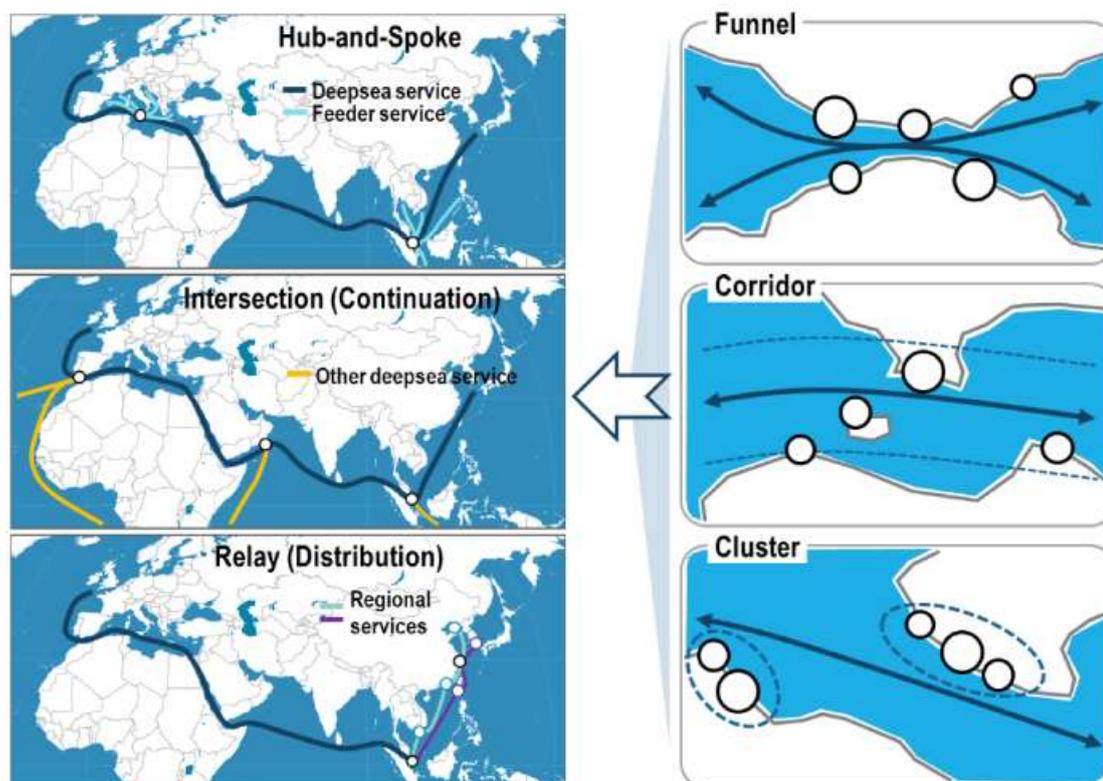
Desta forma, no *sistema hub and spoke* o tráfego é estratificado em vários níveis de rotas, que fazem ligação entre os grandes *hubs* portuários mundiais. O navio porta-contêiner, uma vez no *hub port*, os contêineres são distribuídos para *hubs* portuários regionais e, em seguida, novamente para *hubs* sub-regionais até chegar ao seu destino final. Os chamados *feeder ports*, que são os portos alimentadores ou distribuidores.

⁶¹ “Um passageiro que deseja voar de uma cidade para outra, idealmente, prefere um voo direto. Isso somente é possível entre os maiores aeroportos do mundo, como por exemplo, Londres, Paris, Nova York, Hong Kong e Dubai. Mesmo a partir desses aeroportos, não estão disponíveis voos diretos para um grande número de destinos. O motivo mais comum é que não há volume suficiente que justifique um atendimento direto e frequente com alguns aeroportos. Para lidar com tais restrições o sistema de transporte aéreo inseriram o sistema *hub and spoke* com aviões maiores atendendo *hubs* e aviões regionais que conectam-se aos aeroportos menores.” (*tradução livre*) RODRIGUE, Jean-Paul. **Transshipment Hubs: Connecting Global and Regional Maritime Shipping Networks**. Publicado em 04 de set. de 2015. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/pulse/transshipment-hubs-connecting-global-regional-jean-paul-rodrigue>>. Acesso em 12 de março de 2023.

Segundo Rodrigue (2015) o transbordo foi inicialmente desenvolvido para atender portos menores, que fossem incapazes de receber os grandes porta-contêineres, o que geralmente ocorria devido aos calados limitados e a infraestrutura portuária que ainda não suportavam os grandes porta-contêineres. À medida que as redes marítimas se tornavam cada vez mais complexas, foram surgindo os centros de transbordo especializados. Contudo, ao contrário do sistema aéreo, o transbordo marítimo requer um amplo pátio para armazenamento dos contêineres, por dias, enquanto aguardam a manutenção dos navios de conexão. Com o crescimento do comércio global e maiores quantidades de contêineres em circulação, as empresas marítimas começaram a precisar de hubs de transbordo para conectar diferentes regiões do mundo. “Em 2012, a parcela de transbordo atingiu 28% de todos os TEUs movimentados pelos portos do mundo, o dobro do que era 20 anos antes.”

Rodrigue (2015) distingue três formas de transbordo (ver imagem 3), embora todas sejam semelhantes do ponto de vista operacional, movimentando contêineres de um navio para o outro utilizando um *hub* temporário, as finalidades podem ser distintas. A primeira forma de transbordo é o sistema *hub and spoke*, conectando linhas de alimentação de curta distância, e portos, com linhas de alto mar de longa distância que conectam redes de navegação regionais e globais. A segunda forma denominou de “*intersection transshipment*” - transbordo de intersecção -, nesse modelo o *hub* de transbordo atua como um ponto de intercâmbio entre várias rotas marítimas de longa distância, comumente envolve o movimento de contêineres entre grandes navios, uma vez que as rotas marítimas de águas profundas são propensas a economias de escala. A terceira forma é o “*relay transshipment*” transbordo de revezamento, nesta modalidade o *hub* de transbordo conecta as rotas marítimas ao longo da mesma região, mas atendendo portos de diferentes escalas. Rodrigue aponta que em 2015 o transbordo *hub and spoke* representava a grande maioria dos transbordos, cerca de 85%.

Imagem 3 – Formas de transbordo

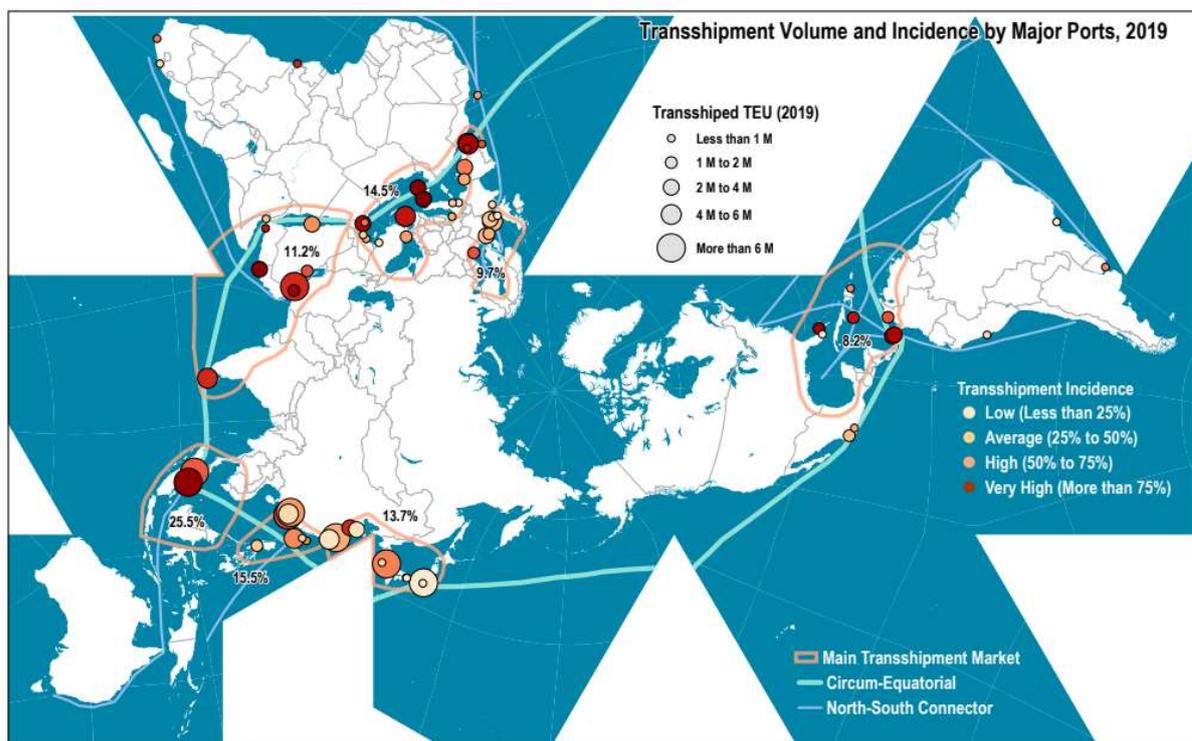


Fonte: NOTTEBOOM, PALIS e RODRIGUE, 2022.

Na imagem podemos ver o que Notteboom, Palis e Rodrigue (2022) explicam como sendo as três possibilidades que podem intercorrer quando das práticas das modalidades de transbordo: *Funnel*: locais como passagens estratégicas criam um efeito de funil para as rotas marítimas, tornando-as atraentes para o transbordo devido à convergência da rede; *Corridor*: rotas marítimas importantes oferecem a oportunidade para o surgimento de um hub com baixo desvio; *Cluster*: os hubs de transbordo tendem a se agrupar e competir entre si.

Com o crescimento do comércio containerizado de longa distância os *hubs*, e a sua importância na conexão entre diferentes portos do mundo, tendem a estar localizados ao longo da principal rota marítima passando pelo Panamá, Estreito de Malaca, Suez e Gibraltar. Esta rota é utilizada para o comércio Ásia, Oriente Médio, Europa. (RODRIGUE, 2015)

Mapa 1 – Volume de transbordo e incidências nos principais portos do mundo, 2019



Fonte: NOTTEBOOM, PALIS e RODRIGUE, 2022.

**Nota do autor- Source: adapted from Drewry Shipping Consultants and web sites of port authorities. Note: Several transshipment figures are estimates and based on an average of figures available since 2008 to account for missing data and annual fluctuations in transshipment volumes.*

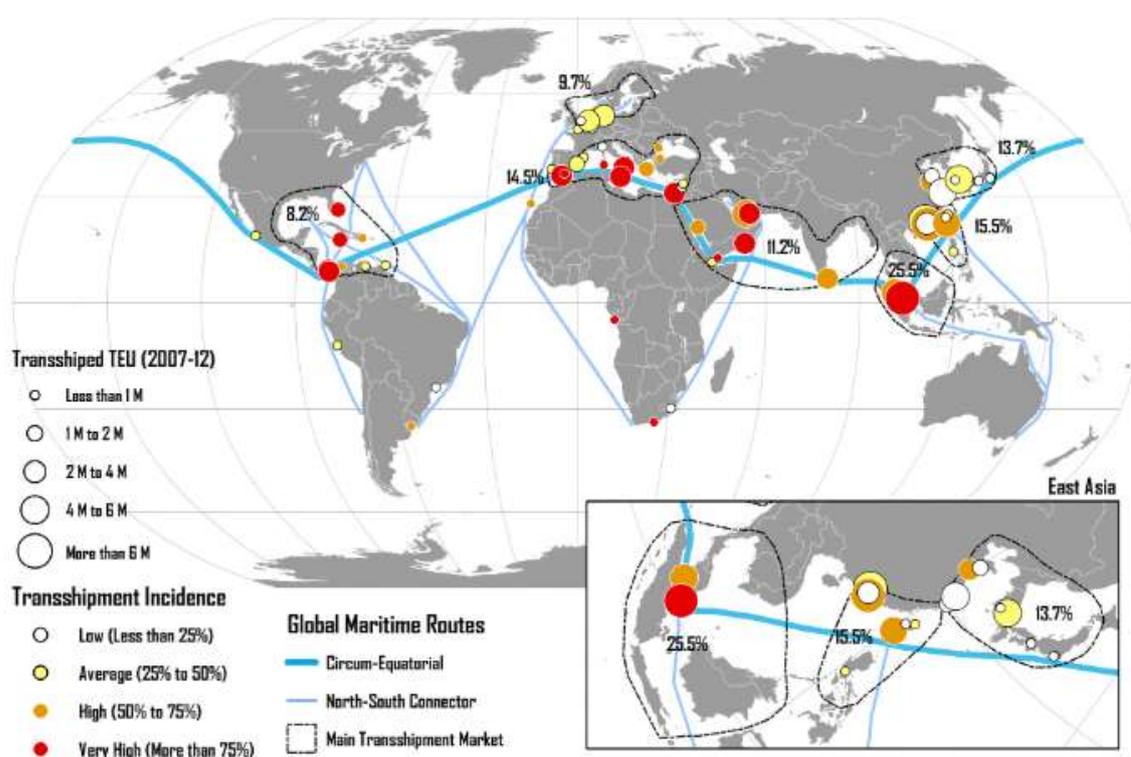
Segundo Notteboom, Palis e Rodrigue (2022) existem sete grandes mercados de transbordo que apresentam a maior parte da atividade global de transbordo. Segundo estes autores, são considerados mercados, pois o transbordo é uma atividade que não está necessariamente vinculada a um porto específico. Para eles, *hubs* de transbordo competem pelo tráfego referente a uma região ou mercado. O serviço de transbordo permite que os portos tenham uma alta conectividade com o comércio marítimo global. Nas palavras dos autores: *“This connectivity can be leveraged with the setting of logistics zones generating added value and anchoring the port’s cargo base.”*⁶²

Nos mapas pode-se verificar os principais mercados de transbordo e os principais mercados do fluxo de contêineres em 2019 e no período de 2007-2012. Verifica-se que Singapura é um dos *hubs* portuários mais importantes do mundo marítimo global. As principais rotas marítimas da Ásia para Europa ficam restritas a passar pelo Estreito de Malaca, que levou à criação do *hub* portuário Tanjung Pelepas, concorrente de Singapura. O mediterrâneo

⁶² *Tradução sugerida:* Essa conectividade pode ser potencializada com a configuração de zonas logísticas gerando valor agregado e ancorando a base de carga do porto. (NOTTEBOOM, PALIS, RODRIGUE, 2022).

apresenta dois portos de entrada, Suez e Gibraltar. O Canal do Panamá tem importantes atividades de transbordo nas costas do Atlântico e do Pacífico. O Caribe abre rotas para o lado do Atlântico e uma saída para o Pacífico. O Mar do Norte e o Báltico são outros mercados de transbordo, mas com menor incidência e menores volumes de fluxos de contêineres, por dois importantes motivos: o Báltico é um canal sem saída e alimentador de portos como Antuérpia e Hamburgo. (NOTTEBOOM, PALIS e RODRIGUE, 2022)

Mapa 2 – Volume de transbordo e incidência nos principais portos do mundo, 2007 - 2012



Fonte: RODRIGUE, 2015.

O surgimento de grandes *hubs* portuários facilitou a concentração de grandes navios porta-contêineres ao longo de grandes distâncias, enquanto portos menores poderiam ser atendidos por navios menores. As economias de escala em longas distâncias foram assim beneficiadas, os serviços de transbordo permitiram o aumento do fluxo portuário em um tal volume que de outra forma talvez fosse inviável. Contudo, há um limite suportado pelo sistema *hub and spoke* e, conseqüentemente, também para o tamanho dos navios porta-contêineres suportados pelas principais rotas marítimas do mundo.

Segundo Rodrigue (2001) a estrutura *hub and spoke* caracterizou a reorganização de redes de transporte nos últimos 20 anos. Todavia, Rodrigue faz um alerta sobre os custos ambientais dessa integração logística. Para ele, apesar da redução dos custos e aumento de fluxos entre terminais esta opção nem sempre é a mais sustentável ou a melhor opção ao meio ambiente. (RODRIGUE, SLACK, COMTOIS, 2001)

Trazendo o sistema *hub port* para a realidade brasileira o tema não é nada pacífico entre os operadores portuários e artigos especializados. Há quem defenda que o Porto de Santos, guardadas algumas especificidades como necessidade de melhora de infraestrutura e políticas fiscais, em termos conceituais poderia ser considerado um hub-portuário brasileiro. Já para outros autores o Brasil precisa investir em cabotagem, vias de acessos e terminais capazes de operar com navios maiores e mais eficiente e repensar políticas fiscais antes de ter um sistema de *hub ports*.

A inserção destes hubs portuários, vem acarretando um outro fenômeno, a concentração da capacidade total de transporte das operadoras através da intensificação dos processos de fusão, aliança e aquisição. Podemos verificar esses fenômenos nos dados disponíveis no site Alphaliner que fornece uma classificação constante e atualizada regularmente das 100 maiores operadoras de contêineres do mundo globalizado.

Atualmente quatro operadoras sozinhas concentram 56,8% da capacidade global de transporte em linhas regulares (ver tabela 6): APM-Maersk, Mediterranean Shg CO, COSCO Group e CMA CGM Group; estas por sua vez operam em parceria com outras operadoras, por exemplo: APM-Maersk incluem Maersk Line, Hacgmmburg Sud (incl. Alianca and CCNI), Safmarine, MCCTransport e Seago Line; CMA CGM Group incluem CMA CGM, APL, ANL, Cheng Line Navegation CO, Feeder Associate System, Cagama, MacAndrews, Mercosul Line, CoMaNav e SoFraNa.

Tabela 6 – Os 15 maiores operadores de TEUs transportados no mundo, em março de 2023

	Operador	TEU	Navios	Sede
1.	Mediterranean Shg Co	4.719.804	733	Genebra, Suíça
2.	Maersk	4.188.674	696	Copenhague, Dinamarca
3.	CMA CGM Group	3.379.971	594	Marselha, França
4.	COSCO Group	2.867.613	464	Pequim, China
5.	Hapag-Lloyd	1.795.217	248	Hamburgo, Alemanha
6.	Evergreen Line	1.663.046	209	China
7.	ONE (Ocean Network Express)	1.526.631	204	Tóquio, Japão
8.	HMM Co Ltd	816.365	75	Seul, Coreia do Sul
9.	Yang Ming Marine Transport Corp.	705.614	93	Taiwan
10.	Zim	562.140	139	Israel
11.	Wan Hai Line	452.525	142	Taiwan
12.	PIL (Pacific Int. Line)	296.083	90	Singapura
13.	SITC	163.434	108	Hong Kong
14.	Zhonggu Logistics Corp.	148.348	102	China
15.	KMTC	144.267	64	Seul, Coreia do Sul

Fonte: Organizado pela autora - dados Alphaliner, 2023.

*Valores até 09 de março de 2023.

****Maersk** includes Maersk A/S, Hamburg Sud, Alianca, Sealand Asia, Sealand Americas And Sealand Europe & Med; **CMA CGM Group** includes CMA CGM, APL, ANL, CNC, CoMaNav, Containerships, Feeder Associate System, MacAdrews, Mercosul Line and SoFrana; **COSCO Group** includes COSCO Shipping, OOCL, Shanghai Pan Asia Shipping, New Golden Sea Shipping, Coheung and Diamond Line; **Hapag-Lloyd** includes NileDutch and DAL, and integrates the former UASC fleet; **Evergreen Group** includes Evergreen Line and Italia Marittima; **Zim (ZISS)** includes Gold Star Line; **PIL (Pacific International Lines)** includes Advance Container Line and Mariana Express Lines.

A formação de alianças entre as maiores operadoras mundiais no transporte de contêineres é uma forma de associação que tem como objetivo a redução de custos e a diminuição de tráfego permitindo um compartilhamento de navios pelos associados. O que pode se verificar, contudo, é que essa associação fortalece um pequeno número de grandes operadoras que acabam por controlar o setor.

Se verifica a partir desses processos que o regime de acumulação vem acompanhado de transformações no modo de produção, circulação e consumo, bem como nas instituições de regulação social. São criados espaços de divisão social do trabalho, onde empresas portuárias

de escala local concorrem com empresas globais de qualquer porto do mundo. Com isso tem-se um intenso processo de conexão, articulação e exploração.

3.8.2 BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA

A economia e o *modus operandi* do transporte marítimo é bastante complexa, englobando uma enorme quantidade de indústrias e serviços e que demandam grande solidariedade entre várias cadeias, produtores, fornecedores e prestadores gerando práticas que vão para além da regulação puramente estatal. Para o transporte marítimo é importante sob muitos aspectos que se defina com precisão a jurisdição e incidência normativa sobre uma embarcação em cada espaço marítimo. A nacionalidade da embarcação será a responsável pela discussão de normas aplicáveis no caso em concreto. Nesse sentido o que rege como regra geral no Direito do Mar é o *princípio da bandeira do navio*.

Na história da navegação a utilização de bandeiras que não a da pátria de origem da embarcação adquiriu tradição desde os mais remotos tempos e por inúmeros fatores. Na Antiguidade Clássica os gregos utilizavam o pavilhão de outras localidades a fim de evitar os ataques. É sabido que quando a Grécia era dominada pelo Império Otomano seus navios navegavam sob a bandeira russa. Há registros de que os irlandeses navegavam com bandeira francesa. E pescadores ingleses utilizavam a bandeira da Noruega. Todavia, a popularização das bandeiras de conveniência se consolidou após a Segunda Guerra Mundial. (ZANELLA, 2017, p. 95-96)

No plano da normatividade a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, adotada em Montego Bay, Jamaica, assinada em 30 de abril de 1982 e que entrou em vigor internacionalmente em novembro de 1994, foi firmada e ratificada por 140 Estados, dentre estes o Brasil, trouxe alguma regulamentação sobre a nacionalidade dos navios e suas respectivas bandeiras. Segundo o artigo 91 e artigo 92 da Convenção:

Artigo 91 Nacionalidade dos navios

1. Todo Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

2. Todo Estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

Artigo 92 Estatuto dos navios

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.

2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade. (CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, 1982)

Segundo a Convenção deveria “existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio”, contudo o que se constata na prática são a existência das bandeiras de conveniência oferecidas pelos países chamados de Registro Aberto. segundo Stein (2011, p. 24) estes países, comumente, não possuem mecanismos, condições financeiras ou em muitos casos “vontade para fiscalizar” a observância de normas internacionais de segurança, a idade e as condições de navegabilidade dos navios que operam sob suas bandeiras. Nas palavras de Stein (2011, p. 24):

Geralmente são países pequenos, que obtém no Registro Aberto, fonte considerável de suas receitas, como Camboja, Guiné Equatorial e Serra Leoa. Alguns desses países não possuem contato algum com o mar, como é o caso da Bolívia e Mongólia. O primeiro, com escritório de representação em Pireu, na Grécia e o segundo, em Cingapura. (STEIN, 2011, p. 24)

O Estado em que está registrado um navio tem o dever legal de controle regulamentar sobre o navio e a obrigação de inspecioná-lo regularmente, certificar equipamentos de segurança da tripulação, emitir documentos, fiscalizar e prevenir a poluição das águas marinhas dentre outras. (CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, 1982).

O termo bandeira de conveniência descreve uma prática de negócios que consiste na inscrição de um navio mercante em um Estado soberano diferente do Estados dos reais proprietários ou operadores dos navios. Segundo Stein (2011, p. 14) na maior parte das vezes, o Estado não mantém vínculos com os armadores, apenas tem o objetivo de ganhos financeiros

imediatos por meio da redução de custos de registros ou até mesmo burlando normas de segurança, ambientais ou trabalhistas internacionais ou nacionais.

Assim, como é possível que o país de propriedade do navio não seja o país de registro do navio, abre-se a possibilidade para que exista a chamada bandeira de conveniência. Segundo os dados organizados pela Synderma (2017, p. 5-8) em 2017 a Indonésia possuía 8.782 navios sob o seu registro, seguidas por Panamá 8.052, Japão 5.289, China 4.287 e Estados Unidos 3.611 (ver tabela). Quando analisado o número de embarcações por propriedade dos navios, em 2017, os cinco primeiros países são: China 5.026, Grécia 4.199, Japão 3.901, Alemanha 3.090 e Singapura 2.599 (ver tabela 7).

Atualmente nem todos os países de registro, considerados como bandeira de conveniência, podem ser considerados países de práticas totalmente irregulares, nos últimos 30 anos muitos destes países assim considerados buscaram melhorias no nível de controle do registro de navios e suas consecutivas obrigações. Segundo Stein (2011, p. 25-26) é o caso do Panamá e Libéria, que iniciaram como uma opção de planejamento financeiro de navios dos Estados Unidos e, na medida em que sua frota foi aumentando consideravelmente, foram buscando melhorias em suas normas de segurança, trabalhistas e ambientais, contudo continuam a cobrar taxas bem mais acessíveis do que os demais países. Muitos países de “registro aberto”, para além de não possuírem qualquer relação com os proprietários dos navios, também servem para outros propósitos como evasão fiscal, pagamento de baixos salários para a tripulação e não pagamento de direitos trabalhistas.

Tabela 7 – Frotas por país de propriedade e por bandeira de registro, 2017

PAÍS DE PROPRIEDADE	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES	BANDEIRA DE REGISTRO	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES
1. China	5.206	1. Indonésia	8.782
2. Grécia	4.199	2. Panamá	8.052
3. Japão	3.901	3. Japão	5.289
4. Alemanha	3.090	4. China	4.287
5. Singapura	2.599	5. Estados Unidos	3.611
6. Estados Unidos	2.014	6. Singapura	3.558
7. Noruega	1.842	7. Libéria	3.296
8. Indonésia	1.840	8. Ilhas Marshall	3.199
9. Rússia	1.707	9. Hong Kong	2.576
10. Coreia	1.656	10. Rússia	2.572
11. Turquia	1.563	11. Malta	2.110
12. Hong Kong	1.532	12. Coreia	1.907
13. Reino Unido	1.360	13. Vietnã	1.818
14. Holanda	1.256	14. Malásia	1.690
15. Índia	986	15. Índia	1.674

Fonte: Organizado pela autora, dados Syndarma, 2017 *apud* UNCTAD, 2017.

Segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) 32 são os países declarados como bandeiras de conveniência: Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermudas (UK), Bolívia, Burma, Camboja, Ilhas Cayman, Comoros, Chipre, Guiné Equatorial, Registro Internacional Francês (FIS), Registro Internacional Alemão (GIS), Geórgia, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall (EUA), Maurício, Mongólia, Antilhas Holandesas, Coreia do Norte, Panamá, São Tomé e Príncipe, Saint Vicent, Sri Lanka, Tonga e Vanuatu. Segundo a ITF cinco são os países que acumulam o maior número de registros: Panamá, Libéria, Grécia, Bahamas e Ilhas Marshall. (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION, ITF)

A bandeira de conveniência é um navio que iça uma bandeira diferente do país de seu Estado de registro. Em tempos atuais, segundo a ITF, este costume pode estar se transformando em uma verdadeira fábrica de burlar direitos. Um dos motivos que estimulam os países a permitirem o uso de suas bandeiras reside no fato de que recebem um pequeno capital destas

embarcações que se somadas acaba por resultar na entrada de alguma quantia financeira representativa. Para a ITF o fenômeno tem corroborado para alimentar de forma exponencial um mercado marítimo já altamente competitivo. A existência destas práticas causam um grave desequilíbrio no mercado marítimo global.

Para as embarcações as vantagens de se adotar uma bandeira de conveniência são muitas entre elas: salários mais baixos pagos aos trabalhadores, taxas de registros mais baratas, regulamentação mínima, pouco ou nenhum imposto e “liberdade de empregar mão de obra mais barata do mercado global”. A ITF alega que do ponto de vista dos trabalhadores, tal prática representa um instrumento de degradação do trabalho marítimo. Os trabalhadores sofrem ainda mais com as condições desumanas sendo forçados a trabalhar para que armadores lucrem ainda mais.

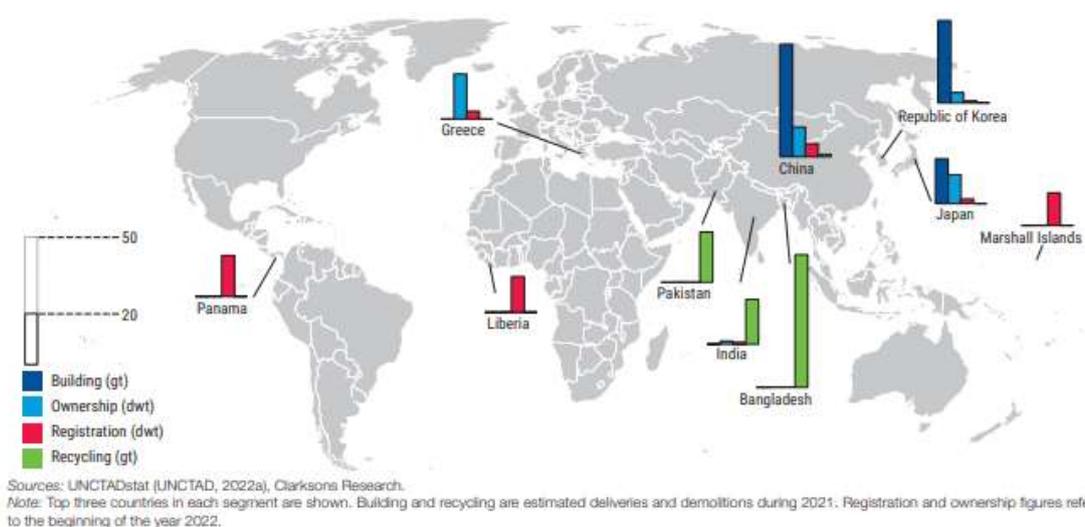
Os atrativos das bandeiras de conveniência podem identificar-se de forma conjunta ou separada: fiscalização reduzida, encargos de exploração dos navios reduzidos (menor tripulação, baixos salários, redução de custos administrativos etc.). Segundo dados obtidos no ISL Shipping Statistics Yearbook 2004 (2004, p. 30) grande parte dos navios no fluxo internacional de porta-contêineres operam sob bandeira de conveniência, mais de 60% dos navios operavam nesta condição em 2004. Essa prática leva a competições desleais entre os operadores portuários o que acaba por influenciar também nas taxas de transporte. Nas palavras de Stein (2011, p. 21):

A facilidade de escolher em que país o navio será registrado, escolhendo países de registro que cobram menos – ou nenhum – imposto, baixas taxas de manutenção e que tenham alta tolerância a regras frouxas sobre legislação ambiental ou trabalhista dão uma imensa vantagem competitiva a esses proprietários. Esses armadores competirão com armadores sérios, que registram seus navios em países que levam essas regras muito a sério e impõem dificuldades àqueles que trabalham por um ambiente de negócios marítimos que respeite o meio ambiente marinho, as condições de trabalho da tripulação embarcada nestes navios e a própria segurança de todos os envolvidos não só nas viagens, mas também nas operações portuárias. (STEIN, 2011, p. 21)

Segundo UNCTAD (2022, p. 76) nos últimos anos, tem aumentado consideravelmente o número de navios, nos seguintes segmentos: construção, propriedade, registro e reciclagem de navios (ver mapa 3). Em 2021, segundo o mapa, a construção de navios concentrou-se na

China, na República da Coreia e no Japão. Estas três economias representaram juntas 94% da construção de navios em termos de tonelagem bruta. Já no segmento de reciclagem de navios, Bangladesh e Paquistão responderam juntas por 72% e a Índia 18%. No segmento de países de registro destacam-se: Panama, Libéria e Ilhas Marshall.

Mapa 3 – Construção, propriedade, registro e reciclagem de navios, 2021 (porcentagem total mundial)

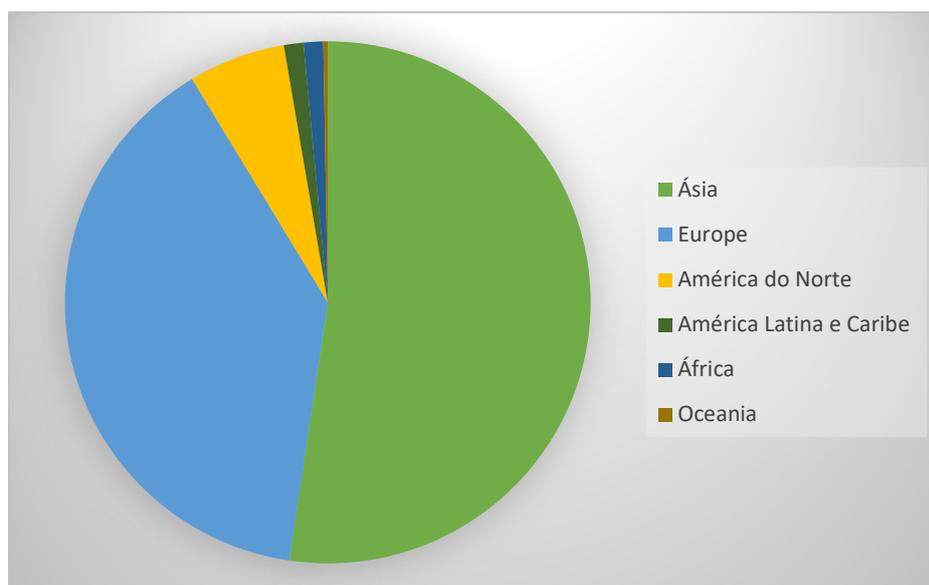


Fonte: UNCTAD, 2022, p.76.

(*Building – construção; Ownership – propriedade; Registration – registro; Recycling – reciclagem.)

(** Nota: São mostrados os três principais países em cada segmento. Construção e reciclagem são valores estimados durante o ano de 2021. Os de registro e propriedade referem-se até o início do ano de 2022.)

No que se refere a propriedade da frota dos navios, em janeiro de 2022, metade da tonelagem mundial pertencia a empresas asiáticas, 39% eram de propriedade da Europa, 6% da América do Norte, empresas da África e América Latina e Caribe tinham uma participação de pouco mais de um por cento cada e Oceania abaixo de um por cento. (ver gráfico 10) (UNCTAD, 2022, p. 77)

Gráfico 10 – Propriedade da frota de navios, 2022

Fonte: UNCTAD, 2022; adaptado pela autora.

Contudo, conforme analisado, muitos navios comerciais são registrados sob uma bandeira que não corresponde à nacionalidade do proprietário da embarcação. Segundo a UNCTAD (2022, p. 22) no início de 2022, 49% de todos os navios pertencentes a entidades japonesas foram registrados no Panamá, dos navios de propriedade Grega, 25% foram registrados na Libéria e outros 23% nas Ilhas Marshall. Segundo os dados mais recentes, 2022, os principais países de bandeira de registro são Panamá, Libéria e Ilhas Marshall, sendo que Panamá tem permanecido estatisticamente praticamente inalterado na última década, e Libéria e Ilhas Marshall com algumas variações ao longo dos anos, ver tabela 8.

Tabela 8 – Principais frotas do mundo, por propriedade e registro, jan. de 2022**Propriedade Bandeira de Registro****(número de navios registrados)**

	Panamá	China	Libéria	Ilhas Marshall	Singapura	Indonésia	Hong Kong
China	728	5.357	209	149	60	6	945
Grécia	450	0	1.214	1.108	25	2	17
Japão	1976	0	268	261	181	7	49
Singapura	289	5	290	147	1.371	89	116
Indonésia	26	3	8	18	17	2.283	1
Alemanha	34	0	510	83	81	0	17
Noruega	43	0	82	122	84	4	47
Rússia	33	0	109	0	2	0	2
Hong Kong	373	24	71	79	43	4	861
EUA	62	1	95	326	7	0	32

Fonte: UNCTAD, 2022, p. 79, adaptado pela autora.

*Navios comerciais acima de 1000 GT.

Zanella (2017, p. 98) afirma que a maior parte da tripulação dos navios de conveniência são de origem asiática ou do leste europeu com prevalência para indianos e filipinos que trabalham com péssimo salários, baixa segurança, e jornadas de trabalho exaustivas e degradantes.

No Brasil a bandeira das embarcações foi regulamentada pela Lei n. 9.432 de janeiro de 1997 que dispõe sobre a ordenação dos transportes aquaviários. Assim, terão direito de arvorar bandeira brasileira as embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no país ou de empresa brasileira; ou sob o

contrato de afretamento a casco nu⁶³, por empresa brasileira de navegação, condicionando à suspensão provisória de bandeira no país de origem. (LEI n. 9.432 de 1997, art. 3º)

Agripino de Castro Junior (2012, p. 39) defende a ideia de que no setor marítimo-portuário as empresas transnacionais atuam em concorrência desleal se utilizando de variados instrumentos, como cartel e o registro de bandeira de conveniência, que podem ser consideradas estratégias econômicas que representam verdadeira evasão legal, pois o “Estado da bandeira não tem controle sobre o proprietário, nem tem um vínculo genuíno com o mesmo”. (CASTRO Jr., 2011, p. 88)

Teubner (1989) defende que a *lex mercatoria* é um “direito corrupto, vulnerável a toda sorte de ataques”. A base fundante da *lex maritima* e a *lex mercatoria* são os usos e costumes considerados e solidificados no transporte marítimo internacional, uma norma não estatal com força jurídica. Autores como Castro Junior (2012), Neves (2006), Teubner (1989) defendem a mitigação desses usos e costumes como direitos paralelos as normas estatais, pois são perversos facilitadores de desigualdades. Estes autores defendem que uma sociedade complexa como a contemporânea exige a solidificação de microssistemas jurídicos especializados e, portanto, que o Direito Marítimo em contexto atual deveria se desenvolver rapidamente a fim de coibir os abusos das empresas transnacionais no setor marítimo e portuário.

Para Wing (2004, p. 173-190) “os navios de bandeiras de conveniência” são espoliadores dos direitos nacionais a favor das empresas transnacionais marítimas, pois não se submetem ao rigor fiscalizatório, registrando seus navios onde as legislações são menos rigorosas. São “espoliadores dos direitos da humanidade”, pois são os maiores poluidores do meio ambiente e mais suscetíveis a serem usados por terroristas e piratas.

A indústria marítima mundial enfrenta nos dias de hoje um elevado número de disputas que se solucionam por intermédio do instituto da arbitragem. A cidade de Londres comporta um grande número destas disputas e abriga a Associação de Árbitros Marítimos de Londres. Segundo Roca e Caldin (2014) a arbitragem marítima tem se tornado cada dia mais relevante na medida em que a Associação de Árbitros Marítimos tem abrigado a cada ano mais de 3.000 arbitragens.

São as partes de livre acordo que elegem o lugar onde será solucionada a contenda e a arbitragem. O Tribunal Arbitral de Londres tem sido o lugar predileto da indústria marítima para a solução dos conflitos. Na visão de Roca e Caldin (2014) essa predileção mundial por

⁶³ *Afretamento a casco nu*: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação. Artigo 2º da Lei n. 9432 de 1997.

Londres tem origem no Direito das Seguradoras Marítimas que tem base historicamente londrina e têm insistido nos contratos de seguro que a arbitragem se dê nesta cidade em hipótese de conflito.

Londres comporta um Direito de regras muito diferentes das nossas uma vez que seu modelo jurídico é o do *Common Law*. Londres é, entretanto, efetivamente reconhecida no Direito Marítimo Mundial como sendo o “centro mundial de resolução alternativa de conflitos marítimos, com uma legislação e instituições que geram um alto grau de segurança jurídica”. Segundo Roca e Caldin (2014) a segurança jurídica da arbitragem londrina é tanta que chega ao ponto de se poder prever o resultado da arbitragem com muita precisão, apenas observando as arbitragens semelhantes e anteriores.

Roca e Caldin (2014) definem o que consideraram arbitral para o desenvolvimento dos seus estudos. Para estes a terminologia arbitral se refere às normas legais (Lei da Arbitragem de 1996) que estabelecem as diretrizes processuais para a arbitragem. A Lei de Arbitragem⁶⁴ de 1996 entrou em vigor em Londres em 31 de Janeiro de 1997 e os objetivos principais desta lei que devem ser considerados pelos árbitros quando da interpretação e aplicação da contenda em concreto são: promover a autonomia das partes; respeitar a decisão das partes de eleger o Tribunal Arbitral para a resolução dos conflitos marítimos; fazer da arbitragem um método justo, rápido e econômico; desafogar os Tribunais Ordinários de Justiça para que possam se concentrar em casos de relevância e injustiça manifesta; e fomentar a arbitragem tornando-a um instrumento acessível e de fácil acesso.

A Lei de Arbitragem Inglesa de 1996 oferece total liberdade para as partes decidirem a conveniência da composição do Tribunal. A lei ainda determina que caso o número de árbitros esteja omissa a composição será de um membro apenas. A Associação de Árbitros Marítimos de Londres concentra as regras que concernem a maior parte das arbitragens marítimas de Londres. O site da Associação quando faz referência a história dos árbitros marítimos menciona que no início a função de árbitro era assumida de forma esporádica apenas por membros que tinham muita experiência na indústria marítima, mas que atualmente os árbitros se dedicam de forma integral, sendo altamente especializados em direitos e práticas marítimas.

⁶⁴Arbitration Act 1996. 15. The Arbitral Tribunal. (1) The parties are free to agree on the number of arbitrators to form the tribunal and whether there is to be a chairman or umpire. (2) Unless otherwise agreed by the parties, an agreement that the number of arbitrators shall be two or any other even number shall be understood as requiring the appointment of an additional arbitrator as chairman of the tribunal. (3) If there is no agreement as to the number of arbitrators, the tribunal shall consist of a sole arbitrator.

CAPÍTULO 4 O PORTO DE SANTOS ENQUANTO ESPAÇO DA GLOBALIZAÇÃO

4.1 UM RETORNO TEÓRICO A GLOBALIZAÇÃO E ESPAÇOS DA GLOBALIZAÇÃO EM MILTON SANTOS

O processo de globalização⁶⁵ começou a ser gestado muito antes de ser efetivamente alcançado. As transformações das relações econômicas, sociais e políticas começaram com o alargamento das fronteiras do comércio no século XVI e se completou com a revolução científica, tecnológica e técnica que se impôs ao planeta. (SANTOS, 2012 [1998], p. 16)

Após a Revolução Industrial a racionalização foi aos poucos ocupando a vida social e o espaço geográfico. Essa nova etapa da humanidade, racionalizada, se constituiu como suporte do que viria a ser a globalização em um meio técnico-científico-informacional. (SANTOS, 2012 [1996], p. 331)

O mundo globalizado mundializou a lei do valor que comanda a produção total por intermédio das produções e das técnicas dominantes, a base de todas as produções se tornou universal e sua realização dependente do mercado mundial. (SANTOS, 2012 [1998], p. 18)

Para Milton Santos, *Por uma outra globalização* (2011), a globalização teria três faces: a globalização como fábula, como perversidade e como possibilidade. Para ele, na era globalizada, parece existir muitas vezes, obrigatoriedade da aceleração, que nos faria querer crer num mundo veloz, mas que em realidade, é um mundo de fabulações que acaba por se

⁶⁵ A partir da Segunda Guerra Mundial é que começam a ser gestadas as bases para o atual período globalizado, uma fase completamente nova na história da humanidade. Karl Polanyi (2021) abordou a “grande transformação” no campo político e econômico que gestaram profundas mudanças no início do século passado. (2012 [1988], p. 16) Segundo Karl Polanyi (2021, p. 51): “A civilização do século XIX desmoronou. [...] A civilização do século XIX apoiava-se em quatro instituições. A primeira era o sistema de equilíbrio de poder, que preveniu a ocorrência de qualquer guerra prolongada e devastadora entre as grandes potências durante um século. A segunda era o padrão-ouro internacional, símbolo de uma organização única da economia mundial. A terceira era o mercado autorregulado, que produzia uma riqueza material sem precedentes. A quarta era o Estado liberal. Classificadas de uma maneira, duas dessas instituições eram econômicas, duas eram, políticas. Classificadas de outra maneira, duas eram nacionais, duas eram internacionais. Em conjunto, determinavam os contornos característicos da história de nossa civilização. Entre essas instituições, o padrão-ouro revelou-se crucial. Sua queda foi a causa imediata da catástrofe. Quando ele ruiu, a maioria das outras instituições já tinha sido sacrificada, no vão esforço de salvá-lo. Mas a fonte e matriz do sistema era o mercado autorregulado. Essa inovação deu origem a uma civilização específica. O padrão-ouro foi uma mera tentativa de estender o sistema do mercado interno ao âmbito internacional; o equilíbrio de poder era uma superestrutura erigida sobre o padrão-ouro e, em parte, elaborada por ele; o próprio Estado era uma criação do mercado autorregulado. O segredo do sistema institucional do século XIX residia nas leis que regiam a economia de mercado.”

aproveitar deste extraordinário alargamento das ciências, das técnicas e das acelerações para consagrar um discurso único. (SANTOS, 2011, p. 11)

A globalização como fábula é apresentada, para a grande maioria das pessoas, como um mercado global capaz de homogeneizar o planeta, quando na verdade aprofunda ainda mais as diferenças locais. Apresentando-se para essa grande maioria como uma globalização perversa. (SANTOS, 2011, p. 11-12)

A globalização se apresenta como o ápice do processo de internacionalização da atual fase capitalista, e para bem compreendê-la é necessário analisar dois elementos fundamentais da sua constituição e organização: o atual estado das técnicas e o da política. A globalização não se funda apenas na existência de um novo sistema técnico dado numa nova fase da história, mas surge como resultado de ações que asseguram a existência e o fortalecimento do mercado que quer se apresentar como global. (SANTOS, 2011, p. 15)

Para Santos (2011, p. 15-21), a globalização se estruturaria em pilares fundamentais: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta, e a existência de um motor único, que seria a mais-valia universal. Com a globalização, a produção passa à escala mundial, por intermédio de empresas mundiais que competem entre si pela lógica da concorrência extrema: “A atual competitividade entre as empresas é uma forma de exercício dessa mais-valia universal, que se torna fugidia exatamente porque deixamos o mundo da competição e entramos no mundo da competitividade.” (SANTOS, 2011, p. 21)

Na expansão geográfica do capitalismo a guerra sempre foi a concorrência, no mundo globalizado, entretanto, a competitividade toma o seu lugar, eliminando “toda forma de compaixão” e tendo a “guerra como norma.” Para Santos, no atual período, “há, a todo custo, que vencer o outro, esmagando-o, para tomar o seu lugar.” (SANTOS, 2011, p. 35)

No atual estágio globalizado, a mais-valia está sempre “correndo”, “a cada avanço de uma empresa, outra do mesmo ramo solicita inovações que lhe permitam passar à frente”. Essa realidade instável, transforma a mais-valia abstrata em um dado empírico e objetivo quando utilizado no processo de produção e na competitividade. (SANTOS, 2011, p. 21)

As empresas, na busca da mais-valia desejada, valorizam diferentemente as localizações. Não é qualquer lugar que interessa a tal ou qual firma. A cognoscibilidade do planeta constitui um dado essencial à operação das empresas e à produção do sistema histórico atual. (SANTOS, 2011, p. 23)

Santos faz uma importante observação na diferenciação do desenvolvimento do período globalizado em relação a períodos anteriores do capitalismo. Para ele, o capitalismo se divide em períodos que se sucedem, e se distinguem um dos outros, pela existência da coerência de certas variáveis. Contudo, essa sucessão de períodos são antecidas e sucedidas por crises que comprometem a organização. A globalização não replicou essa lógica comum a toda a história do capitalismo, apresentando-se, ao mesmo tempo, como período e crise: “constitui uma verdadeira superposição entre o período e a crise, relevando características de ambas essas situações.” Na globalização a crise é estrutural, e Santos adverte que: por essa razão soluções não estruturais geram mais crise. (2011, p. 23-24)

Outra característica do período, é o uso extremado da técnica e do pensamento técnico que levou à necessidade obsessiva por normas, que por sua vez, são indispensáveis à eficácia da ação, que só se completa quando passa a coexistir em conjunto: as técnicas normativas, a normatização da técnica e a política da ação. (SANTOS, 2011, p. 25)

O discurso único do mercado global, se torna possível, a partir da “coisificação da ideologia”. A informação que chega às pessoas, empresas e instituições é uma informação manipulada ideologicamente. Nas palavras de Santos: “Não é de estranhar, pois, que realidade e ideologia se confundam na apreciação do homem comum, sobretudo porque a ideologia se insere nos objetos e apresenta-se como coisa.” (SANTOS, 2011, p. 29-33)

Os últimos anos do século XX foram representativos para delinear o atual estágio do capitalismo, e pudemos observar a realização de grandes concentrações e fusões, tanto na órbita da produção como finanças e informação. (SANTOS, 2011, p. 35)

Ao longo da história, toda a relação do homem com a natureza transportou em si técnicas, que foram se modificando, aumentando e enriquecendo. Nos últimos séculos a técnica passou a se dar em sistemas até que no século XVIII surgem as técnicas das máquinas que vão alterar a produção, a comunicação e o transporte nas relações entre países e entre indivíduos. O que acaba por exigir maior previsibilidade das ações e racionalidade do mundo. A condução do mundo passa a ter uma organização sociotécnica do trabalho, do território e do fenômeno do poder. (SANTOS, 2011, p. 48)

Para Santos, a globalização acaba por marcar uma ruptura no processo de evolução social e moral que vinha acontecendo nos séculos anteriores. Para ele, antes da globalização o processo técnico aparecia como uma condição necessária para o avanço da humanidade,

contudo quando o processo finalmente é alcançado em capacidade de realizar a tão almejada globalização, essa acontece, mas não a serviço de todos. (SANTOS, 2011, p. 49)

As técnicas no período globalizado são em si mesma normas e atuam em solidariedade: “quando uma se impõe cria-se a necessidade de trazer outras, sem aquelas as quais não funciona bem.” (SANTOS, 2011, p. 52)

O espaço passa a ser constituído de um sistema de produção que é constituído por fluxos que se dão em rede, que tem a obrigatoriedade de ser veloz e fluído. E são os atores hegemônicos e que participam da produção desse sistema reticular que tiram proveito do “tempo-rápido”, enquanto o resto dos atores raramente tiram qualquer proveito dessa fluidez. (SANTOS, 2011, 84-85) Nas palavras de Santos:

Por intermédio dos pontos do espaço de fluxos as macroempresas acabam por ganhar um papel de regulação do conjunto do espaço. [...] Trata-se de uma regulação frequentemente subordinada porque, em grande número de casos, destinada a favorecer os atores hegemônicos. (SANTOS, 2011, p. 85)

Neste quadro, o período globalizado, acaba por privilegiar, muitas vezes, os interesses privados e corporativos sobre os interesses públicos, já que as empresas privadas não possuem compromissos com as sociedades locais.

As frações do território que constituem esses espaços de fluxos subordinam-se à temporalidade globalizada das empresas hegemônicas. (SANTOS, 2011, p. 85)

Os territórios e os lugares são portadores de uma dialética intrínseca, pois de um lado acolhem a globalização, que neles se instala impõem sua lógica, coexistindo, contudo, contraditoriamente, uma massa de excluídos, pobres e marginalizados. Os espaços da globalização, frações do território, eleitos pelos atores hegemônicos, para serem racionalizados, tecnificados e fluídos passam a “comportar a racionalidade do mundo” coexistindo com o que Santos chamou de “contrarracionalidades”, aquelas que a racionalidade dominante chama de “irracionalidades”. (SANTOS, 2011, p. 91)

Santos, entretanto, acredita na possibilidade de uma outra globalização, uma globalização que se tornaria possível a partir de uma mudança radical das condições atuais, de

modo que a centralidade de todas as ações fossem focalizadas no homem. (SANTOS, 2011, p. 120) Nas palavras de Santos, (SANTOS, 2011, p. 121):

A nova paisagem social resultaria do abandono e da superação do modelo atual e sua substituição por um outro, capaz de garantir para o maior número e satisfação das necessidades essenciais a uma vida humana digna, relegando a uma posição secundária necessidades fabricadas, impostas por meio da publicidade e do consumo conspícuo. [...] Num mundo em que fosse abolida a regra da competitividade como padrão essencial de relacionamento, a vontade de ser potência não seria mais um norte para o comportamento dos Estados, e a ideia de mercado interno será uma preocupação central. (SANTOS, 2011, p. 120-121)

Uma das formas da materialização do “mercado global”, é a atual subordinação às exportações e importações. O que tem trazido como consequência uma baixa na qualidade de vida de grande parte da população do globo, pois deixam de lado as políticas sociais que sempre ampararam os desfavorecidos, sob o argumento de que os recursos sociais e os dinheiros públicos devem ser utilizados para facilitar a inserção dos países no mundo global. (SANTOS, 2011, p. 121)

Santos entende que uma outra globalização, que tenha a preocupação central no homem, “não será uma construção de cima para baixo [...] mas uma edificação cuja trajetória vai se dar de baixo para cima” (SANTOS, 2011, p. 139) Para ele, a grande transformação tecnológica não é suficiente, para uma outra globalização, é necessário, também, uma grande transformação filosófica do homem, capaz de atribuir um novo sentido de existência humana. (SANTOS, 2011, p. 143) Nas palavras do autor:

Basta que se completem as duas grandes mutações ora em gestação: a mutação tecnológica e a mutação filosófica da espécie humana. A grande mutação tecnológica é dada com emergência das técnicas da informação, as quais – ao contrário das técnicas das máquinas – são constitucionalmente divisíveis, flexíveis e dóceis, adaptáveis a todos os meios e culturas, ainda que seu uso perverso seja subordinado aos interesses dos grandes capitais. Mas, quando sua utilização for democratizada, essas técnicas doces estarão a serviço do homem.

Muito falamos hoje nos progressos e nas promessas da engenharia genética, que conduziriam a uma mutação do homem biológico, algo que ainda é do domínio da história da ciência e da técnica. Pouco, no entanto, se fala das condições, também hoje presentes, que podem assegurar uma mutação

filosófica do homem, capaz, de atribuir um novo sentido à existência de cada pessoa e, também, do planeta. (SANTOS, 2011, p. 143)

Segundo Armando Corrêa da Silva (1982, p. 52) “não há geografia sem uma teoria espacial consistente”, para ele, essa natureza se complete é necessário “um conceito referente à natureza do espaço” (SANTOS, 2012 [1998], p. 30). Santos considera o espaço como sendo:

Um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois, têm um papel na realização social. (SANTOS, 2012, [1998], p. 30-31)

Para Santos, o espaço é a totalidade, porque é dinâmica, o espaço para ele é o resultado da geografização da sociedade sobre a configuração territorial⁶⁶. Segundo ele, as formas podem permanecer as mesmas durante muito tempo, mas a sociedade está em movimento, de forma que, a mesma paisagem e a mesma configuração territorial ao longo do tempo constituem espaços diferentes. (SANTOS, 2012, [1998], p. 85)

Os fixos e os fluxos também são constituintes do espaço. Existem “coisas fixas” e os fluxos que se originam ou chegam a esses fixos. Para Santos: “Os fixos nos dão o processo imediato de trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral [...] Os fluxos são os movimentos, a circulação [...]” A análise dos fluxos, às vezes

⁶⁶ SANTOS, 2012, [1998], p. 83-85: “São diferentes os conceitos de paisagem, de configuração territorial e de espaço. A paisagem, não é a configuração territorial, embora seja parte dela. A configuração espacial não é o espaço, embora dele também participe. A configuração territorial é o território mais o conjunto de objetos existentes sobre eles; objetos naturais ou objetos artificiais que a definem. Seja qual for o país e o estágio do seu desenvolvimento, há sempre nele uma configuração territorial formada pela constelação de recursos naturais, lagos, rios, planícies, montanhas e florestas e também de recursos criados: estradas de ferro e de rodagem, condutos de toda ordem, barragens, açudes, cidades, o que for. É esse conjunto de todas as coisas, arranjadas em sistema, que forma a configuração territorial cuja realidade e extensão se confundem com o próprio território de um país. [...] Mas a configuração territorial é sempre um sistema, ou melhor, uma totalidade, ainda que inerte. [...] A paisagem, porém, não é total, mas parcial. Ela é sempre setorial, um fragmento, e por isso mesmo sua percepção nos engana e não pode, diretamente, conduzir-nos à compreensão do real, porque se dá como um todo. [...] A paisagem é o conjunto das coisas que se dão diretamente aos nossos sentidos; a configuração territorial é o conjunto total de todas as coisas que formam a natureza em seu aspecto superficial visível; e o espaço é o resultado de um matrimônio ou um encontro, sagrado enquanto dura, entre a configuração territorial, a paisagem e a sociedade. [...]”

pode ser mais complexa por serem dados; já a análise dos fixos, pode ser mais cômoda, por se tratar de objetos localizados. “Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico, mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e alteram-se mutuamente.” (SANTOS, 2012, [1998], p. 85-86)

Com a globalização da sociedade e da economia houve também a “mundialização do espaço geográfico” e o novo espaço foi carregado de um novo significado imbuído com a força motriz do período. (AMIN, 1980, p. 226 *apud* SANTOS, 2012 [1998] p. 32)

Santos acreditava que o processo produtivo, atingindo direta ou indiretamente todos os lugares, é capaz de criar seletividades e hierarquias de utilização com a concorrência ativa ou passiva entre os agentes, o que acarreta uma reorganização das funções entre as diferentes frações do território. Cada ponto do espaço torna-se importante, efetiva e potencialmente. Com a globalização há a maior mobilidade, internacionalização do capital e a mundialização dos espaços que passam a propiciar as firmas transnacionais constante procura por lugares mais rentáveis. (SANTOS, 2012 [1998], p. 32)

Embora a internacionalização da economia tenha possibilitado a existência das cidades mundiais, que segundo Santos, representam “verdadeiros nós na cadeia de relações múltiplas que dão um arcabouço à vida social do planeta”, a par dessa realidade, pode-se dizer que o espaço inteiro já se mundializou. (SANTOS, 2012 [1998], p. 34-35)

Com a globalização muda-se a realização da mais-valia, pois houve uma alteração do tempo da produção da circulação e do consumo. Os objetos são transportados mais em menos tempo, também devido aos equipamentos criados pelo Estado para facilitar a circulação. (SANTOS, 2012, [1998], p. 90)

Sendo o espaço geográfico “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de ações”, a cada momento histórico sua definição variará conforme varia a natureza dos objetos e a natureza das ações. Segundo Santos: “ Já que a técnica é também social, pode-se lembrar que sistemas de objetos e sistemas de ações em conjunto constituem sistemas técnicos, cuja sucessão nos dá a história do espaço geográfico.” (SANTOS, 2012 [1996], p. 332)

No atual período, os objetos que constituem o espaço geográfico tem sua concepção, finalidade, fabricação e localização resultantes de intencionalidade, conseqüentemente a ordem espacial também resulta de intencionalidade. Passa-se a uma maior ação racional sobre um espaço mais racionalizado visando maior produtividade econômica e política. Por não ser o

espaço homogêneo alguns subespaços, dotados de modernizações, podem acolher com maior facilidade as ações e interesses dos atores hegemônicos. (SANTOS, 2012 [1996], p. 332-333)

Cada subespaço se define conjuntamente por uma tecnoesfera e uma psicoesfera, que funcionam de modo unitário. Sendo a tecnoesfera o mundo dos objetos e a psicoesfera da ação, estes dois elementos definem a existência corpórea e relacional dos lugares e acabam por distinguir os subespaços uns dos outros. (SANTOS, 2012, [2005], p. 159)

Para Santos, a regulação mundial é dada por uma ordem imposta a serviço de uma racionalidade dominante, e não uma racionalidade superior. Uma possibilidade de transformação social, para ele, seria descobrir e colocar em prática uma racionalidade em outros níveis de regulação. (SANTOS, 2012 [2005], p. 153-154)

No mundo globalizado a mais-valia é universal e a competitividade é a sua arma: “quem, desse ponto de vista, se atrasa, quem não acerta o passo, é penalizado.” Para Santos, não há um espaço global e sim, espaços da globalização. As redes também incluem em si materialidade e ação. A rede técnica mundializada se tornou instrumento da produção e da circulação. (SANTOS, 2012 [1996], p. 333) Nas palavras de Santos:

Do mesmo modo que não há um tempo global, único mas apenas um relógio mundial, também não há um espaço global, mas, apenas, espaços da globalização, espaços mundializados reunidos por redes. [...]

Não existe um espaço global, mas, apenas, espaços globalizados. (SANTOS, 2012 [1996], p. 333 e 337)

Os espaços da globalização apresentam diferentes cargas de conteúdo técnico, informacional e comunicacional que se interpenetram, mas não se confundem. A diferente densidade destes elementos também distinguem os lugares. (SANTOS 2012, [2005], p. 160)

A mediação entre o mundo, a região e o lugar é dada pela formação social nacional, formação socioeconômica, mas sobretudo, pela formação socioespacial dada pelo território usado. As grandes empresas utilizam os lugares com base em dois dados: as formas e as normas, que atuam de forma indissociável. Ainda que existam as normas jurídicas ou costumeiras, para Santos, o território nacional ou local, em si mesmo, é uma norma. Nas palavras de Santos:

O território nacional, ou local é, em si mesmo, uma norma, função de sua estrutura e de seu funcionamento. [...] É desse modo que se associam e se defrontam normas e formas, compondo duas situações extremas: uma ação globalizada como norma, um território local como norma e uma variedade de situações intermediárias. (SANTOS, 2012 [1996], p. 337)

A globalização tornou o mundo um conjunto de possibilidades cujo imperativo fundamental é a competitividade e o lugar da ação será global e previamente escolhido entre aqueles capazes de oferecer maior produtividade e circulação. (SANTOS, 2012 [1996], p. 337)

Nas palavras de Santos:

É o lugar que oferece ao movimento do mundo a possibilidade de sua realização mais eficaz. Para se tornar espaço, o mundo depende das virtualidades do lugar. Nesse sentido pode-se dizer que, localmente, o espaço territorial age como norma. [...]

A ordem local busca impor, a todos os lugares, uma única racionalidade. E os lugares respondem ao mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade. (SANTOS, 2012 [1996], p. 338)

Santos acredita que cada lugar comporta dialeticamente, e ao mesmo tempo, duas razões: uma razão local e uma razão global. (SANTOS, 2012 [1996], p. 339)

4.2 TÉCNICA, GLOBALIZAÇÃO E PORTOS BRASILEIROS

A introdução do uso dos contêineres e o seu formato no transporte de mercadorias, racionalizando portos e navios, foi uma das revoluções mais significativas do mundo portuário. A Lei de Modernização dos Portos, de 1993, permitiu a volta da iniciativa privada ao setor portuário, operando novas mudanças neste setor. O terminal portuário de Santos, ainda que de forma incipiente, já em 1965, foi o pioneiro no Brasil a receber cargas containerizadas. Somente a partir de 1981, que o porto de Santos inaugurou um terminal especializado, e o Brasil passa de fato a fazer parte da nova ordem e do novo mapa marítimo global.

A introdução do contêiner, nos portos globais, trouxe a necessidade de uma série de outras transformações, por exemplo, a aquisição de guindastes gigantes, os portêineres, que

custam cerca de UU\$ 10 milhões de dólares a unidade, a adaptação do porto para o armazenamento dos contêineres em enormes pátios, os navios graneleiros, a partir da década de 1980, para o transporte de minérios, grãos, produtos químicos e petróleo com capacidade para transportar até 500 mil toneladas e o aumento do tamanho do calado para receber os navios porta-contêineres. Nas últimas décadas o setor portuário mundial passou por profundas transformações, o Brasil precisou se modernizar rapidamente para acompanhar não apenas a transformação no sistema portuário, como também, a grande transformação da navegação comercial com suas novas rotas e redes.

Como vimos anteriormente, a história portuária brasileira, enquanto infraestrutura, ainda que muito precária, começa em 1808 com a inserção do Brasil no comércio marítimo mundial, momento em que D. João VI assinou a Carta Régia da abertura dos portos às nações amigas. As infraestruturas portuárias marítimas até o início do século XX eram instalações precárias e sem a possibilidade de receber grandes volumes de mercadorias ao mesmo tempo. A partir dos anos de 1930, com a política de estatização de Getúlio Vargas, as instalações portuárias começam a operar em sistemas técnicos mais robustos com maiores capacidades de movimentação e transporte. Em 1975 houve a criação da Empresa Portos do Brasil S/A, a Portobrás, extinta em 1990.

No início dos anos 2000, o porto do Rio de Janeiro passou por profundas transformações para equipar os antigos ancoradouros com infraestruturas necessárias para o transporte do fluxo de contêineres e seus gigantes porta-contêineres. O porto do Rio Grande, atualmente se destaca como um dos principais centros portuários do Mercosul. Os portos fluviais de Manaus e Belém, atualmente, têm em Manaus 95% do transporte realizado por rios, e os portos do Pará são considerados a porta de entrada para a região amazônica, tendo em suas instalações portuárias de Vila do Conde e Miramar portos por onde se exportam alumínio, alumina, manganês e por onde passam todo o combustível que abastece o estado. O porto de Santos se transformou no gigante do comércio marítimo da América do Sul. E os portos de Paranaguá e Santos exportam um volume extraordinário da produção agrícola brasileira. Assim, em meados da primeira década do século XXI muitos dos portos marítimos e alguns fluviais já haviam se preparado física e tecnicamente com infraestrutura portuária apropriadas para receber os contêineres e seus aparatos. (CALDAS, 2008, p. 12-17)

A estratégia liberal e neoliberal para o desenvolvimento brasileiro é essencialmente mercantil. Na visão tradicional, a estratégia neoliberal tem a sua origem mais remota, na luta contra o monopólio colonial de comércio, que teria estrangulado o desenvolvimento

econômico, sendo a chave de exploração da sociedade colonial durante quase 300 anos, até 1808 com a decretação da abertura dos portos às nações amigas, medida que enfrentou a oposição da Grã-Bretanha, oposição que resultou no tratamento comercial privilegiado que teve. (GUIMARÃES, 2005, p. 45)

Segundo Guimarães (2005, p. 45-46) a estratégia liberal considera que o Brasil deve sempre se concentrar estritamente na exploração de suas vantagens naturais e aí ser eficiente e competitivo. Para este autor, os liberais e neoliberais consideram que o Brasil não deve concentrar seus esforços em industrialização para substituição de importações, pois, para eles (os neoliberais), o Brasil não foi e nunca será capaz de competir com a indústria dos países mais avançados. Quanto ao ângulo externo brasileiro, apesar da preocupação e esforços que busquem a diversificação de exportações e de mercados, a vulnerabilidade permanece. Inúmeras pautas de exportações continuam predominantes no cenário brasileiro: bens primários (soja, suco de laranja, carnes e minério de ferro que substituíram o café) e bens industriais como têxteis, aço e calçados.

Os liberais, em sua versão tradicional, dão prioridade ao comércio exterior, à liberdade de câmbio, à subsistência de ação do Estado, pois distorcem o comércio e defendem tarifas baixas e não discriminatórias que em geral agradam a classe média, os profissionais liberais, os produtores de bens primários, as associações comerciais de importadores e exportadores, o setor financeiro e os rentistas. (GUIMARÃES, 2005, p. 46-47)

Para parte dos neoliberais, versão moderna dos liberais, a economia brasileira pode até ser competitiva em algumas linhas de atividades industriais, a que chamam de nichos, e uma forma de identificar esses nichos, seria por meio de um programa vigoroso de “liberalização comercial”, que poderia trazer, segundo eles, inúmeros benefícios tais como: abrir e tornar a economia mais atraente e confiável para o capital estrangeiro, financeiro ou de investimentos, inserir as empresas brasileiras no comércio competitivo forçando a indústria e o consumidor a se modernizarem. (GUIMARÃES, 2005, p. 47) Nas palavras de Guimarães (2005, p. 47):

Essa versão moderna é levada a admitir – pois o parque industrial brasileiro, ainda que para ele indesejável, é uma realidade inamovível e não algo a ser criado – que, além de commodities agrícolas, o Brasil pode e deve produzir apenas commodities industriais, isto é, bens industriais de tecnologias simples e que sejam em essência fabricados a partir de matérias-primas abundantes no país, tal como ocorre nos casos da agroindústria e da siderurgia. Por isso, assim como no passado não deveria o Brasil ter se aventurado na indústria, hoje, em virtude de seu nível inferior de capacidade

e eficiência industrial, não pode e não deve procurar investir nos setores industriais de tecnologia de ponta. Tais tentativas levaram a desperdícios lamentáveis, pois nesses setores seria o Brasil, de um lado, intrinsecamente não competitivo e, de outro, poderia, com vantagens e sem dificuldade, importar tais produtos de alta tecnologia dos países líderes da economia mundial. (GUIMARÃES, 2005, p. 47)

Por outro lado, os desenvolvimentistas reconhecem a importância do setor externo para a economia brasileira, mas consideram que o cerne da estratégia para o desenvolvimento deve ser a expansão estimulando o mercado interno e a diversificação do parque industrial produtivo. Para eles, a dependência excessiva em relação à produção e à exportação de produtos primários torna periodicamente insuficiente a capacidade de gerar divisas para importar a gama e a quantidade de bens que a sociedade brasileira demanda. Para os desenvolvimentistas, o processo industrial “agrega valor, qualifica a mão-de-obra, educa a cidadania e beneficia a sociedade”. (GUIMARÃES, 2005, p. 48-49) Para os desenvolvimentistas, nas palavras de Guimarães (2006, p. 49):

“Todavia, por razões óbvias, a indústria nascente é menos competitiva e sujeita à concorrência leal ou desleal dos produtores (e exportadores) tradicionais, que desejam manter e expandir o mercado brasileiro para seus produtos. Assim, o que se verifica é que os tradicionais fornecedores do Brasil, aberta ou veladamente, têm resistido de forma sistemática às tentativas de industrialização, desde os tempos da colônia. É forçoso concluir que somente a ação do Estado pode permitir o desenvolvimento industrial integrado e sustentado, em especial à medida em que se oligopolizam e se cartelizam os mercados em nível mundial, desde que surgiram as megaempresas multinacionais. (GUIMARÃES, 2005, p. 49)

Para Guimarães (2006, p. 118) o progresso tecnológico, permite o aumento da produção e da redução de custos, todavia, é “contrário aos conceitos centrais da teoria neoliberal”, uma vez que o objetivo ideal dos neoliberais seria “alcançar a perfeição da concorrência dos mercados” como resultado “do livre jogo de suas forças”. Para ele, a inserção de altas tecnologias visa aumentar a competitividade da empresa e de reduzir o número de competidores em cada mercado, o que seria contrário aos fundamentos e objetivos da teoria neoliberal.

No atual processo de crescimento das estruturas e fluxos portuários globais, que teve início na década de 1990, a ideia de competitividade portuária se instalou como uma ideia

central. Não a ideia de um porto com fluxos oriundos de um mercado competitivo com igual poder de mercado para influir nos preços, mas sim, a ideia de um porto mais competitivo, isto é, com maior poder de mercado global, justamente para influir nos preços dos fretes e na atração dos fluxos para si com finalidade de maior obtenção de lucro.

Com a introdução dos contêineres, os benefícios às agências transportadoras das cargas por vias marítimas é imenso e irreversível, ao menos até que se apresente uma tecnologia ainda mais rentável. A quantidade de contêineres que podem transportar os grandes navios porta-contêineres varia de acordo com o tamanho, uma quantidade muito superior ao transportado antes de sua introdução. Atualmente o maior porta contêiner do mundo é o *HMM Algeciras*, com capacidade para transportar 24.000 Teus (contêineres de 20 pés) ele pertence ao armador *HMM (Hyundai Merchant Marina)*.

O número de carga transportada não é a única vantagem, diversas outras vantagens são oferecidas aos clientes na disputa concorrencial entre as agências marítimas de navegação global. Redução de custos no frete, embalagens, diminuição nos prazos de entrega e menores avarias e perdas são outras importantes consequências apresentadas pelas agências. Com o transporte multimodal cresce também o número de agências de navegação que oferecem serviço porta-a-porta (door/door) onde o cliente recebe a carga em seus armazéns. Segundo Neto e Ventilari (2009, p.14):

Utilizam-se sistemas multimodais, com integração de trechos marítimos, ferroviários e rodoviários. Uma carga pode sair de Santos por mar até Buenos Aires, seguir de trem até Mendoza (fronteira Argentina/Chile) e seguir de caminhão até Santiago, chegando em 10 dias. O transporte segue por onde for mais rápido, barato e seguro. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 14)

A modernização na forma de operar e de transportar as cargas marítimas, trouxe uma dicotomia nos portos globais mais avançados, por um lado gerou o desemprego no cais e por outro permitiu que vários setores da economia pudessem movimentar mais cargas numa maior velocidade a custos mais baixos. Os ditames econômicos da globalização impuseram as inovações tecnológicas aos portos, sob o argumento da inafastabilidade da eficiência do sistema portuário com custos e qualidade mais competitivos em relação aos demais portos mundiais. No Brasil, as organizações sindicais calculam os custos, mais de 50 mil portuários desempregados e o enfraquecimento dos sindicatos.

A massa trabalhadora enfraquecida aceita as condições impostas, convencidos de que este é o mundo possível. É necessário um retorno de utopias que pensem na luta e na possibilidade de um mundo diverso do que se tem hoje. Há uma nítida contradição entre a visão fantasiosa do grande capital e seus *outdoors* e *influencers* que conflitam com os olhos da agonia do trabalhador na “fila do osso”⁶⁷ ou na fila à busca de emprego. Essa contradição anuncia que um novo conflito pode surgir, não mais entre industriais e operários, mas entre o mundo do capitalismo pós-industrial e a imensa massa dos excluídos.

Nos portos brasileiros os conflitos envolvendo capital e trabalho durante muito tempo pendeu para o lado dos trabalhadores portuários; os armadores podiam contratar livremente valendo-se da lei da oferta e da procura e os trabalhadores avulsos dos portos podiam se organizar em sindicatos que eram os responsáveis pelo equilíbrio dessa balança. Com o início do período técnico-científico-informacional e a introdução dos contêineres os trabalhadores dos portos globais se converteram de trabalhadores braçais a operadores de máquinas. Nas palavras de Neto e Ventilari (2009, p.12):

A revolução científico-técnica fez com que, nos portos, instalados numa cabine climatizada, um trabalhador especializado passasse a fazer o trabalho de 50 ou 100 homens, apenas apertando botões. O porto, onde os estivadores saíam dos porões dos navios com saco de 60 quilos às costas, como formigas carregando imensas folhas, foi substituído pelo porto dos contêineres, imensos cofres de aço de 07 metros (20 pés, apropriado para cargas pesadas e com pouco volume) e 14 metros (40 pés, apropriado para produtos leves e com maior volume), aptos abrigar 21 a 27 toneladas de carga respectivamente, transportados por guindastes eletrônicos computadorizados, por pontes rolantes gigantescas, por incríveis maquinismos ultramodernos que tornaram a força do braço humano um item obsoleto. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 12)

Segundo a Associação Marítima do Pacífico, antes da containerização, em 1960, para movimentar 28,5 milhões de toneladas de carga os portos americanos precisaram de 29,1 milhões de horas/homens trabalhadas; em 1994, com a carga já containerizada, 199 milhões de toneladas de cargas foram movimentadas utilizando-se de 17 milhões de horas/homens no total. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 14)

⁶⁷ No ano de 2021 e 2022, ainda como graves reflexos da pandemia de covid-19, muitos brasileiros passaram a frequentar “a fila do osso” nos açougues, como consequência do alto índice de desemprego e a alta inflacionária corroendo o poder de compra das famílias.

Carlos Mauri Alexandrino relata um episódio ocorrido na década de 1930, a revolta dos portuários contra a introdução de novo maquinário no porto:

No início dos anos 30 houve em Santos uma grande disputa em torno da modernização tecnológica, informação útil para quem pensa que essas questões são exclusivas do nosso tempo. Foi a época em que se introduziram no porto as chamadas “grabs”, espécie de pá-mecânica com um estranho formato de aranha. Acoplado aos velhos guindastes “palmeira”, cujos remanescentes ainda se pode ver no armazém 6, o equipamento baixava sobre o carvão vindo de Cardiff com uma voracidade implacável nos porões dos navios. Em uma hora realizava o trabalho de dez homens em um dia – o carvão era desembarcado a pá e força humana, com auxílio de grandes baldes que os guindastes içavam assim que ficavam cheios. “Não pode, não pode. Fora com a máquina.”, gritavam os trabalhadores, já enxergando o desemprego. Foi greve de imediato e no fim da manhã a grab ficou lá, estatelada no cais do armazém 14, inerte como um bicho morto. Mas não teve jeito, a aranha milagrosa daquele início dos anos 30 tomou conta do cais das descargas de carvão. Até serem substituídas pelas esteiras rolantes, naturalmente. (ALEXANDRINO, in Revista UNIMES, n.1, p. 27 *apud* NETO; VENTILARI; 2009, p. 14-15, *nota de rodapé* n. 3)

Conforme analisamos nos primeiros capítulos desta tese, os portos brasileiros foram em sua maioria construídos no início do século XX, em uma época em que ainda não existiam os grandes navios porta-contêineres. Após a introdução dos contêineres na década de 1960, sobretudo após a lei de modernização portuária em 1993 e com abertura para a privatização dos terminais portuários quase todos os portos marítimos brasileiros sofreram mudanças em suas estruturas, todavia, nem sempre suficientes e compatíveis com os praticados em outras partes do mundo. A maior parte dos portos marítimos brasileiros passou por um processo lento de sucateamento, com exceção dos Portos de Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro e Porto da Madeira, os demais possuem ainda uma distância muito grande em termos de eficiência e qualidade em relação a portos como Singapura, Hong Kong e até mesmo Rotterdam, um porto que também não alcança as modernizações dos portos asiáticos.

Com a edição da Emenda n. 07 de 1995 que alterou o artigo 178 da Constituição Federal de 1988 e mais tarde com a promulgação da Lei n. 9.432 de 1997 trouxe uma nova ordenação do transporte marítimo procurando modernizar o setor. Dispõe o art. 178 da Constituição Federal de 1988:

CF, art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreos, aquático e terrestre, devendo à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendidos o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (CF, art. 178)

Por sua vez, a Lei n. 9432 de 1997 alterou os seguintes pontos do transporte marítimo brasileiro (NETO; VENTILARI; 2009, p. 20):

- 1) Abertura do capital das empresas brasileiras de navegação, sem qualquer restrição;
- 2) Prescrição de cargas a navios de bandeira brasileira, no transporte internacional, apenas quando provenientes de países que adotem mecanismos protecionistas para a Marinha Mercante e a Construção Naval (reciprocidade);
- 3) Navegação de cabotagem e apoio portuário e marítimo restrito às empresas brasileiras de navegação, com afretamento de embarcações estrangeiras sujeito à prévia aprovação;
- 4) Afretamento de embarcações estrangeiras liberado para a navegação internacional, com prévia aprovação, apenas quando do transporte de cargas prescritas à bandeira;
- 5) Criação do Registro Especial Brasileiro para as embarcações de bandeira brasileira, possibilitando a redução de carga fiscal, sobre a atividade.

Na década de 1990, o Mercosul, na zona de livre comércio entre o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai influenciou o legislador brasileiro em busca de uma nova regulamentação portuária; pois, a Argentina vivia um forte processo de privatização portuária e avançava na modernização de seus portos. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 23)

Foi neste período, década de 1990, que o Complexo portuário de Suape concedeu os serviços e as áreas de operação e armazenagem a empresas privadas e a administração pública pernambucana ficou responsável pela infraestrutura. Suape tornou-se o corredor de exportação das extensas plantações de frutas do Vale do Rio São Francisco, mangas, melões, uvas, mamões e limões, e das plantações do cerrado do Oeste da Bahia, Sul do Maranhão e do Piauí, a partir de então outros portos seguiram o seu exemplo de administração portuária. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 24)

O Porto de Suape impulsionou a campanha pela aprovação da Lei de Modernização dos Portos, 1993, que viria acabar com o monopólio estatal das Cias. Docas e do fornecimento da mão-de-obra avulsa dos sindicatos dos portuários. Campanha impulsionada e financiada, sobretudo pelos empresários do setor portuário. Os trabalhadores, entretanto, fizeram oposição,

sem sucesso, já antevendo na ofensiva patronal um atentado aos direitos conquistados em décadas de lutas sindicais. Nas palavras de Neto e Ventilari (2009, p. 28):

Concluem os sindicalistas que: Essa deterioração do poder aquisitivo dos trabalhadores e da massa de salários originária do fator-trabalho no porto já está trazendo um impacto danoso à cidade de Santos e à região, cuja economia, em grande medida, baseia-se na atividade portuária.

Para o movimento sindical a nova lei dos portos foi conquistada à base de poderosos lobbies em Brasília, e possui um forte conteúdo desempregador, somente beneficiando os operadores portuários e os grandes usuários do porto, que podem negociar preços melhores para suas cargas. (NETO; VENTILARI; 2009, p. 28)

Os trabalhadores portuários não conseguiram convencer a opinião pública e demonstrar que seus interesses eram interesses da sociedade e nem demonstrar que no modelo portuário anterior seria possível modernizar a estrutura portuária.

No Brasil, o Porto de Santos (ver capítulo 2) foi o centro da atividade sindical portuária e já no final do século XIX os trabalhadores portuários se organizavam em lutas por melhores condições de trabalho e salários. Com a Lei 8.630 de 1993, a Nova Lei de Portos, foi o fim do monopólio do sindicato dos avulsos como intermediador da mão-de-obra, uma conquista já consolidada há décadas.

Segundo Neto e Ventilari (2009, p. 43) a nova regulamentação apenas serviu para desorganizar a vida laboral nos portos e não viria a trazer benefícios efetivos a nenhuma das partes: “A mão-de-obra se tornaria instável, prejudicando o treinamento específico necessário para o exercício das tarefas portuárias.”

O espaço portuário, por sua própria natureza com um forte caráter público, não poderá ser totalmente privatizado. O Estado pode delegar a execução direta dos serviços, mas, não pode, entretanto, se afastar do controle e da regulamentação. O transporte marítimo é por sua complexidade regido por princípios que regem a segurança⁶⁸ nacional, pelo Direito Internacional, e fortemente pelos usos e costumes do Direito Marítimo Internacional (ver capítulo 2).

A legislação portuária de 1993 (art. 57 da Lei 8630) trouxe a figura do trabalhador multifuncional, para ela o trabalhador portuário deveria buscar adequar-se progressivamente a

⁶⁸ O porto sempre foi entendido como local estratégico para defesa nacional com prioridades militares.

multifuncionalidade do trabalho, ou seja, aperfeiçoar-se tecnicamente aos modernos processos de manipulação das cargas a fim de aumentar sua produtividade. Por ela, os trabalhadores portuários devem se tornar capazes de executar diferentes tarefas, ao invés da especialização radical que ocorria no modelo anterior.

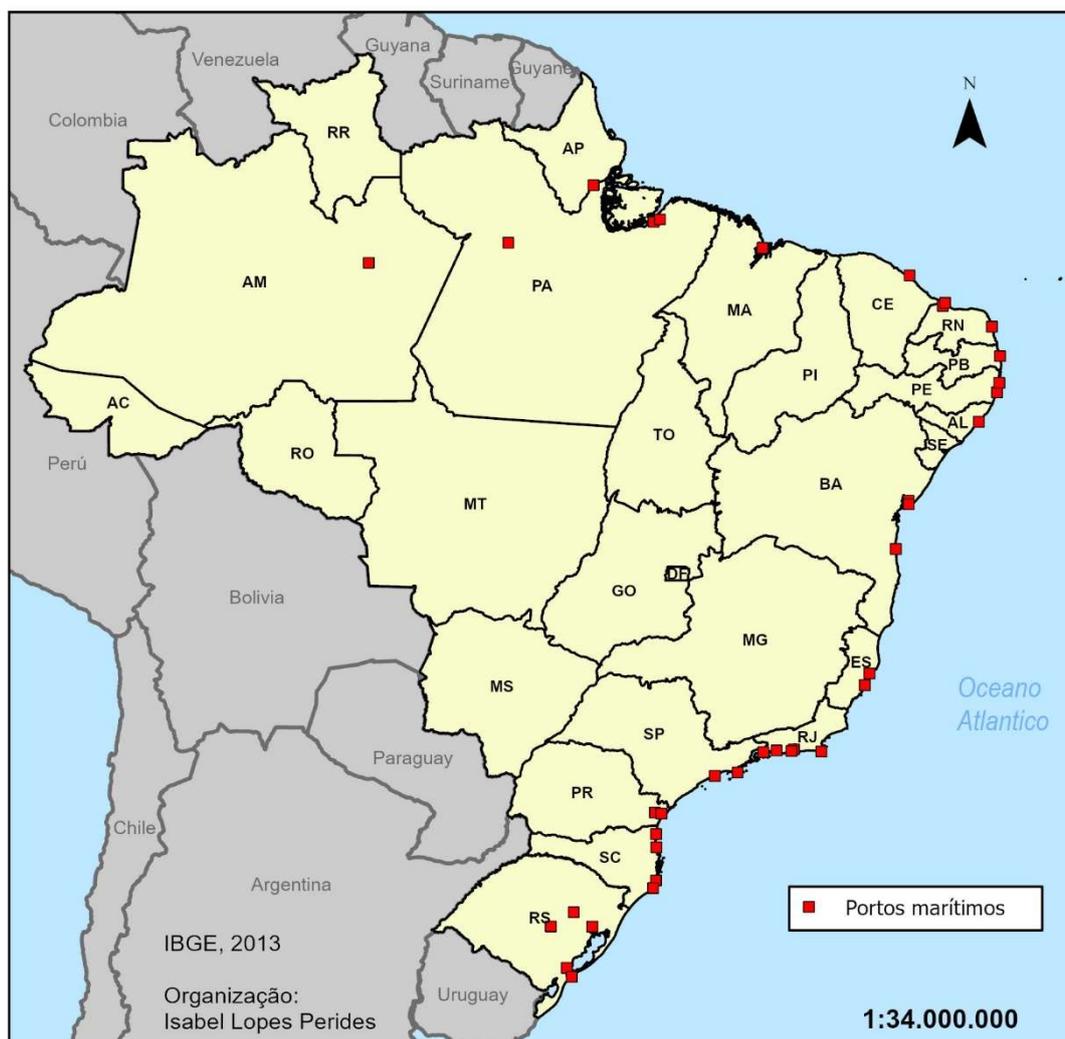
A multifuncionalidade não é ainda uma realidade portuária brasileira. A multifuncionalidade exige treinamento prévio e negociação já que a oportunidade deve ser oferecida a todos os trabalhadores. Ela é conflitante com a exigência real do treinamento específico para cada ramo de atividade do trabalho portuário e a inevitável aptidão natural para a realização de algumas tarefas o que acaba por gerar a desmultifuncionalidade. Apesar das dificuldades reais para aplicação da multifuncionalidade é desejável a busca de sua aplicação como instrumentos de proteção do trabalhador portuário.

4.3 FLUXOS GLOBAIS

A costa brasileira possui 8,5 mil quilômetros navegáveis e um setor portuário que movimentava anualmente mais de 700 milhões de toneladas das mais variadas mercadorias. O sistema portuário brasileiro é composto por portos públicos, entre marítimos e fluviais.

No Brasil existem 36 Portos Públicos organizados (ver mapa 4). Nessa categoria encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas (ver quadro 12), ou delegadas a municípios, estados ou consórcios públicos (ver quadro 13).

Mapa 4 – Portos marítimos brasileiros



Fonte: Dados IBGE, 2013, organizado pela autora, 2023.

É importante ressaltar que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) usa como classificação de porto marítimo ou fluvial o tipo de navegação de longo curso ou interior, e não por localização geográfica. Por exemplo, o Porto de Manaus é geograficamente fluvial, entretanto na classificação da SNPTA é considerado marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas. A Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários⁶⁹ (SNPTA) oferece algumas definições e conceitos:

⁶⁹ Disponível em: < <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario#> > acesso em: 07 de agosto de 2023.

Porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidade de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária.

Portos marítimos: são aqueles aptos a receber linhas de navegação oceânica, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independente de sua localização geográfica.

Portos fluviais: são aqueles que recebem linhas de navegação oriundas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores.

Instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

Instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior.

Há uma Portaria Interministerial (n. 24 de 11/02/2015) que contém a relação de 122 Portos Fluviais que são classificados como Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte, os demais portos, que não estiverem nesta relação, continuam a ser classificados apenas como Portos Fluviais.

O anexo da Resolução 2969 da ANTAQ contém a lista das 235 instalações portuárias públicas e privadas, tanto marítima como fluvial. São 39 os Portos Marítimos Públicos.

Os Portos Públicos administrados por Companhias Docas são 17 conforme a tabela:

Quadro 11 – Portos públicos

Porto	Estado	Autoridade Portuária
Porto de Santos	SP	SPA
Porto de Angra dos Reis	RJ	CDRJ
Porto de Itaguaí	RJ	CDRJ
Porto do Rio de Janeiro	RJ	CDRJ
Porto de Niterói	RJ	CDRJ
Porto de Vitória	ES	CODESA
Porto de Barra do Riacho	ES	CODESA
Porto de Ilhéus	BA	CODEBA
Porto de Aratu	BA	CODEBA
Porto de Salvador	BA	CODEBA
Porto de Maceió	AL	CODERN
Porto de Natal	RN	CODERN
Porto de Areia Branca	RN	CODERN
Porto de Fortaleza	CE	CDC
Porto de Vila do Conde	PA	CDP
Porto de Belém	PA	CDP
Porto de Santarém	PA	CDP

Fonte: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, organizado pela autora, 2023.

Os portos organizados delegados são 18 conforme a tabela:

Quadro 12 – Portos organizados delegados

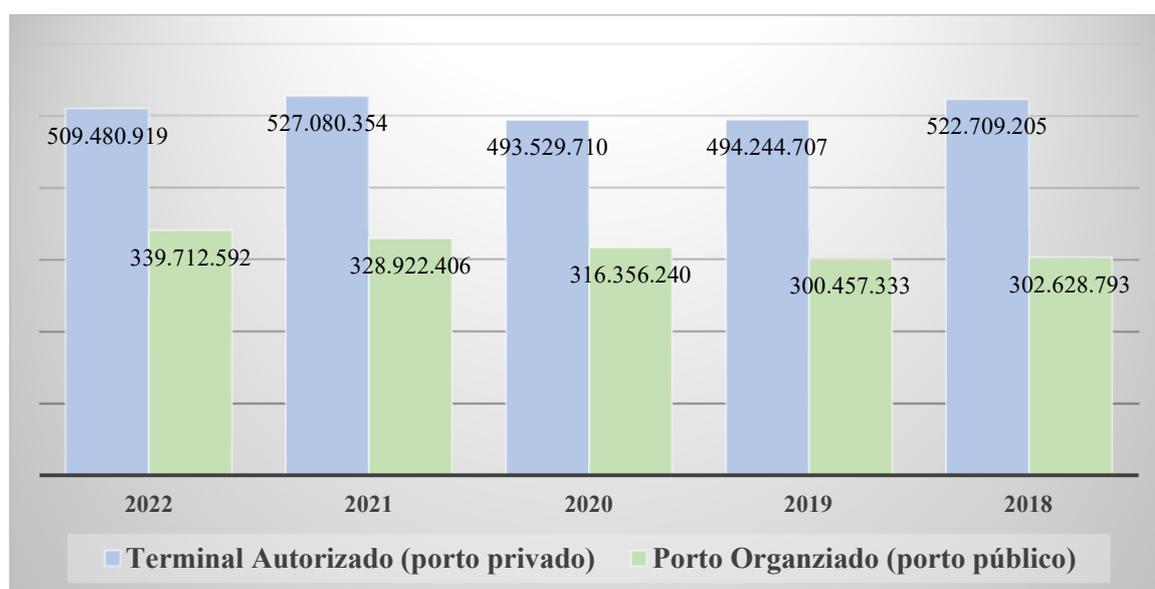
Porto	Estado	Autoridade Portuária	Tipo
Porto de Suape	PE	SUAPE	Marítimo
Porto de Imbituba	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de Laguna	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de São Franc. do Sul	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de Itaqui	MA	EMAP	Marítimo
Porto de Cabedelo	PB	DOCAS -PB	Marítimo
Porto do Recife	PE	PORTO DO RECIFE S.A	Marítimo
Porto de São Sebastião	SP	CDSS	Marítimo
Porto de Antonina	PR	APPA	Marítimo
Porto de Paranaguá	PR	APPA	Marítimo
Porto de Pelotas	RS	PORTO RS	Marítimo
Porto de Porto Alegre	RS	PORTO RS	Marítimo
Porto de Rio Grande	RS	PORTO RS	Marítimo
Porto de Porto Velho	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de Itajaí	SC	SPI	Marítimo
Porto de Macapá	AP	CDSA	Marítimo
Porto de Forno	RJ	COMAP	Marítimo
Porto de Manaus	AM	SNPH	Marítimo

Fonte: Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, organizado pela autora, 2023.

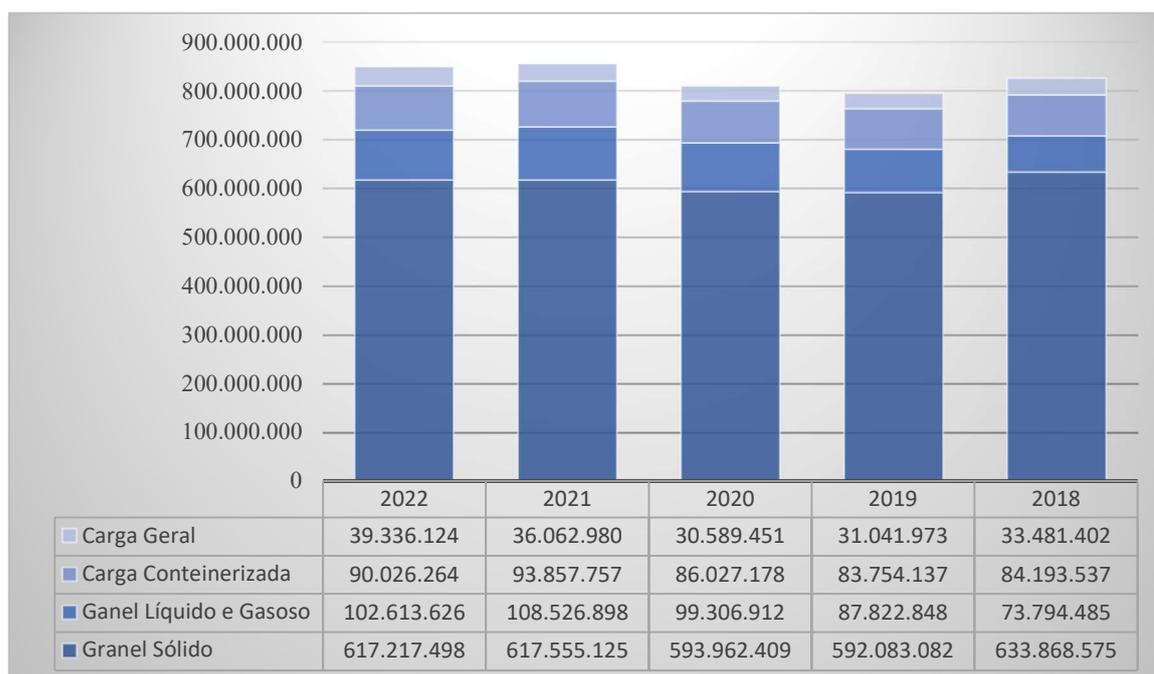
Para entendermos a importância dos portos para o nosso país basta dizermos que os mesmos são utilizados por 95% do comércio exterior nacional. Em 2022 foram movimentados 1.206.807.759 (t) nos portos brasileiros, sendo que destes 784.606.191 (t) foram nos portos privados (autorizados) e 422.201.568 nos portos públicos (porto organizado). Somente no porto organizado, em 2022, o Porto de Santos movimentou 37.625.331 (t) pela movimentação em contêineres. Dos quais 17.334.060 (t) foram por carga desembarcada e 20.291.271 (t) por carga embarcada, e 32.099.922 (t) em navegação de longo curso. Em relação as mercadorias containerizadas, no Porto de Santos, 1.436.869 (t) foram de café, 1.337.618 (t) de algodão, 1.218.119 (t) de outros compostos organo-inorgânico, 1.202.489 (t) de açucars de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura e 1.079.382 (t) de carnes de animais da espécie bovina, congeladas. (ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO, ANTAQ)

Do transporte efetuado em nossos portos em 2022, 849.139.511 (t) foram por transporte de longo curso (via marítima), dos quais 509.480.919 (t) por terminal autorizado (porto privado) e 339.712.592 (t) por porto organizado (porto público) (ver gráfico 11). Destes, 162.265.288 (t) foram de importados e 686.928.224 (t) foram de exportados (ver gráfico 13). Em relação as mercadorias no total dos portos em 2022, 343.908.439 (t) foram de minério de ferro, 78.105.160 (t) de soja, 50.718.755 (t) (ver gráfico 14). Do transporte em via de longo curso em 2022, 667.217.498 (t) foram transportadas em granel sólido e 102.613.626 (t) transportadas em granel líquido e gasoso (ver gráfico 12). (ESTATÍSTICO AQUAVIÁRIO, ANTAQ)

Gráfico 11 – Transporte via longo curso por tipo de instalação (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

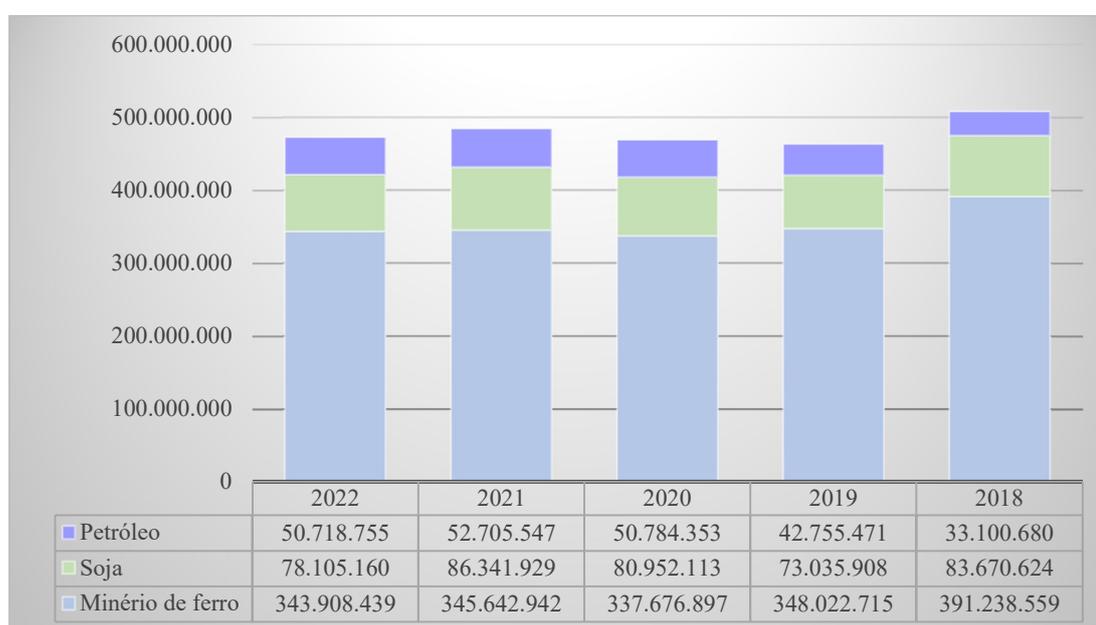
Gráfico 12 – Transporte via longo curso por perfil de carga (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

O se pode observar nos anos de 2020 e 2021, anos de pandemia de COVID-19, é um discreto aumento no fluxo tanto dos terminais autorizados quanto dos portos públicos, se comparados com os anos de 2018 e 2019. (ver gráfico 11) No transporte de longo curso por sentido da embarcação, observa-se que em 2020 houve uma discreta diminuição na importação, o que não se repete em 2021. Já em relação a exportação houve um discreto aumento no ano de 2020 se comparado ao ano de 2019. (ver gráfico 13)

Gráfico 13 – Transporte via longo curso por sentido (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 14 – Transporte via longo curso por grupo de mercadorias (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

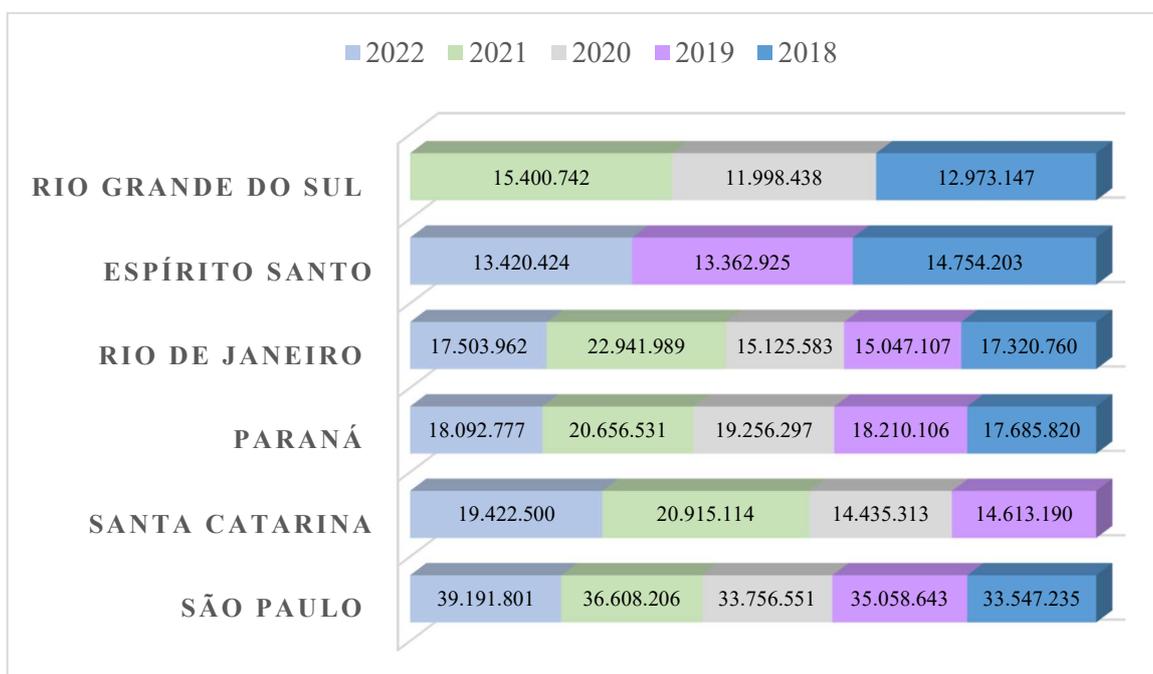
Do transporte em longo curso, no ano de 2022, em relação aos importados, 37.430.831 (t) teve como origem portos dos Estados Unidos, 21.397.231 (t) portos da China e 9.500.729 (t) portos da Rússia (ver gráfico 15), com destino aos portos de São Paulo 39.191.801 (t), Santa Catarina 19.422.500 (t) e Paraná 18.092.777 (t) (ver gráfico 16). Já em relação a exportação 328.199.026 (t) tiveram como destino a China, 31.614.446 (t) os Estados Unidos e 24.002.915 (t) (ver gráfico 17) com origem em Maranhão 188.851.382 (t), Rio de Janeiro 162.846.084 (t) e São Paulo 106.717.889 (t) (ver gráfico 18).

Em 2022, a Austrália, surge no gráfico 15 como país de origem, como um dos 6 primeiros países em volume de importação com quem o Brasil manteve relações. Já na importação por porto de destino, o Rio Grande do Sul, em 2022, não aparece no gráfico como um dos 6 principais portos de destino como nos anos anteriores (ver gráfico 16).

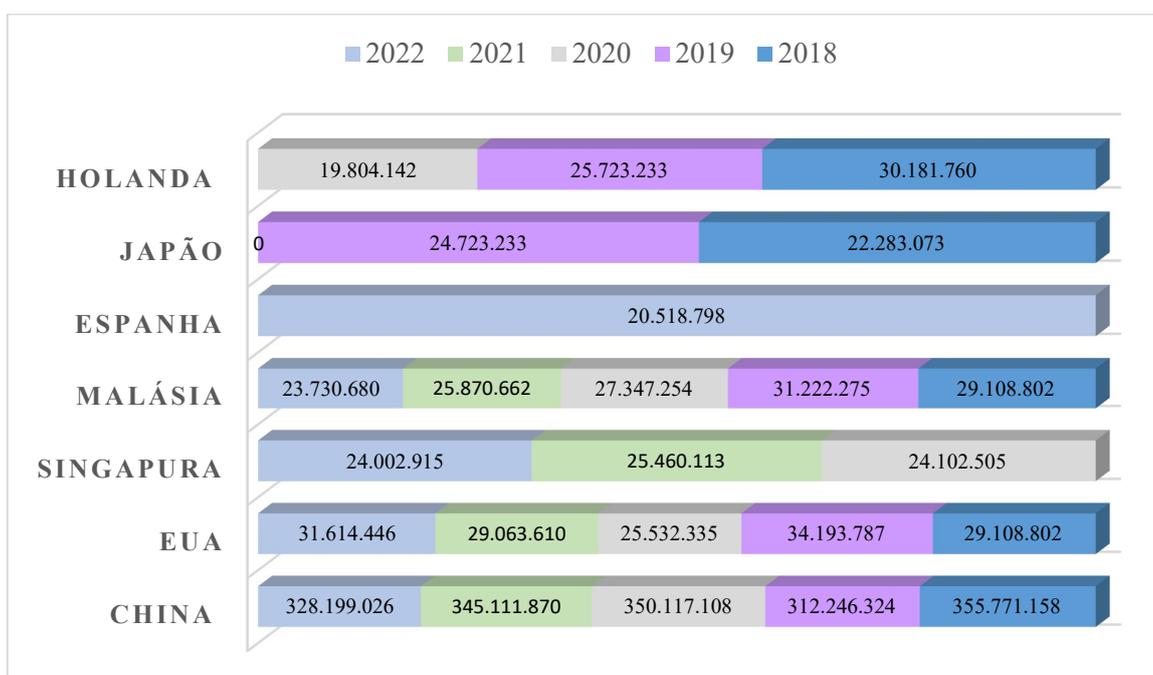
Gráfico 15 – Transporte via longo curso – importação por país de origem (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 16 – Transporte via longo curso – importação por porto destino (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 17 – Transporte via longo curso – exportação por país de destino (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

No quesito exportação, o porto de origem que mais se destacou em volume transportado, foi o porto do Maranhão, seguido pelo Rio de Janeiro e São Paulo, nos anos de 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022 (ver gráfico 18).

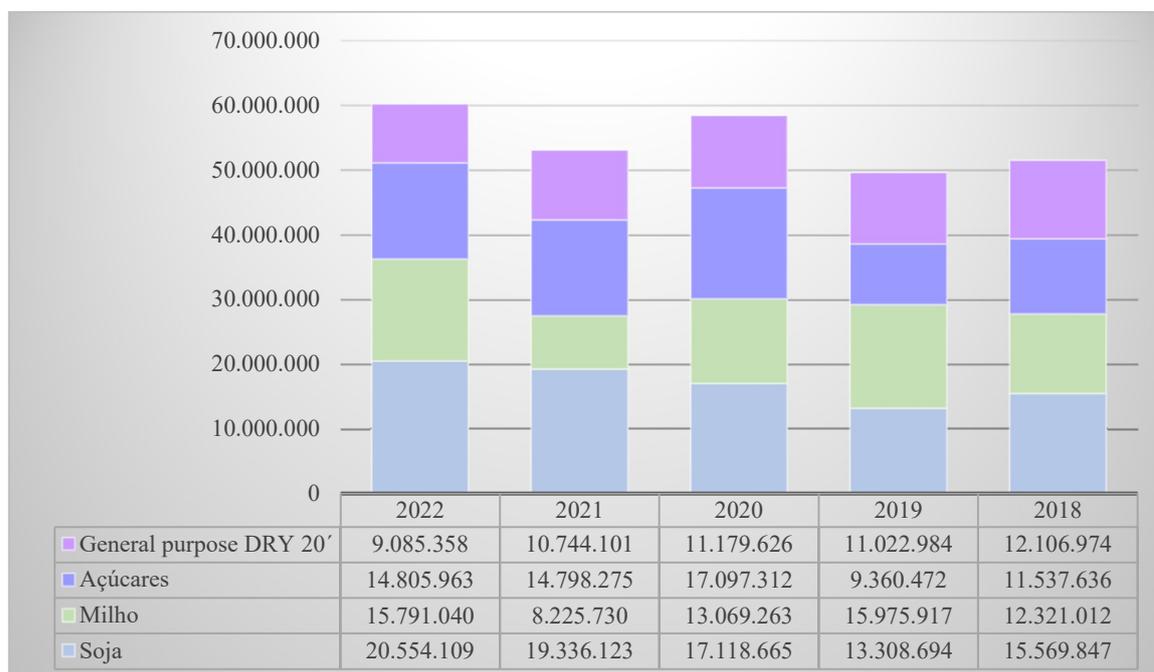
Gráfico 18 – Transporte via longo curso – exportação por porto de origem (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

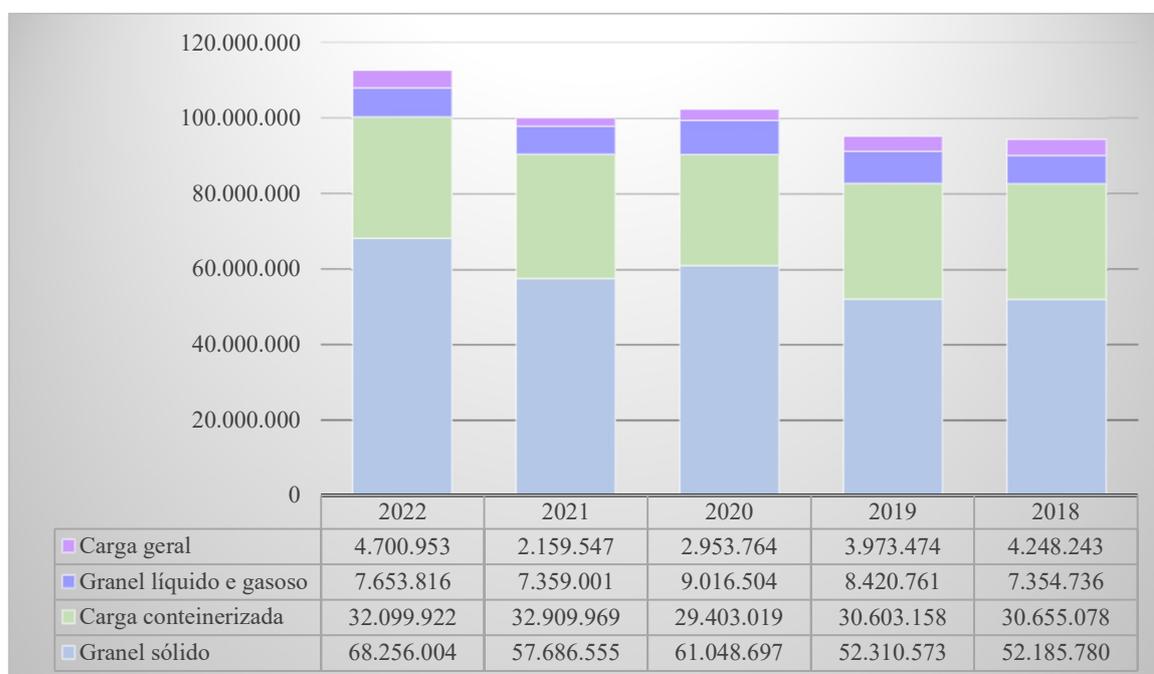
No porto de Santos a mercadoria mais transportada desde 2018 foi a soja, pode-se observar no gráfico 19 um aumento do fluxo nos anos de 2020, 2021 e 2022. Esse fato remete ao gráfico 20 em que se verifica que o granel sólido é o perfil de carga que mais se destaca em volume, seguida por carga containerizada e granel líquido e gasoso.

Gráfico 19 – Transporte via longo curso – por grupo de mercadorias, porto organizado de Santos (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

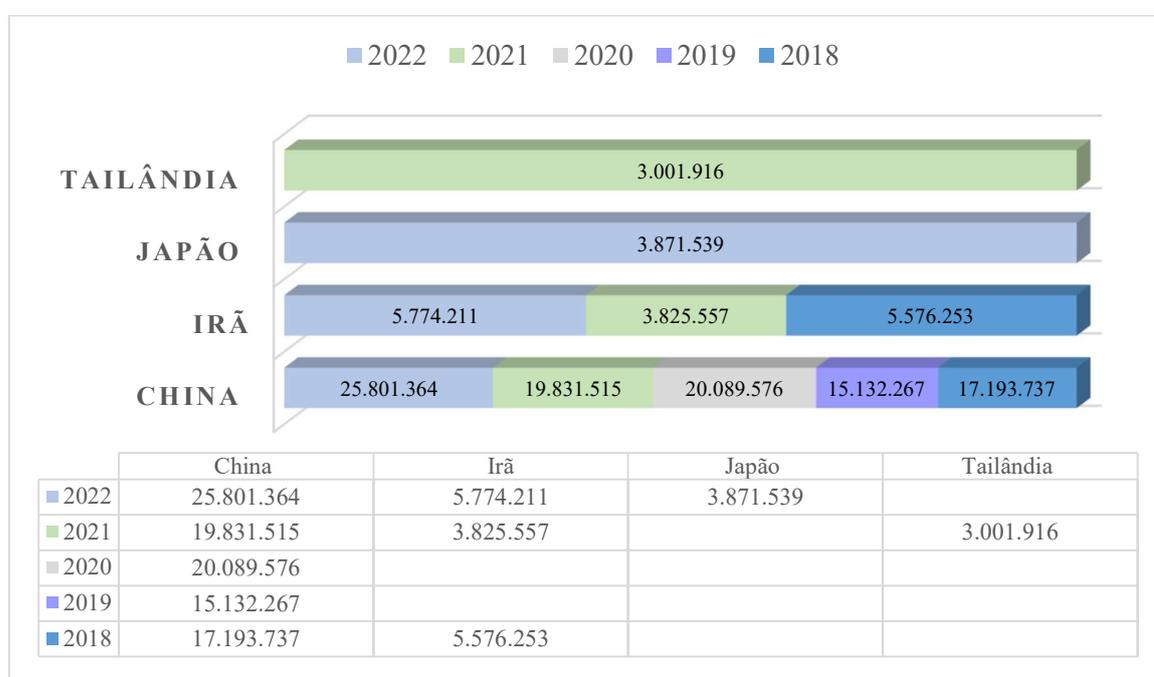
Gráfico 20 – Transporte via longo curso por perfil de carga – porto organizado de Santos (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

No gráfico 21, pode-se observar o país destino das exportações do porto de Santos. Em 2022, aparece o Japão, que não consta no ranking dos 4 países para quem o Brasil mais exportou desde 2018. O mesmo acontece com a Tailândia, em 2021. No gráfico 22, pode-se observar os países de origem das importações. China, Estados Unidos, Rússia, Argentina e Bélgica são, desde 2018, os 5 primeiros países em volume de importação, com alterações pontuais em relação a classificação.

Gráfico 21 – Transporte via longo curso – exportação por país de destino, porto organizado de Santos (t)



Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

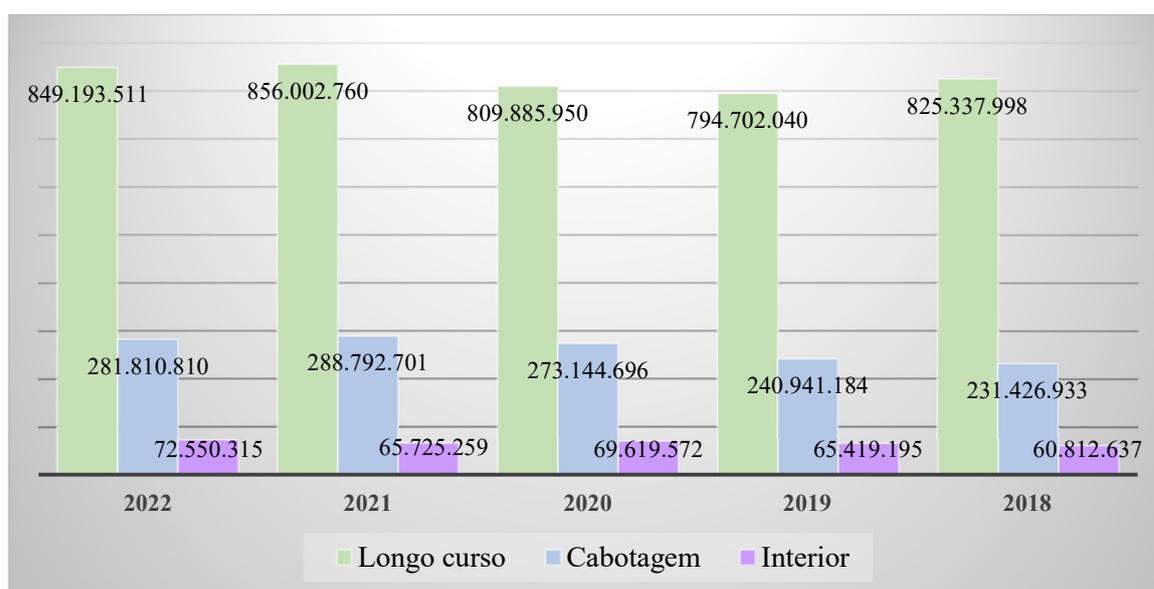
Gráfico 22 – Transporte via longo curso – importação por porto país de origem, porto organizado de Santos (t)



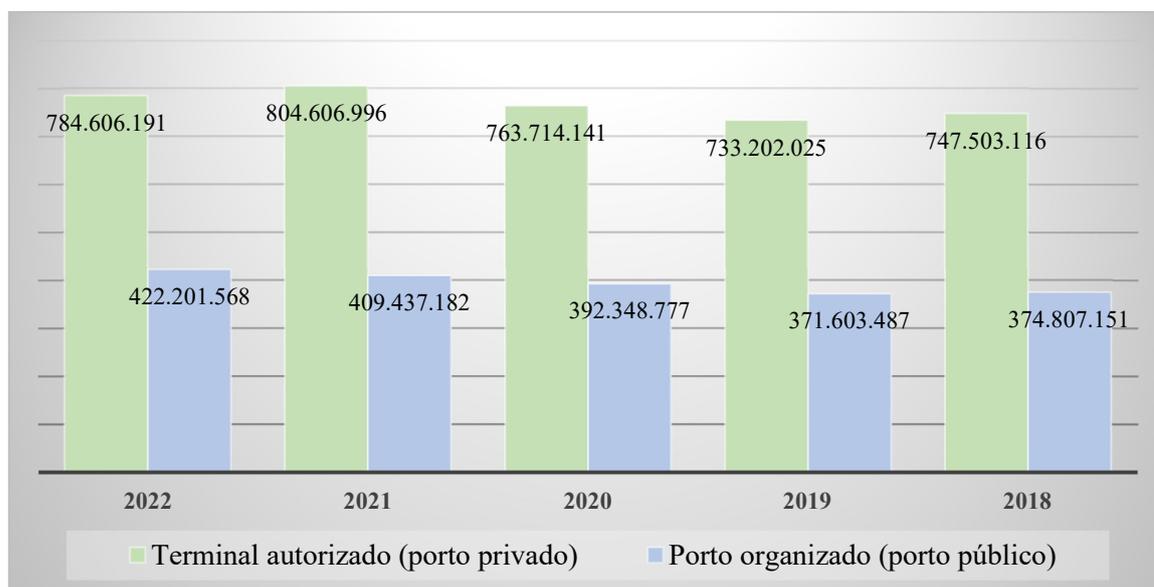
Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Em termos de Brasil, por tipo de movimentação portuária, a navegação por longo curso aparece com grande destaque no gráfico 23, seguida por cabotagem e navegação interior. Já por tipo de instalação o destaque fica com os terminais privados seguidos pelos portos públicos.

Gráfico 23 – Movimentação portuária por tipo de navegação (t)

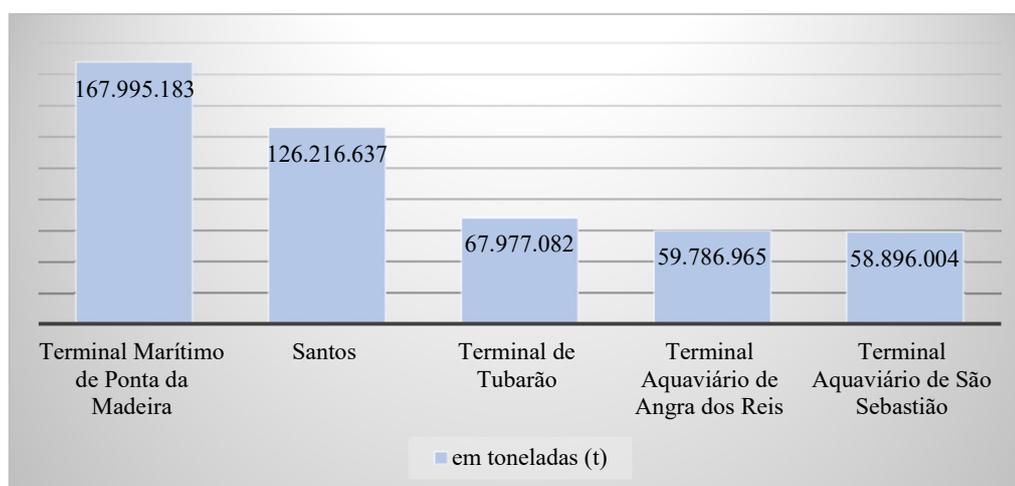


Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

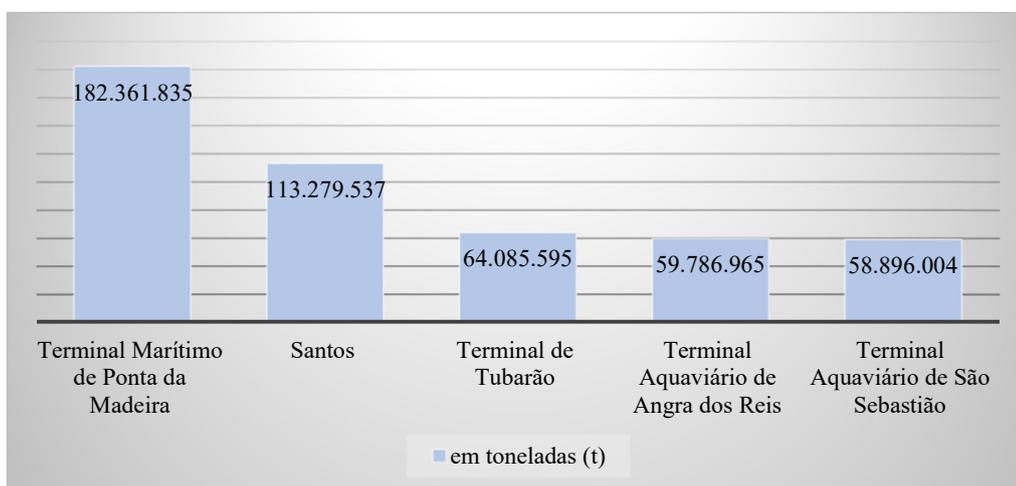
Gráfico 24 – Movimentação portuária por tipo de instalação (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

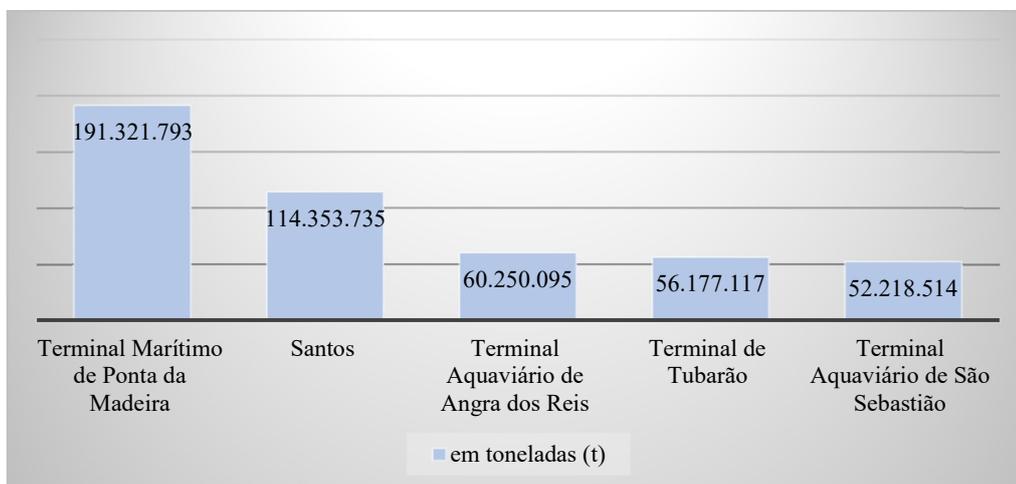
Desde 2019 que o principal porto em volume transportado foi o Terminal Marítimo Ponta da Madeira seguido por Santos; já os portos Terminal Tubarão, Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, Terminal Aquaviário de São Sebastião e Paranaguá se revezam nas posições de terceiro a quinto lugar, conforme pode-se observar nos gráficos 25, 26, 27 e 28.

Gráfico 25 – Movimentação portuária por instalação, em 2022 (t)

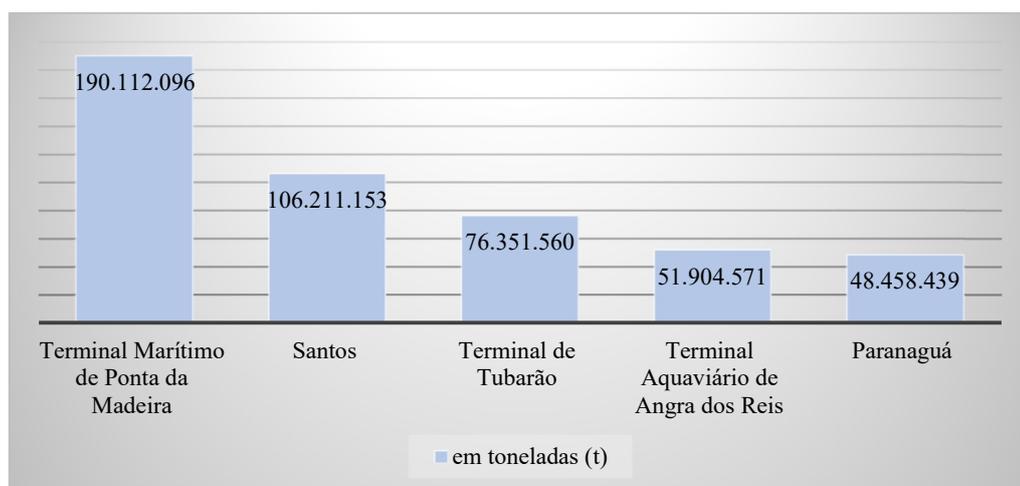
Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 26 – Movimentação portuária por instalação, em 2021 (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 27 – Movimentação portuária por instalação, em 2020 (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

Gráfico 28 – Movimentação portuária por instalação, em 2019 (t)

Fonte: dados Estatística Aquaviário – Antaq, organizado pela autora, 2023.

4.4. RELAÇÃO PORTO-CIDADE

Com a transformação das realidades marítimas e portuárias os Estados precisaram repensar as normas jurídicas atinentes a nova realidade. Houve a necessidade das transformações organizacionais e de gestão dos portos com novos paradigmas de contratos para as operações portuárias, a implementação de novas tecnologias digitais e a introdução da logística cada vez mais integrada nas atividades portuárias além das necessárias mudanças dos navios, das infraestruturas portuárias e dos contratos de transporte. (SILVA, 2021, p. 308)

Cátia Antônia da Silva (2011) a partir de uma releitura de Luxemburgo analisa que o conceito de economia política ajuda a compreender que a economia traz em si todos os aspectos da sociedade. E quando utilizado em geografia econômica deve ser entendida em seu sentido amplo, enquanto economia social, um modo de vida fundado na produção. (SILVA, 2019, p. 207-208)

Para Rosa de Luxemburgo (2002 [1907]) uma das definições possíveis para a economia política: “é uma ciência que explica a essência da economia de um povo, ou seja, as leis segundo as quais um povo, pelo seu trabalho, cria sua riqueza, a faz aumentar, a reparte entre os indivíduos, a consome e cria de novo.” Já a partir da crítica realizada por Karl Marx, a economia política se torna o método de análise que tem por objetivo explicar as leis de formação, desenvolvimento e expansão do modo de produção capitalista. (SILVA, 2019, p. 207)

Segundo Silva (2019, p. 208) dentre as diversas abordagens de economia política nos estudos urbanos, sobretudo aqueles que partem do arcabouço teórico marxista, a “teoria da acumulação de capital” auxilia no esforço de compreensão da “cidade como um nó de intersecção na economia do espaço, do desenvolvimento capitalista e da forma espacial.” Nas palavras de Silva (2019):

Segundo essa perspectiva teórica, as cidades possuem uma dupla funcionalidade no movimento do modo de produção capitalista: a concentração e a circulação da mais-valia. Todavia, tais funcionalidades se expressam de modo completamente distinto em cada cidade, sobretudo quanto aos seus papéis no sistema de cidades. Em grande medida, essa diferenciação se dá em razão do ambiente construído que constituem as cidades, e que surge pela mobilização e concentração geográfica da mais-valia. Ou seja, as diversas possibilidades de disposição das formas urbanas presentes no interior das cidades resultaria num papel diferencial de cada cidade no interior dos circuitos de capital. (SILVA, 2019, p. 208)

Silva (2019) analisa que para Santos (2009b, p.114) a economia política da cidade deve levar em conta a divisão social do trabalho, que se expressa geograficamente na divisão territorial do trabalho. Contudo essa perspectiva expressaria somente “a economia política da urbanização de uma cidade”, assemelhando-se às atividades voltadas ao exterior. Para uma compreensão total é necessário considerar a forma como a cidade se organiza em face da produção em cada momento, aproximando-se da compreensão das atividades voltadas ao interior da estrutura da economia urbana. (SILVA, 2019, p. 209)

Silva (2019) acredita ser fundamental a aproximação entre os movimentos da totalidade e da economia política da cidade. Para ele, uma possibilidade de análise dessa aproximação pode se dar pelo estudo dos eventos geográficos que “quando efetivados em contextos urbanos e metropolitanos permitem uma melhor identificação dos agentes e processos que atuam na cidade” mas que são de outras escalas geográficas e históricas. (SILVA, 2019, p. 210)

Estes eventos, quando cristalizados nas formas geográficas, se mostram como poderosos instrumentos de difusão de capital e dispositivos capazes de transformar profundamente as estruturas sociais dos lugares, ou seja, a economia política da cidade. (SANTOS, 2011 *apud* SILVA, 2019, p. 211) Santos (2009a., p. 146) analisa que a “cada novo acontecer as coisas preexistentes mudam o seu conteúdo e também sua significação [...] na verdade os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali, mesmo onde estão, novas características.”

Silva (2019, p. 211) oferece uma análise das transformações da economia política das cidades da Baixada Santista em sua tese de doutoramento, *Circuito Espacial Produtivo do Petróleo na Bacia de Santos e a Economia Política da Região Metropolitana da Baixada Santista*, com foco nos eventos geográficos, nas formas geográficas e em seus conteúdos, buscando reconhecer os principais objetos técnicos que compõem a configuração territorial e de algum modo são animados por esse circuito. Nesse sentido, Silva (2019, p. 211-212) reconhece o Porto de Santos e a Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, como as formas geográficas mais significativas para as análises sobre a economia política da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Esses macro objetos técnicos, segundo Silva (2019) se mostram significativos por serem as principais interligações das cidades que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista em relação à rede de cidades do Estado de São Paulo e do território nacional.

O Porto de Santos, apesar de sua existência remontar ao século XVI, teve sua primeira grande modernização e participação na estrutura das atividades econômicas do estado de São Paulo e da rede de cidades desse estado somente a partir de 1880. A partir de 1886, o Porto de Santos se tornou fundamental no escoamento da produção do café paulista. Muito em razão dos grupos empresariais Gaffrée e Guinle e Cia, que começaram a investir na agricultura cafeeira no interior de São Paulo, ao mesmo tempo em que se inicia o processo de construção de extensas ferrovias que ligariam essas fazendas ao Porto de Santos (HONORATO, 1996 *apud* SILVA, 2019, p. 212)

Xavier (2011, 329-343) analisou os sistemas de engenharia e a tecnificação do território a partir da rede rodoviária brasileira. Para a análise dividiu o processo em três períodos: 1) entre a segunda metade do século XIX e os anos 1930, com a integração parcial do território; 2) entre o final da grande guerra e o início da década de 1960, marcado pela mecanização e a formação de um mercado nacional unificado; e 3) após 1964, com as modernizações que integram o país ao movimento de internacionalização.

A integração, ainda que parcial, do território marcou uma transição para o país, até então, formado por “um arquipélago de subespaços” com logísticas próprias. Essa integração proporcionou uma nova distribuição das atividades do país. A nova configuração territorial aparece como suporte para grande aparelhamento técnico nas estradas de ferro, navegação a vapor internacional, cabotagem, navegação fluvial, rede telegráfica e cabos submarinos. (XAVIER, 2011, p. 330)

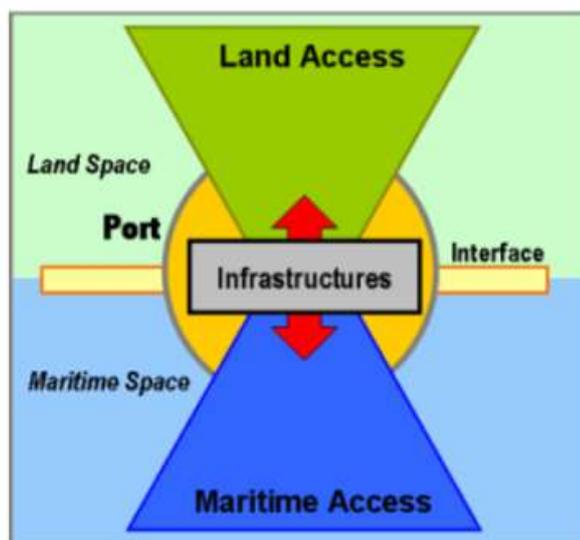
O desenvolvimento técnico e a administração desses sistemas se deram de forma fragmentada, com a utilização de técnicas externas operacionalizadas por grandes empresas americanas e europeias. (XAVIER, 2011, p. 330)

A relação porto/cidade de modo geral centraliza-se na interface entre o porto e a cidade, na zona urbana-costeira. Tal relação baseia-se em vínculos funcionais e espaciais, isto é, na relação existente entre o porto e a cidade em razão de atividades industriais, comerciais, de transporte e da proximidade espacial entre eles. (ORNELAS, 2008, p. 21)

Hoyle (1989) compreende a interface entre porto/cidade como sendo a “linha de demarcação geográfica entre as terras de uso do porto e as terras de uso da cidade”, conforme pode-se observar na imagem 4. Segundo ele, as relações entre porto e cidade nessa interface, muitas vezes, acontecem de forma cooperativa e harmônica, outras vezes, no entanto, pode se

estabelecer de forma hostil e discordante. (HOYLE, 1989, p. 429 *apud* ORNELAS, 2008, p. 21)

Imagem 4 – Land Access



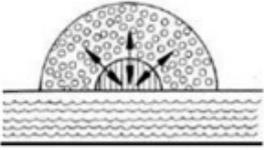
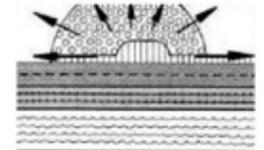
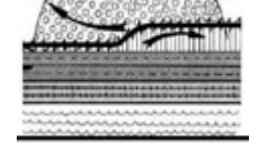
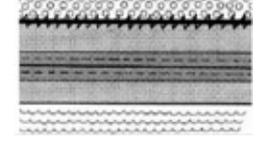
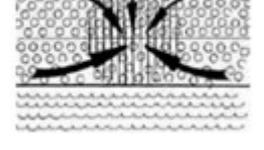
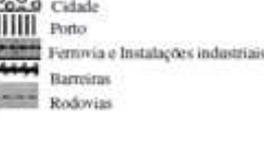
Fonte: RODRIGUE E SLACK, 1998 *apud* ORNELAS, 2005, p. 21.

Rodrigue e Slack (1998) acreditam que a cidade e o porto estão, frequentemente, competindo o mesmo espaço, tal competição acaba influenciando sobre o crescimento e desenvolvimento de ambos. Os portos apresentam um complexo de relações com as cidades que os abrigam. (RODRIGUES E SLACK, 1998 *apud* ORNELAS, 2008, p. 22)

Para Boubacha (1997) o porto e a cidade formam um sistema baseado na imbricação e na complementariedade de suas diferentes funções para construir lugares de intercâmbio, de valorização e de produção abertas ao comércio. (BOUBACHA, 1997, p. 70 *apud* ORNELAS, 2008, p. 22)

Nas últimas décadas grande parte das atividades portuárias tem sido instaladas para além do espaço urbano. As antigas instalações portuárias, mais centrais, têm sido paulatinamente substituídas por instalações mais compatíveis com as alterações técnicas e tecnológicas e mais distantes do centro (ver imagem 14). (ORNELAS, 2008, p. 23-24)

Quadro 13 – Transformação da interface porto/cidade de Gravari-Barbas (1986)

	1- A cidade portuária pré-industrial
	2- A expansão ao longo do litoral
	3- A compartimentação do porto
	4- A retirada das atividades industriais e portuárias
	5- A “reconquista” do porto
	Legenda

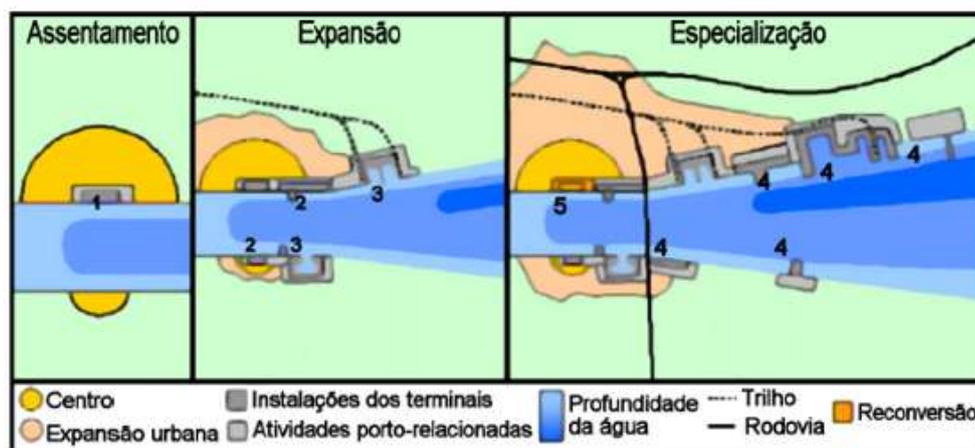
Fonte: HENRY (2006) *apud* ORNELAS, 2008, p.30, adaptado pela autora, 2023.

A evolução dos portos ao longo do tempo e sua relação com o espaço é também analisada no modelo *Anyport* que foi desenvolvido nos anos 1980 por Bird, conforme mostra a imagem de Rodrigue e Slack (1998). Bird com base em estudos que efetuou sobre os portos britânicos verificou que as infraestruturas portuárias se transformam no tempo e no espaço” e conjuntamente operam transformações no espaço-urbano portuário. (ORNELAS, 2008, p. 31)

Bird com base nos seus estudos propõe três fases para a transformação portuária (ver imagem 5): a fase de estabelecimento, a fase de expansão e a fase de especialização. Na fase de estabelecimento, o porto é fortemente dependente dos aspectos geográficos. A fase de expansão é marcada por diversas mudanças desencadeadas pela Revolução Industrial e que impactaram

as atividades portuárias. A fase de especialização envolveu a construção de píers especializados para manejar as cargas containerizadas, minérios, grãos, petróleo e carvão. (ORNELAS, 2008, p. 31-32)

Imagem 5 – Modelo *anyport* de Bird



Fonte: RODRIGUE E SLACK, 1998 *apud* ORNELAS, 2005, p. 31.

A última transformação portuária ampliou significativamente, as necessidades de armazenamento e navios de maior capacidade passaram a exigir a dragagem ou a construção de “longos píers” dando acesso a profundidade maiores. Esta transformação implicou para vários portos na migração de suas atividades para longe de sua área de fixação original e passou a exigir a modernização da capacidade de manejo da carga.

Nas décadas de 1950 e 1960 ocorreu um acelerado crescimento da movimentação geral do porto de Santos, demandado pelo aumento da movimentação dos granéis líquidos. Este fato está relacionado com o processo de industrialização da região do ABC, da instalação da Refinaria de Petróleo Presidente Bernardes e da Companhia Siderúrgica Paulista (Cubatão). (GONÇALVES; NUNES; 2008) Já neste momento o aumento na movimentação e a diversificação das cargas acabaram por exigir a inserção de novos objetos técnicos, mais especializados, no Porto de Santos, com vista a tornar a atividade portuária mais eficaz.

Nas últimas décadas do século XX, novas técnicas e tecnologias exigiram novos melhoramentos e modernizações. Houve, então, a entrada de diversos terminais privados e terminais especializados em contêineres, fertilizantes e granéis líquidos. Houve, também, novas ligações ferroviárias, melhoria do sistema viário e reaparelhamento da infraestrutura portuária.

Para Ornelas (2008, p. 72) a construção de terminais portuários modificou a geografia do porto e da cidade e alargou o distanciamento das relações porto/cidade (ver quadro 15).

Quadro 14 – Síntese das etapas da transformação da relação porto/cidade em Santos

	<p>1- Unidade urbano-portuária (século XVI até o início do século XIX)</p>
	<p>2- Crescimento e distanciamento urbano-portuário (segunda metade do século XIX até o início do século XX)</p>
	<p>3- Divórcio urbano-portuário (a partir da década de 1960 até os dias de hoje)</p>
	<p>Futuro da relação porto-cidade de Santos? 4- Reaproximação e integração urbano-portuário</p>
	<p>Legenda</p>

Fonte: ORNELAS, 2008, p. 115 adaptado pela autora, 2023.

Ornelas (2008, p. 115) apresenta em etapas as transformações da relação porto/cidade. Para ele, a etapa inicial, unidade urbano-portuária, o porto e a cidade constituem um conjunto único de relações em simbiose. As instalações portuárias são rudimentares e o contingente populacional não é muito expressivo. A cidade acaba por ser movimentada pela atividade portuária.

Na etapa de crescimento e distanciamento urbano-portuário houve a expansão comercial do estado de São Paulo, o que possibilitou a expansão da cidade e do porto de Santos. Neste momento, objetos são incorporados ao tecido urbano e ao porto. Segundo Ornelas (2008):

O desenvolvimento da lavoura cafeeira impulsiona um vertiginoso desenvolvimento da cidade e do porto; são necessárias reformas urgentes no porto e na cidade insalubre, acometida por várias epidemias; a construção do porto organizado e da ferrovia São Paulo Railway transformam a face urbana da cidade; o porto ganha formas de gestão e contornos espaciais estranhos à cidade – a elite cafeeira paulista e a Companhia das Docas de Santos impulsionam o desenvolvimento do porto, provocando descontentamento com o poder municipal – porto e cidade estão inseridos num jogo de ações conflitantes e começa a ocorrer um afrouxamento da relação existente entre eles. (ORNELAS, 2008, p. 116)

Na etapa seguinte, divórcio urbano portuário, a relação entre o porto e a cidade é fortemente agravada por conjunturas políticas e econômicas gestadas em escala global. A cidade passa a ser obrigada a conviver com os transtornos trazidos pelo porto moderno. Nas palavras de Ornelas (2008):

A crescente industrialização e as inovações tecnológicas desenvolvidas pelo setor portuário e marítimo exigem do porto uma nova aparelhagem e novas instalações portuárias; o porto atendendo aos ditames de lógica globais vai assumindo um caráter cada vez mais técnico e especializado e sofrendo os limites espaciais diante da necessidade de expansão; instalações portuárias começam a ser edificadas, em áreas adjacentes, o porto expande para fora da cidade. (ORNELAS, 2008, p. 116)

Para Ornelas, a etapa 4 diz respeito ao futuro do porto e da cidade de Santos, que segundo ele, “sendo impossível ser prevista”. Contudo, já deixa indícios, do que ele acredita que virá, ao denominá-la “reaproximação e integração urbano-portuário”. (ORNELAS, 2008, p. 116)

4.5 ESPAÇOS DA GLOBALIZAÇÃO: PORTO DE SANTOS

A cidade de Santos passa a ser importante polo de convergência do comércio internacional e interprovincial, o que acaba por se consolidar com a criação da Cia. Docas de Santos, que teve forte participação do Estado articulando com empresários para a instalação de um porto, que possibilitasse a centralização de embarques e desembarques de mercadorias no porto de Santos, como também, armazéns, transporte, concertos de navios, abastecimento de energia e etc. (HONORATO, 1996 *apud* SILVA, 2019, p. 213)

Segundo Silva (2019, p. 213) nesse momento de consolidação do Porto de Santos se inicia também o processo de fragmentação nas relações entre o porto e a cidade. Nas palavras de Silva (2019):

Se inicia o processo de fragmentação nas relações entre o porto e a cidade, com o fechamento físico e consequente exclusão de parte dos comerciantes locais com relação ao porto. O crescimento do tipo “tentaacular” das Docas na vida de Santos se manifesta fortemente em razão do incremento e intensificação da atividade cafeeira demandava mais espaço. O transporte e a necessidade de armazenamento do café vão exigir a criação de grandes armazéns para a estocagem, sobretudo no bairro do Valongo, onde se encontravam os antigos casarões de famílias abastadas (ORNELAS, 2008, p. 63). Bairro esse onde, em 2014, irá se instalar a sede definitiva da Unidade de Operações de Exploração e Produção da Bacia de Santos. (SILVA, 2019, p. 213)

A instalação de novas ferrovias no estado de São Paulo, a construção do porto organizado e a realização de diversas obras de saneamento na cidade de Santos, se mostra importante fatores do crescimento urbano da cidade, bem como, acaba por tornar principal porta de entrada e saída do planalto. (ORNELAS, 2008, p. 66 *apud* SILVA, 2019, p. 214)

Segundo Xavier (2011, p. 330) a construção de empresas internacionais para a construção de ferrovias atendiam à demanda da economia a da economia agroexportadora ligando os locais de produção aos portos. Nas palavras de Xavier:

Em 1854, foi inaugurada a primeira ferrovia brasileira, Estrada de Ferro Mauá, construída no Rio de Janeiro, com uma extensão de 14,5 quilômetros. Entre 1875 e 1888 foram construídos 6.438 quilômetros de estradas de ferro, que se expandiam de forma radial a partir dos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, somando-se outras estradas em Minas Gerais, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraná, Santa Catarina e Espírito Santo. (SILVA, Moacir M.F., 1954, p. 14 *apud* XAVIER, 2011, p. 331)

Os primeiros planos oficiais com o objetivo de formular um sistema rodoviário nacional surgem em 1937, Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e, em 1944-1946, os Planos Rodoviários Nacionais, as rodovias se tornam um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado. Contudo, a formação de uma rede rodoviária

nacional terá seu marco a partir da Segunda Guerra Mundial para atender o processo de industrialização brasileira e grandes projetos nacionais. (XAVIER, 2011, p. 333)

Nas décadas de 1940 e 1950 a industrialização, respaldada pela ideologia, passa a ter contornos de desenvolvimento, dentro desse contexto, surgem o Plano de Reparcelamento Econômico (1951-1954) e os Planos de Metas (1956-1961) que dão início a uma nova etapa de modernizações, que priorizaram as redes de transporte necessárias a circulação inter-regional. Em 1960 surgem novos planos nacionais e uma nova etapa de modernização com a finalidade de integrar o país interna e externamente. Em 1974, com o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, há um novo esforço para modernização e integração nacional. (XAVIER, 2011, p. 334-336)

Essa sucessão de modernizações e integração do território gestaram a formação do meio técnico-científico-informacional. Nas palavras de Xavier (2011, p. 337):

Instala-se nesse período uma dinâmica particular, que leva a formação do meio técnico-científico-informacional que abrange três subprocessos. Enquanto se transforma a configuração territorial como o desenvolvimento do sistema de transporte, telecomunicações e energia, podemos observar uma mudança na estrutura da produção material, que passa a abranger todo o território e torna-se mais intensa e diversificada, levando a mudança na circulação e no consumo. A essas mudanças soma-se o desenvolvimento de novas formas de produção e consumo não materiais. Juntos, esses processos levam à maior integração do território e constroem as bases de sua fluidez (Milton Santos, 1993, p. 39) Essa fluidez possibilitou que o espaço nacional se tornasse um terreno próprio para os capitais internacionais. Daí novas temporalidades hegemônicas, exigentes de uma frenética circulação, poderem instalar-se no território brasileiro. (XAVIER, 2011, p. 337)

A ascensão do modelo rodoviarista no estado de São Paulo e a construção da rodovia Anchieta em 1939, que liga São Paulo e Santos foi um importante marco na cidade de Santos e história de seu porto. Além dessa rodovia, na zona de influência do porto, também tem início um adensamento de vias asfaltadas que visavam atender o aumento das movimentações no porto em razão da indústria automobilística no planalto paulista. Outro marco de fundamental importância foi a instalação da Refinaria Presidente Bernardes em Cubatão. (SILVA, 2019, p. 214)

A partir de 1950-1960 há a necessidade de instalação de novas materialidades ligadas à movimentação territorial para tornar o território mais fluído à produção de petróleo. Para tanto

são construídos oleodutos voltados a atender ao crescente volume de óleo bruto que chegava ao Porto de Santos. Nas palavras de Silva (2019, p. 216):

No outro sentido, são instalados dutos para os principais mercados de consumidores do estado. Anteriormente, o território impunha limitações ao transporte de derivados produzidos na RPBC (Refinaria Presidente Bernardes em Cubatão), pois o mesmo ainda era realizados por vagões da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, tornando o processo de distribuição mais custoso e lento. (SILVA, 2019, p. 216)

Nas décadas de 1970-1980 apesar da redução dos investimentos industriais na região houve a instalação de importantes rodovias e que, em certa medida, conformaram o atual sistema de movimentação material da região. Dentre essas rodovias, a principal é a Rodovia dos Imigrantes, que juntamente com a Rodovia Anchieta, que foi inaugurada na década de 1940, formam o atual Sistema Anchieta-Imigrantes. Essas rodovias são fundamentais na interligação da Baixada Santista com a Grande São Paulo (SILVA, 2019, p. 221-222)

Após os anos 2000, o porto de Santos, se configura como uma nova centralidade na hierarquia dos comandos do petróleo. Segundo Silva (2019, p. 260) isso se deu, dentre outros fatores, pela capacidade de atração que as empresas petroleiras possuem, sobretudo a Petrobrás, em Santos, especialmente as parapetroleiras. Para ele, o caso mais significativo foi a abertura de escritórios das empresas operadoras de plataformas, em especial aquelas que operam na Bacia de Santos: a japonesa Modec e a holandesa SBM Offshore. Há também outras empresas parapetroleiras relevantes que abriram escritórios na cidade de Santos em 2008 e 2009: a fabricante de máquinas e equipamentos para prospecção Bakes Hughes, as empresas de apoio e extração de petróleo Schlumberger, Bwoffshore, Smith Internacional e Transocean. E as empresas petroleiras: BG e E&P, a Maersk, a OGX e a Karron. (SILVA, 2019, p. 260-261)

Nas palavras de Silva (2019, p. 261):

Com exceção dessa última, que de fato atua na exploração na Bacia de Santos, a abertura de escritórios das demais aparentemente não possui relação direta com a elevação das atividades do CEP do petróleo na Bacia e com a instalação da Petrobrás na cidade.

Apesar de terem seus principais escritórios do Rio de Janeiro, [...] essas empresas abrem escritórios menores em Santos, em geral localizados em

salas alugadas em edifícios comerciais, onde mantêm um número reduzido de funcionários. Todavia, ao contrário da Petrobrás, que se instala no Centro Histórico da cidade e da área que compreende o Alegre e o PTS, estas abrem seus escritórios em áreas de maior centralidade econômica da cidade, onde se encontram numerosos edifícios comerciais, serviços e comércio abundante, sobretudo ligados ao circuito superior da economia urbana. (SILVA, 2019, p. 261)

A partir da década de 1990, mas sobretudo, mais recentemente com a implantação de empreendimentos de luxo, nas áreas mais centrais da cidade de Santos, houve um intenso processo de verticalização e o chamado *boom* imobiliário que foram impulsionados pelas promessas da “economia do petróleo” na cidade. (SILVA, 2019, p. 261)

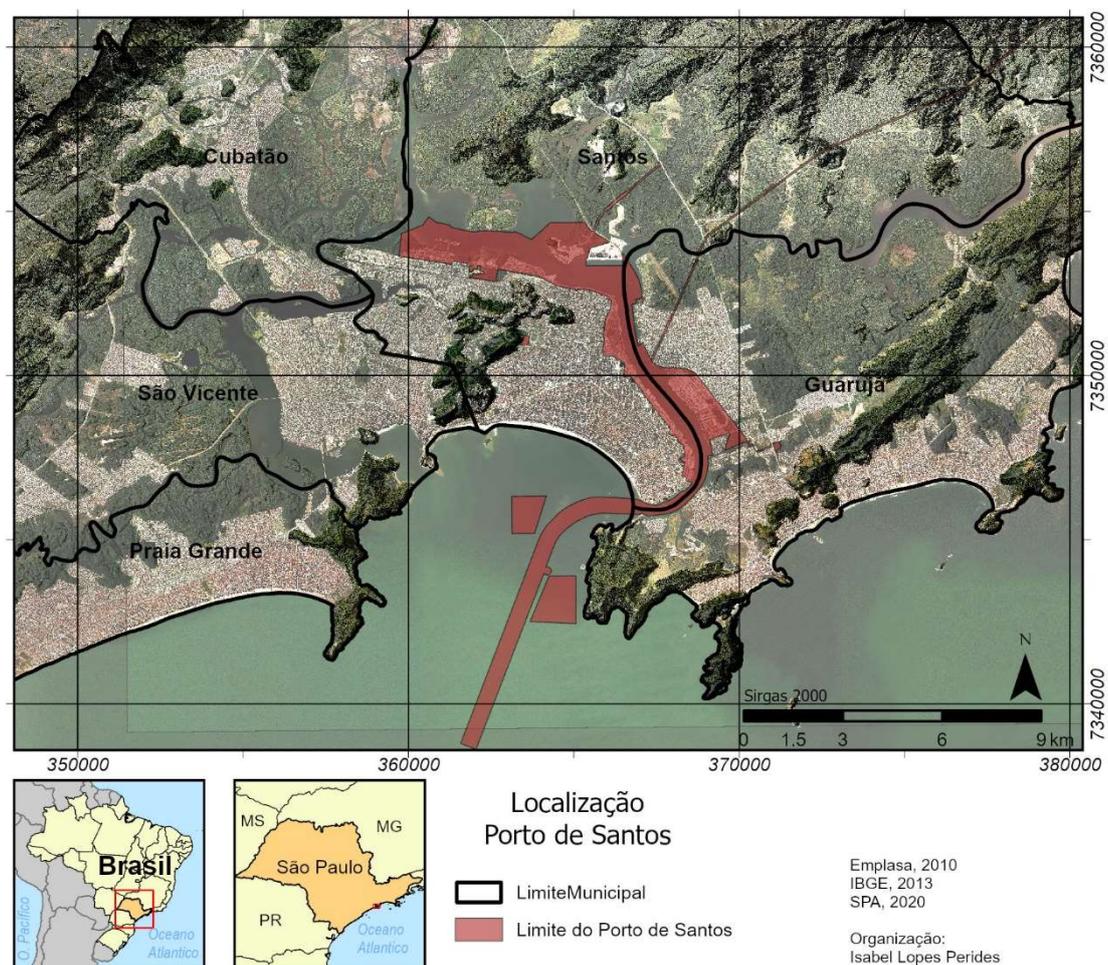
Na década de 1960, agravaram-se as crises de congestionamento nos grandes portos. Os navios gastavam muito tempo nas operações de transbordo. O início do processo de containerização visava facilitar esse carregamento e descarregamento (transbordo) entre os diversos modais de transporte. É a partir desse cenário de mudanças que o transporte marítimo foi sendo afetado por uma série de mudanças tecnológicas cujos reflexos vão para além de seus aspectos operacionais, as mudanças atingiram toda a cadeia logística. (MACHADO, 2012, p. 74)

Em 30 de agosto de 1981, após 15 anos fazendo parte do circuito mundial de transporte de cargas marítimas containerizadas, foi inaugurado o primeiro terminal de contêineres de Santos, e do Brasil: o Terminal de Contêineres da Margem Esquerda do Porto de Santos (TECON). Em Santos, os efeitos da containerização progressiva das cargas movimentadas transformaram a paisagem da região, com a construção de terminais retroportuários especializados; além da ocupação de todos os terrenos disponíveis do porto para o armazenamento de contêineres. (MACHADO, 2012, p. 75-82)

4.6 FIXOS: INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos está localizado às margens do canal estuário existente entre os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, na Baixada Santista. Encontra-se a 70 km da cidade de São Paulo, capital do estado e região do maior mercado produtor e consumidor da América Latina, mapa 5 - Localização do Porto de Santos.

Mapa 5 – Localização do porto de Santos, 2023



Fonte: Organizado pela autora, 2023.

Antes da lei n. 8.630 de 1993, a operação portuária e administração do porto era exercida com exclusividade pela Companhia Docas. Com a nova legislação foram criados os operadores portuários e as empresas privadas que devem competir nos portos, procurando atrair clientes com custos acessíveis e com qualidade de serviços. A Companhia Docas, entidade autárquica, foi convertida em autoridade portuária e o quadro de capatazia foi transferido para o Ogmo (órgão gestor de mão de obra).

A área do porto organizado é um complexo que compreende as instalações portuárias: ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações, vias de circulação interna, infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, guia-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio.

A instalação portuária de uso privativo é aquela explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizado na movimentação e/ou armazém de mercadorias destinadas ou proveniente de transporte aquaviário. A instalação portuária de uso privativo se distingue do operador portuário, esse último é o concessionário de um serviço público. Para funcionar fora do porto organizado, o terminal de uso privativo precisará de uma autorização do Ministério dos Transportes, já dentro do porto organizado a exploração do terminal de uso privativo se fará mediante licitação e mediante um contrato de arrendamento.

Não existem terminais de Uso Privado dentro dos limites do porto organizado de Santos. Já fora dos limites do Porto Organizado encontram-se instalados 6 terminais de uso privado (TUP), explorados mediante autorização do poder concedente. (PDZ, 2020, p. 73) Segundo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (2020, p. 73) são:

- ❖ Base Logística de Tubos – Saipem;
- ❖ Terminal Marítimo Dow;
- ❖ Terminal Sucocítrico Cutrale;
- ❖ DP World Santos;
- ❖ Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita – TIPLAM;
- ❖ Terminal Marítimo Privado de Cubatão – TMPC.

A área Portuária do Estuário de Santos constitui-se na principal do Hemisfério Sul em valores agregados às cargas comercialmente. Em 2013, após mais de duas décadas sem novas implantações de projetos portuários de envergadura, foram inaugurados os Terminais da Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport) e da Brasil Terminal Portuário (BTP). Estas instalações possibilitaram o aumento da movimentação de contêineres e a movimentação de granéis líquidos no Porto de Santos.

Atualmente, 2023, o Porto de Santos opera 24 horas por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano. Há uma equipe especializada que realiza o cronograma da programação de navios que irão atracar e desatracar com o monitoramento das condições de navegabilidade do canal e profundidade dos berços de atracação. (PORTO DE SANTOS, 2023).

Na tabela 9 – Perfil da carga e produtos movimentados, podemos observar uma visão geral da capacidade atual do Porto de Santos na movimentação dos principais perfis de carga/produtos movimentados pelos seus terminais. Segundo o site Porto de Santos (2023), a classificação da tabela considerou os perfis de carga/produtos com maior representatividade de movimentação nos berços de atracação existentes no Complexo Portuário de Santos.

Tabela 9 – Perfil da carga e produtos movimentados, 2023

Perfil da Carga/Produtos movimentados*	Quantidade
Granéis líquidos – químicos/combustíveis	8
Carga geral – contêineres	10
Granéis sólidos – granéis sólidos vegetais (milho, farelo, trigo)	14
Granéis sólidos – granéis minerais de desembarque (fertilizantes, enxofre, sal)	4
Granéis líquidos – sucos cítricos	3
Passageiros	1
Carga geral – celulose	9
Carga geral – produtos siderúrgicos	5
Carga geral – veículos	2
Berços públicos multipropósito	3
Carga offshore	1
Total	60

Fonte: SITE PORTO DE SANTOS, 2023.

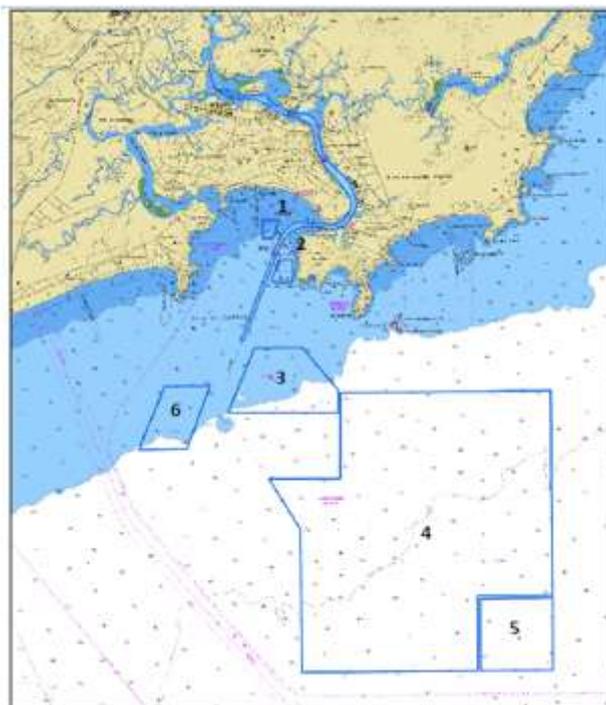
*Movimentação predominante – existem berços que movimentam mais de um perfil de carga – foram considerados berços públicos do Porto Organizado que deverão ser dedicados à movimentação de perfis de carga específicos no curto prazo.

O número de berços do Porto deve ser entendido como um indicador dinâmico, que considera as dimensões dos navios atendidos por terminal/operador. Segundo o site do Porto de Santos⁷⁰ caso haja mudança no tipo de atividade dos terminais que venham a alterar o perfil da frota de navios atendidos, poderão ensejar alteração do número de berços considerados pela Autoridade Portuária, principalmente nos casos de extensos trechos de cais contínuo.

O mapa 6 – Áreas de fundeio do porto de Santos, representa a área de fundeio do Porto de Santos, conhecida comumente como atracadouro ou fundeadouro, é o local pré-estabelecido e regulamentado pela autoridade marítima onde uma embarcação pode lançar âncoras. Segundo o site Porto de Santos os diferentes trechos do Porto de Santos:

⁷⁰ PORTO DE SANTOS AUTORIDADE PORTUÁRIA. **Complexo portuário de Santos**. Disponível em: < <https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/o-porto-de-santos/> >, acesso em maio de 2023.

Mapa 6 – Áreas de fundeio do porto de Santos



Fonte: PDZ, p. 157

LEGENDA

- ❖ *Fundeadoiro n. 1* destinado a navios de guerra;
- ❖ *Fundeadoiro n. 2* destinado a navios que necessitem efetuar inspeção sanitária ou desembarço (desembarque e embarque de tripulantes, oficinas e materiais), com tempo de permanência não superior a 3 horas;
- ❖ *Fundeadoiro n. 3* destinado a navios com programação definida de atracação para as próximas 24 horas;
- ❖ *Fundeadoiro n. 4* destinado a navios com ou sem programação de atracação;
- ❖ *Fundeadoiro n. 5* destinado a navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- ❖ *Fundeadoiro n. 6* destinado a navios de quarentena e embarcações com suspeita de avaria no embarque e/ou vazamento de material radioativo.

No Brasil, e comumente em outros países, a marinha de guerra sempre buscou exercer controle e influência sobre as instalações portuárias. Sendo comum, que as instalações militares funcionem ao lado das instalações comerciais. Do ponto de vista militar entende-se que é necessário que o Estado-nacional esteja sempre preparado para proteger o território de qualquer

ataque vindo do mar. Sendo que em caso de guerra, o controle dos portos passa ao absoluto controle militar.

Com o crescimento dos navios a dragagem tornou-se uma das intervenções mais estratégicas no Porto de Santos, pois é com a dragagem dos canais que passa a ser viável o recebimento de embarcações de maior calado. O Porto de Santos, atualmente, conta com a extensão de 24,6 km e profundidade de 15 metros e largura média de 220 metros. Estende-se da baía de Santos, próxima das áreas de fundeio, até a região do Píer da Alamoia, onde termina o trecho sob jurisdição da SPA e tem início o Canal de Piaçaguera, utilizado para acesso aos Terminais de Uso Privado (TUPs) e Tiplam E Usiminas. (PORTO DE SANTOS, 2023)

Segundo o site do Porto de Santos (2023) a área de influência do Porto, atualmente, abrange São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Goiás. Para esta área, o porto é fundamental para o escoamento de bens e mercadorias ali produzidos, representando uma opção logística e econômica para a exportação e importação. Atendendo também a demanda de comércio exterior de outros estados, tais como: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Rondônia, Tocantins, Sergipe e Paraíba.

São diversos os agentes públicos e privados envolvidos nas operações do Porto de Santos. São eles:

- ❖ Agências reguladoras e autarquias;
- ❖ Arrendatários, autorizados e operadores;
- ❖ Agentes, armadores e despachantes;
- ❖ Fornecedores de bens e serviços portuários;
- ❖ Terminais do Porto de Santos.

Atuam no Porto de Santos as seguintes agências reguladoras: Antaq, Anvisa, Autoridade Ambiental e Órgãos Governamentais, que não entram na categoria agência reguladora, mas operam dentro da normatização e fiscalização do Estado. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é uma autarquia que se vincula ao Ministério da Infraestrutura. Tem dever de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços aquaviários e de exploração da infraestrutura aquaviária. A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) é uma autarquia vinculada ao Ministério da Saúde que responde pelo controle sanitário em meios de transportes, viajantes, infraestrutura, produtos importados e exportados, serviços e bens produzidos, pela vigilância epidemiológica e emite o Certificado de Livre Prática, que libera a embarcação para operar no porto. Já Autoridade Ambiental são representadas pelo

IBAMA e CETESB que exercem conjuntamente no porto esse papel, respondem pela análise e emissão das licenças ambientais para os empreendimentos e atividades desenvolvidas e pelo controle e fiscalização ambiental.

São os seguintes os órgãos governamentais com atuação portuária: 1) Receita Federal/Alfândega; 2) Capitania dos Portos de São Paulo; 3) Polícia Federal – Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom); 4) Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro).

Os arrendatários são empresas que detém o direito de exploração de área afeta à operação portuária dentro dos limites do Porto Organizado. São os responsáveis pelos Terminais Portuários onde se realizam os embarques, descargas e armazenamento de mercadorias. São feitos por meio de contratos, precedidos de licitação realizada pela Antaq. Os autorizados são empresas que detém o direito de exploração de área afeta à operação portuária fora dos limites do Porto Organizado. São responsáveis pelos Terminais de Uso Privado (TUP), explorados mediante autorização da Antaq. E os operadores portuários são pré-qualificados pelo SPA, e respondem pela coordenação das operações portuárias sob sua responsabilidade, em terra e a bordo das embarcações.

Agentes marítimos são os representantes de armadores nos portos. Respondem pelo suprimento das necessidades materiais dos navios e pela intermediação comercial. São o elo entre os donos dos navios e os intervenientes públicos e privados no processo de exportação e importação. O armador, por sua vez, é o dono do navio. Já o despachante aduaneiro é o representante dos importadores, exportadores, transportadores e armazéns alfandegados perante órgãos governamentais nos procedimentos aduaneiros, fiscais, tributários, logísticos e comerciais para liberação aduaneira.

São inúmeros os fornecedores de bens e serviços portuários, dentre eles citamos aqui os mais relevantes: empresas de amarração, desamarração e puxada de navios nos berços públicos do Porto de Santos; bunker (fornecedores de combustíveis); os rebocadores que operam no apoio a manobras de navios, atuando na atracação e desatracação; os fornecedores de materiais de consumo de bordo (alimentos, bebidas, equipamentos); órgão gestor de mão de obra (Ogmo) e os práticos (praticagem) são profissionais que assessoram os comandantes nas manobras de entrada, saída e movimentação das embarcações dentro do porto.

Em relação aos terminais no porto de Santos, atualmente, são 39 terminais dentro do porto organizado, 8 terminais retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs)

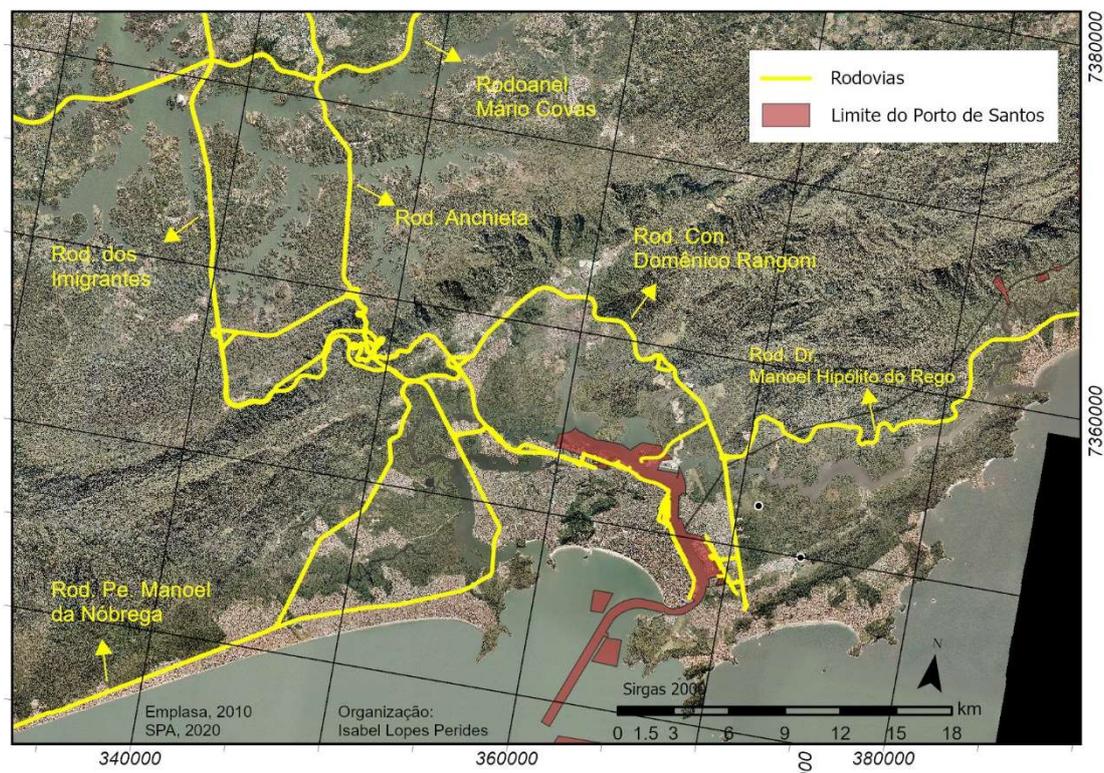
ACESSOS

Para que toda a carga chegue e saia do porto de Santos é necessário infraestrutura terrestre e aquaviária e a possibilidade de armazenar os produtos para que seja compatível com o volume movimentado.

O porto de Santos pode ser acessado pelo Sistema Anchieta-Imigrantes, formado principalmente pelas rodovias SP-160 (Imigrantes), SP-150 (Anchieta), além das rodovias SP-41 (Interligação com o Planalto), SP-55 (Padre Manoel da Nóbrega), SP-248 (Cônego Domenico Rangoni) e SP-59 (Interligação Baixada). Pelo sistema ferroviário o acesso ao porto de Santos pode se dar por três acessos: 1) Sistema Ferroviário Rumo, a Rumo possui as Malhas Paulista, Norte e Oeste no Estado de São Paulo e as três malhas acessam o Porto de Santos por intermédio da Malha Sul; 2) Corredor Centro-Sudeste da VLI, a empresa opera a Ferrovia Centro Atlântica que faz conexão com a Malha Paulista da Rumo na cidade de Estrela d'Oeste; 3) Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. O modal ferroviário responde por apenas 30% do transporte das cargas movimentadas no Porto de Santos (SITE DO PORTO DE SANTOS, 2023).

No mapa 7, pode-se observar que o Porto de Santos é servido por uma rede de acessos rodoviários composta pela Rodovia Anchieta (Conexão Baixada – Planalto), Rodovia dos Imigrantes (Conexão Baixada – Planalto), Rodovia Manoel Hypólito Rego (Conexão Santos – Litoral Norte), Rodovia Cônego Domenico Rangoni (Sistema Anchieta – Imigrantes – Guarujá) e Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (Conexão Santos – Litoral Sul). (PDZ, p. 139)

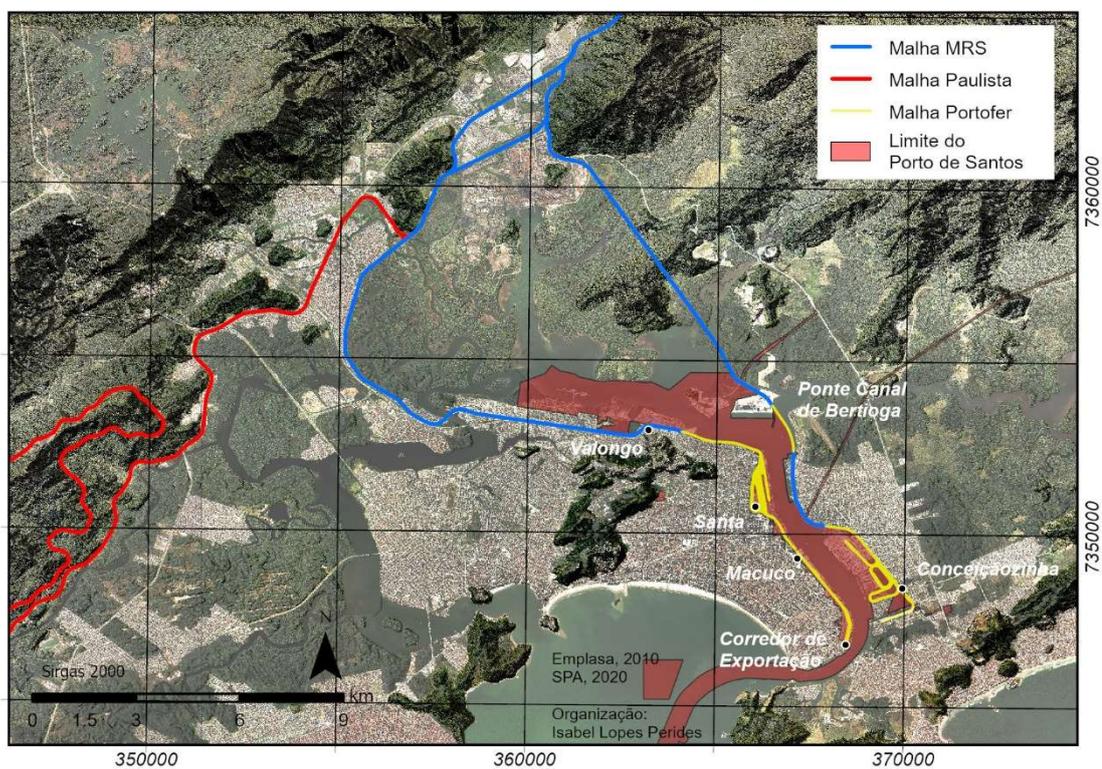
Mapa 7 – Visão geral da malha rodoviária que serve o porto de Santos, 2023



Fonte: Organizado pela autora, dados Emplasa 2010; SPA, 2020.

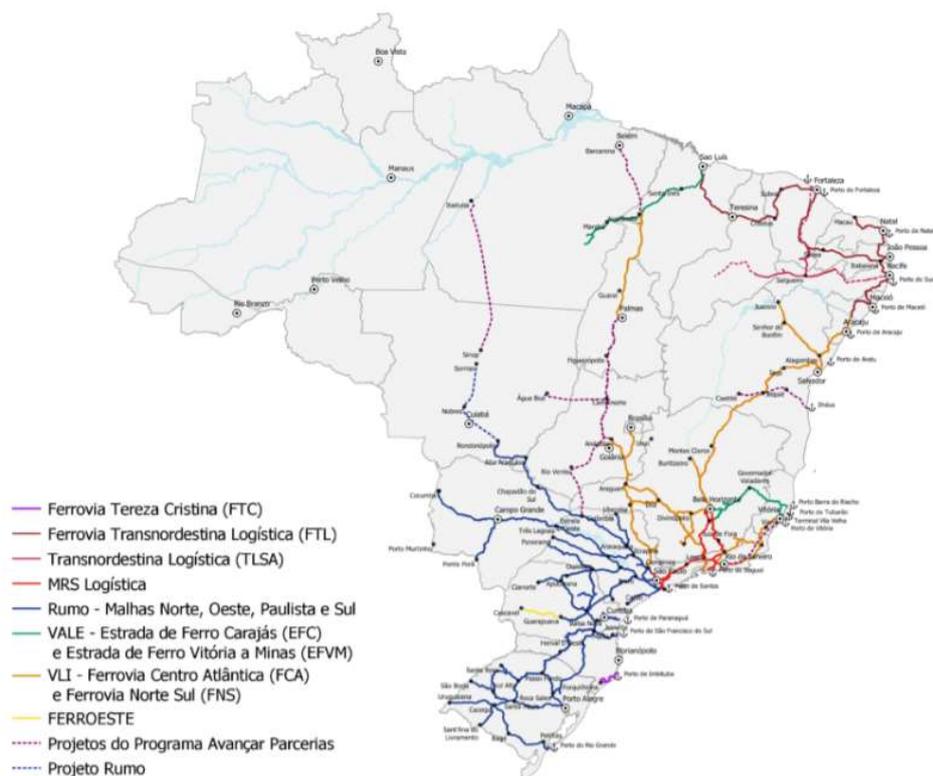
O sistema ferroviário que serve o Porto de Santos é composto por duas ligações entre Planalto e a Baixada Santista. A Rumo Malha Paulista S.A utiliza um sistema de simples aderência em bitola mista (1,00m e 1,60m) para fazer a descida da Serra do Mar. AMRS Logística S.A utiliza um sistema de cremalheira em bitola larga (1,60m) para conduzir as composições até o porto, ver mapas 8 e 9.

Mapa 8 – Pátios de intercâmbio entre a malha ferroviária da baixada e a malha da Portofer



Fonte: Organizado pela autora, dados Emplasa 2010; SPA, 2020.

Mapa 9 – Sistema ferroviário com acesso ao porto de Santos



Fonte: SITE PORTO DE SANTOS, 2023.

Por meio de acordos operacionais, o sistema é utilizado por composições ferroviárias de diversas concessionárias que escoam carga através do Complexo Portuário Santista:

- Rumo S/A Malha Norte (bitola larga)
- Rumo S/A Malha Paulista (bitola larga e bitola métrica)
- Rumo S/A Malha Oeste (bitola métrica)
- MRS Logística S/A (bitola larga)
- VLI Multimodal S/A (bitola métrica)

O mapa 10 representa as ferrovias que fazem a ligação do Porto de Santos com os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo e Minas Gerais. (PDZ, p. 143)

Mapa 10 – Malhas ferroviárias das concessionárias que acessam o porto de Santos



Fonte: Organizado pela autora, dados Emplasa 2010; SPA, 2020;

Segundo o PDZ (2020, p. 134-135) para realizar a interface com as concessionárias ferroviárias, o sistema ferroviário interno do Porto de Santos possui um pátio de manobras na Margem Esquerda, denominado Pátio de Conceiçãozinha, e um pátio de manobras na Margem Direita, denominado Valongo. O pátio de Conceiçãozinha, além de realizar a intersecção com as concessionárias, também é utilizado para apoio aos terminais. Na Margem Direita, além do pátio do Valongo, que faz a conexão com as concessionárias, há três pátios de apoio aos terminais:

- ❖ Pátio do Valongo;
- ❖ Pátio de Conceiçãozinha;
- ❖ Pátio da Santa;
- ❖ Pátio do Macuco; e
- ❖ Pátio do Corredor de Exportação.

Os acessos viários no Porto Organizado somam 20 km de extensão e são formados pelas avenidas perimetrais nas Margens Direita e Esquerda e os arruamentos e vias internas. Já o canal do Porto de Santos é uma via aquaviária natural, com 25 km de extensão com 16 km de cais. Pelo canal é possível a navegação de embarcações de até 340 metros de comprimento e

calado máximo de 14,40 metros. Ao todo são 60 berços de atracação e 53 terminais. Há ainda o acesso pela malha dutoviária utilizada para transporte de petróleo e seus derivados, que abrange os municípios de Santos, Cubatão e São Sebastião. (SITE DO PORTO DE SANTOS, 2023).

A Região Metropolitana da Baixada Santista é interligada pelo seguinte sistema dutoviário: 1) Dutos entre o Terminal da Alamoia (Porto de Santos – Terminal da Transpetro) e a Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão. Movimenta petróleo e seus derivados, incluindo GLP. Extensão aproximada de 10 km; 2) Dutos entre a RPBC e o Terminal Almirante Barroso (Tebar), no Porto de São Sebastião, por meio dos quais o petróleo descarregado no Porto de São Sebastião é direcionado para a refinaria. Extensão aproximada de 120 km; 3) Dutos entre a RPBC e as usinas petroquímicas do Planalto Paulista, por meio dos quais são movimentados derivados claros e combustíveis. Extensão aproximada de 35 km; 4) Dutos entre Santos e Capuava, em Mauá, por meio dos quais são movimentados combustíveis. Extensão aproximada de 50 km.

A Região Metropolitana da Baixada Santista é interligada por uma malha dutoviária utilizada para transporte de petróleo e seus derivados, que abrange os municípios de Santos, Cubatão e São Sebastião (ver mapas 11 e 12). Segundo o PDZ, p. 145, a malha é composta pelos seguintes sistemas:

- Dutos entre o Terminal da Alamoia (Porto de Santos – Terminal da Transpetro) e a Refinaria Presidente Bernardes – RPBC (em Cubatão), por meio dos quais são movimentados petróleo e seus derivados, incluindo GLP. Possui extensão aproximada de 10 km.
- Dutos entre a RPBC e o Terminal Almirante Barroso (TEBAR – Porto de São Sebastião), por meio dos quais o petróleo descarregado no Porto de São Sebastião é direcionado para a refinaria. Possui extensão aproximada de 120 km.
- Dutos entre a RPBC e as usinas petroquímicas do planalto paulista, por meio dos quais são movimentados derivados claros e combustíveis. Possui extensão aproximada de 35 km.
- Dutos entre Santos e Capuava (Mauá), por meio dos quais são movimentados combustíveis. Possui extensão aproximada de 50 km.

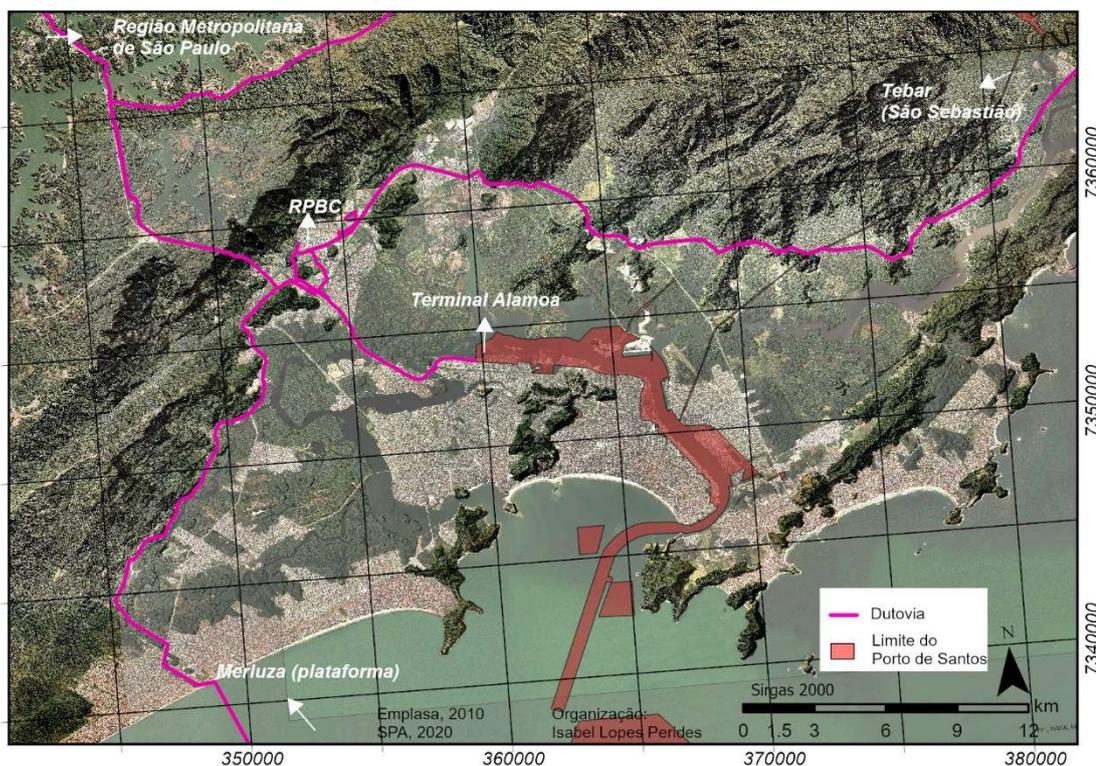
O modal dutoviário foi responsável pela movimentação de 4,4 milhões de toneladas, no Porto de Santos em 2019 (3,3% do total do Porto), restringindo-se aos derivados de petróleo entre as refinarias de Cubatão e o terminal da Transpetro, na Alamoia. (PDZ, p. 145-146)

Mapa 11 – Dutoviário com acesso ao porto de Santos



Fonte: SITE PORTO DE SANTOS, 2023.

Mapa 12 – Faixas de dutos existentes no entorno do porto de Santos



Fonte: Organizado pela autora, dados Emplasa 2010; SPA, 2020;

Segundo o PDZ de Santos (2020, p. 37) em relação aos perfis das cargas mais movimentadas no Porto de Santos nos últimos anos pode-se considerar a movimentação em três categorias, são elas:

Granéis sólidos:

- ❖ Granéis sólidos vegetais, embarque: soja, milho, açúcar e farelo de soja;
- ❖ Granéis sólidos vegetais, desembarque: trigo;
- ❖ Granéis sólidos minerais, desembarque: fertilizantes, enxofre e sais.

Granéis líquidos:

- ❖ Combustíveis e químicos;
- ❖ Sucos cítricos.

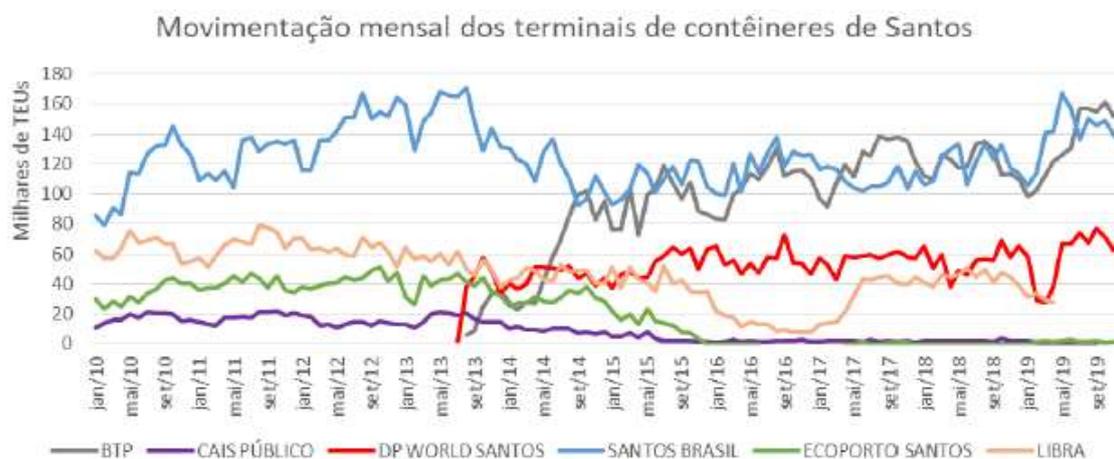
Carga Geral:

- ❖ Celulose;
- ❖ Veículos.

Na movimentação de carga geral containerizada, os produtos movimentados são diversos, não se excluindo a possibilidade de movimentação de carga geral solta. (PDZ, 2020, p. 37-38) Já a movimentação de contêineres nos portos deve considerar uma série de variáveis, como por exemplo, o experimentado em todos os portos globais com a pandemia de COVID-19 (ver capítulo 2). Outros exemplos de fatores relevantes são: crescimento econômico (PIB), câmbio, aumento nos fluxos de cabotagem, reorganização nos serviços dos armadores e reorganização de TUPs. (PDZ, 2020, p. 82)

Segundo o PDZ (2020, p. 82-83) a movimentação de contêineres é cercada por um ambiente altamente competitivo, verticalizados e com acesso ao mercado de capitais. Em 2019, os terminais BTP, Santos Brasil e DP World Santos se dividiram na movimentação de contêineres no Porto de Santos, com respectivamente, 40,4%, 39,5% e 16,6%. Desde janeiro de 2013, a Ecoporto Santos não registrava movimentações relevantes de contêineres e a Libra deixou de operar no porto de Santos em maio de 2019, conforme o gráfico 29, *movimentação mensal dos terminais de contêineres de Santos*.

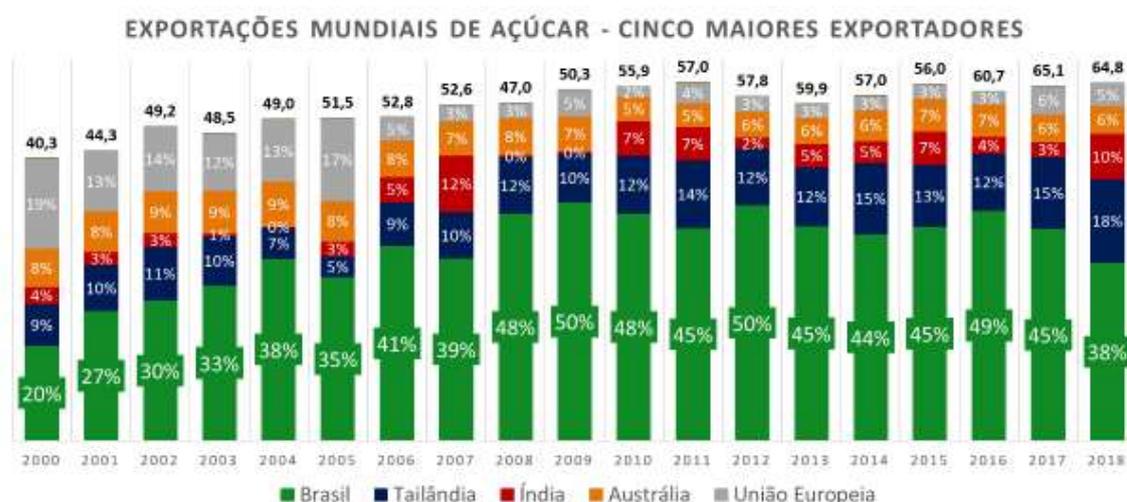
Gráfico 29 – Movimentação mensal dos terminais de contêineres do complexo portuário de Santos, entre janeiro de 2010 e dezembro de 2019



Fonte: SPA, Autoridade Portuária de Santos. PDZ, 2020, p. 82.

A movimentação de granéis sólidos vegetais no Porto de Santos, atualmente, é representada principalmente pelas exportações de grãos (soja, milho e farelo de soja) e açúcar e em bem menor volume de trigo em sentido de desembarque. Segundo o PDZ (2020, p. 86) a demanda de açúcar no mercado internacional tem seguido uma trajetória de crescimento estável fundamentadas no crescimento da população mundial e nas mudanças nos padrões de alimentação no mundo como um todo. A oferta desta *commodity* é concentrada em poucos países, sendo que em 2018, o Brasil foi o maior exportador desta mercadoria concentrando 36% das exportações mundiais, conforme o gráfico 30, *representatividade no mercado dos principais exportadores de açúcar*.

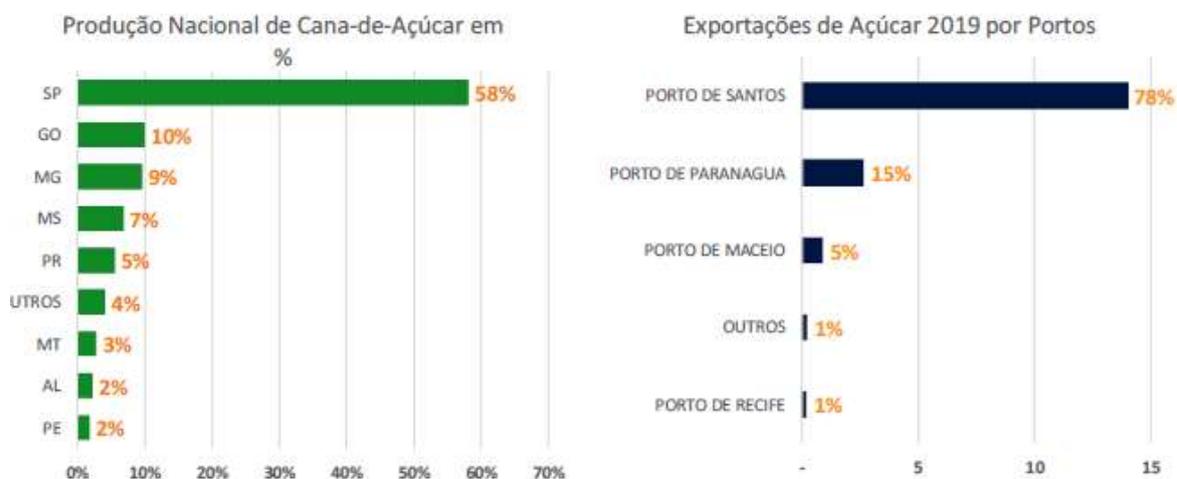
Gráfico 30 – Representatividade no mercado dos principais países exportadores de açúcar



Fonte: SPA, Autoridade Portuária de Santos. PDZ, 2020, p. 82.

Segundo o PDZ (2020, p. 86-87) as plantações de cana de açúcar e as usinas estão localizadas em sua grande maioria na região sudeste e centro-oeste, e a extensa malha rodoviária e ferroviária em São Paulo conecta as regiões produtoras ao Porto de Santos e como resultado este porto se torna o maior exportador⁷¹ de açúcar do globo, com mais de 78% dos embarques nacionais no ano de 2019, conforme o gráfico 31, *produção e exportação de açúcar dos principais estados produtores, 2019*.

⁷¹ VIDAL, Maria de Fatima. **Açúcar: cenário mundial e situação da produção brasileira e nordestina**. In: Banco do Nordeste. Caderno Setorial ETENE, ano 7, n. 215, março, 2022, p. 01. “O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de açúcar; na safra 2020/21, respondeu por aproximadamente 23% da produção e por 51,3 % do comércio global do produto. A forte desvalorização do Real frente ao Dólar a partir do início de 2020 favoreceu as exportações brasileiras; por outro lado, elevou os custos de produção pois grande parte dos insumos são importados. Para a safra 2021/22, espera-se um pequeno crescimento da produção mundial; a grande redução na produção brasileira nessa safra, em decorrência de fatores climáticos adversos como seca e geadas, deverá ser compensada pelo crescimento na Tailândia, União Europeia, Índia e Rússia. Entretanto, o consumo deve crescer; assim, os estoques mundiais tendem a ser reduzidos, contribuindo para a manutenção do preço a nível global. No Brasil, a produção de açúcar pode ser desestimulada diante do Dólar mais fraco e do petróleo mais valorizado por causa da guerra na Ucrânia. A conjuntura favorável dos mercados mundiais e brasileiro também beneficiou o setor sucroenergético nordestino; entretanto, persiste a necessidade de maiores investimentos em tecnologia agrícola para elevar sua competitividade.”

Gráfico 31 – Produção e exportação de açúcar dos principais estados produtores, 2019

Fonte: SPA, Autoridade Portuária de Santos. PDZ, 2020, p. 87.

A movimentação de granéis líquidos em Santos é representada por combustíveis, com destaque para os derivados de petróleo, produtos químicos e sucos cítricos. Dentro da categoria de combustíveis, destacam-se os derivados de petróleo como gasolina, óleo diesel e querosene de aviação, e na categoria dos biocombustíveis, destaca-se o etanol. A grande movimentação de derivados de petróleo no porto de Santos se deve à integração do Terminal de Granéis Líquidos da Alamoia com a Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão, que se encontra ligada a outros componentes do sistema de distribuição de petróleo e derivados. O petróleo extraído das plataformas é desembarcado no Terminal Marítimo Almirante Barroso, em São Sebastião, e transportado por dutos até a refinaria em Cubatão, que viabiliza o seu refino e na sequência direciona os produtos para outros componentes da rede. No Terminal de Granéis Líquidos da Alamoia, atualmente ocupado pela Transpetro, além do embarque e desembarque de derivados de petróleo, também é realizado o abastecimento de bunker para navios que escalam o porto. Além da tancagem dos derivados de petróleo, existem esferas e tanques destinados à armazenagem de gás liquefeito de petróleo que é descarregado no terminal. (PDZ, 2020, p. 90-91)

Ainda segundo o PDZ (2020, p. 91) a movimentação de etanol em Santos ocorre nos terminais da Alamoia e Ilha Barnabé. Quase todo o etanol exportado tem origem no próprio estado de São Paulo, responsável por cerca de 60% de toda a produção de cana, e consequentemente de açúcar e etanol do país. Nos demais terminais de granéis líquidos do porto, além das operações de embarque e desembarque de combustíveis e derivados de petróleo,

também são movimentados soda cáustica e outros produtos químicos, atendendo a demandas das plantas industriais químicas e petroquímicas da área de influência, a maior parte delas localizadas no estado de São Paulo.

Com relação à movimentação de suco cítricos, o Brasil possui posição de destaque no mercado internacional, figurando como o maior produtor e exportador de suco de laranja do mundo. Do volume total produzido no Brasil, 77% têm origem no estado de São Paulo, sendo que Santos responde por 95% das exportações. Cerca de 70% do suco exportado tem como destino países da União Europeia, seguida dos Estados Unidos, 20%, e em proporções menores Japão e China. (PDZ, 2020, p. 93)

As três maiores indústrias exportadoras de suco de laranja do Brasil contam com terminais em ambas as margens do porto de Santos, e realizam embarques de suco natural e de suco concentrado. A maior parte do produto é embarcado na forma de granel líquido, em navios especializados, e uma proporção menor do volume é embarcada em tambores e transportados em contêineres. (PDZ, 2020, p. 93)

O circuito produtivo da laranja caracteriza-se pela elevada competitividade internacional. O Brasil destaca-se, especialmente, pelo pioneirismo no desenvolvimento da logística de distribuição a granel do Suco de Laranja Concentrado Congelado (SLCC). Segundo Toledo, as distâncias das plantas processadoras até o porto é de 400 a 800 km. Sendo que, as indústrias de grande porte apresentam frota de navios próprias e especializada no transporte de suco, os “*tank farm.*” (TOLEDO, 2005, p. 106)

A Cargill de Bebedouro ingressou na produção e exportação de suco de laranja concentrado na década de 1980 e, desde então, tem utilizado várias opções logísticas para o escoamento do suco até o porto de Santos onde, em grande proporção, são embarcados para a Europa. Desde 1980, a Cargill possui um navio próprio com dois porões, que atraca em um terminal especializado no Porto de Santos. Toledo (2005, p. 106) explica:

O suco é bombeado para caminhões-tanque refrigerados, e a temperatura do produto durante o transporte varia entre -6°C a -8°C sem a necessidade da injeção de nitrogênio. Cada caminhão transporta 32 toneladas e leva apenas oito horas para chegar ao Porto de Santos, onde a carga é bombeada aos tanques e posteriormente ao navio. Gradualmente, a Cargill foi terceirizando o transporte, e hoje concentra suas atividades na produção e comercialização do suco. A empresa utiliza-se dos serviços de três transportadoras: Morada de Araraquara, Buck de Araraquara e Transmobile de Bebedouro. A terceirização trouxe benefícios logísticos importantes,

influenciando ainda a redução do nível do controle no processo. (TOLEDO, 2005, p. 106)

O mercado de celulose passou por alterações relevantes nos últimos anos, principalmente para atender a demanda crescente do produto pela China. Fusões e aquisições de empresas, somadas à expansão da capacidades produtivas das fábricas redirecionaram os investimentos em novas plantas de produção de celulose. O porto de Santos não tendo se capacitado para o aumento de produção, parte considerável da celulose produzida nos estados de São Paulo e Mato Grosso passou a ser escoada por portos do sul. (PDZ, 2020, p. 94)

Em relação a granéis minerais desembarcados nos últimos anos no porto de Santos, o PDZ (2020, p.95-96) destaca: adubos/fertilizantes, enxofre, e outros sais como o cloreto de sódio e o sulfato dissódico. Sendo que os adubos/fertilizantes e o enxofre respondem pela maior parte dos granéis minerais de desembarque movimentado pelo porto sendo que são classificados como cargas de retorno, ou seja, realizam o caminho inverso do escoamento da produção agrícola.

O sal, cloreto de sódio, tem uma demanda estacionária no porto de Santos. Respondendo por uma demanda cativa de cerca de 1 milhão de toneladas ao ano, média entre 2010 e 2019. (PDZ, 2020. 97)

A operação de fertilizantes e enxofre, atualmente, são movimentadas em três berços, sendo dois no TIPLAM (TUP) e um no TERMAG, na margem esquerda. A margem direita responde pela maior movimentação de fertilizantes deste lado do estuário, realizando também operações de descarga de sal, a disponibilidade é de 75% para fertilizantes e 25% para sal. Na margem direita também são movimentados em menor escala outros sais como sulfato de sódio e carbonato de sódio, que ocorrem em berços públicos do Paquetá, Saboó, Outeirinhos e Macuco, com disponibilidade variável, conforme outras operações como a descarga de trigo e embarque de celulose. (PDZ, 2020, p. 97-98)

A movimentação de veículos pelo porto (transportados pelo navio de modelo Ro-Ro⁷²) teve seu auge em 2011, quando foram movimentadas 435 mil unidades pelos terminais portuários de Santos. A partir de 2012 os valores movimentados começam a decrescer. Segundo

⁷² *ROLL-ON-ROLL, OU RO—RO*. Navio especial, destinado a cargas capazes de movimento, como veículos de passeio, máquinas agrícolas ou cargas especiais. Dispõe de abertura (prancha) na proa e/ou na popa para essa movimentação.

o PDZ (2020, p. 101-102) nos últimos anos tem-se observado uma redução no fluxo global de veículos com fundamentação em diversas bases, com a tendência das montadoras de se instalarem mais próximas de seus mercados consumidores e períodos de recessão econômica.

As operações portuárias trazem aspectos inconvenientes para o entorno, principalmente em relação à mobilidade urbana, por ser um ponto gerado de tráfego, aumentando os riscos de congestionamentos, filas duplas, estacionamentos irregulares, conflitos rodoferroviários, entre outros. As operações podem também, causar danos à infraestrutura urbana como pavimento, drenagem e calçadas. (PDZ, 2020, p. 160)

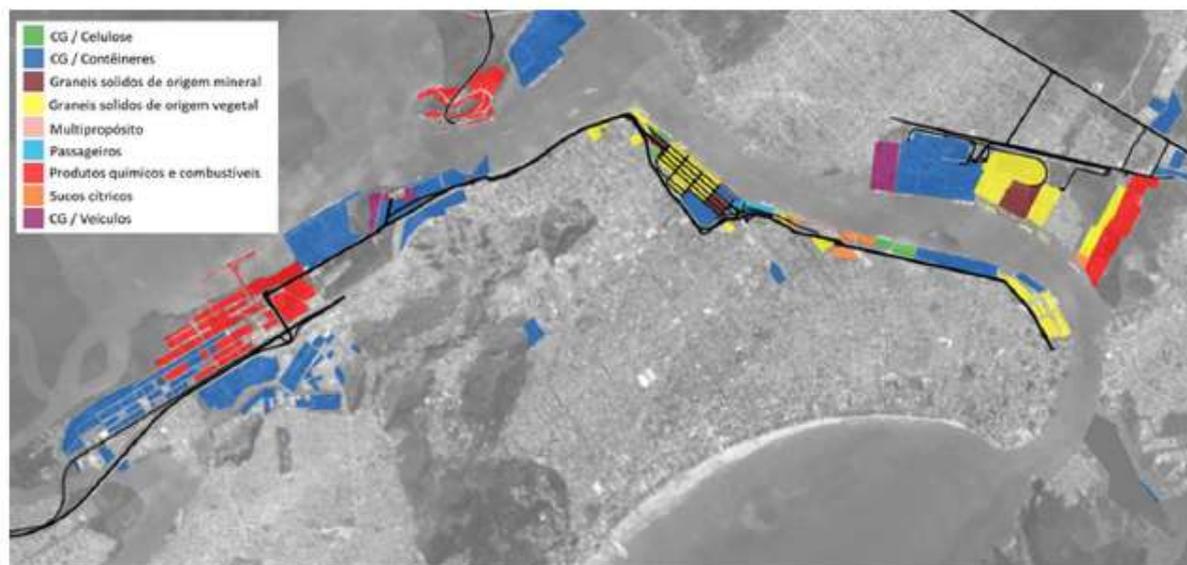
A concentração de terminais com atividades similares em uma mesma região, clusterização, permite melhor gerenciamento de planos de atendimento a emergências, permitindo elaborar soluções específicas para cada área e tipos possíveis de contingências. Há projetos que pensam a eliminação das passagens em nível com a segregação dos modais rodoviários e ferroviários – com a construção de viadutos – e supressão do cruzamento de pedestres e trabalhadores com a implementação de passarelas. Segundo o PDZ (2020, p. 161), se forem implementadas, tais melhorias permitirão a circulação dos trens em um sistema praticamente fechado, reduzindo a necessidade de quebras das composições ferroviárias e conseqüentemente no número de manobras, limitando as reduções das composições à própria logística das operações de carga e descarga.

Com as obras previstas espera-se maior eficiência operacional ao complexo e o aumento da segurança aos cidadãos, uma vez que reduzem as possibilidades de acidentes como colisões e atropelamentos. Ainda, resultam na diminuição sonora, devido à redução na quantidade de alertas das locomotivas. Ao eliminar as interferências rodoferroviárias, reduz-se a quantidade de veículos aguardando a realização de manobras ferroviárias, melhorando a circulação. (PDZ, 2020, p. 161)

Integrado com as melhorias na ferrovia, espera-se alterações de zoneamento para a margem direita que poderá resultar no direcionamento da concentração do tráfego de caminhões de contêineres para os bairros do Saboó e da Alamoia na entrada da cidade, região onde encontra-se instalada a maior parte dos terminais retroportuários e pátios de contêineres da área insular de Santos. (PDZ, 2020, p. 161-162)

O mapa 13 mostra a distribuição de áreas em Santos e Guarujá onde ocorre a armazenagem e movimentação de diferentes tipos de cargas.

Mapa 13 – Distribuição de cargas movimentadas nos terminais do porto organizado de Santos, TUPs e terminais retroportuários



Fonte: PDZ, 2020, 162.

Atualmente, 2023, estão em andamento as seguintes obras⁷³ no Porto de Santos:

- ❖ Reforço e restauração das estruturas do cais entre os armazéns 12 A ao 23 (1.750 metros), permitindo alterações da cota dos berços de 10 m para 15 m. Com a previsão de R\$ 200 milhões de investimentos.
- ❖ Reforço e recuperação de infra e superestrutura dos píers e ponto de acesso, inclusive tubovias, para permitir dragagem para a profundidade de 15 m. Investimento de R\$ 52 milhões.
- ❖ Construção de dois píers de atracação e acesso a Ilha do Barnabé. Previsão de R\$ 120 milhões.
- ❖ Alinhamento do Cais de Outeirinhos – construção de 1.282 metros de cais com largas viáveis para promover o alinhamento do cais existente em frente da Marinha do Brasil. Terminal de Grãos e de Passageiros, a fim de otimizar a atracação de embarcações de grande porte. Investimento total R\$ 315 milhões.

⁷³ Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/obras-portuarias/obras-de-infraestrutura-portos>> acesso em agosto de 2023.

Na imagem 6, observa-se o acesso rodoviário à Margem Direita do Porto de Santos que se dá através da Rodovia SP-150, Rodovia Anchieta da BR-050 – Brasília-Santos, importante via radial que conecta o Porto de Santos à capital do país. A ligação com a área do porto organizado ocorre pelos viadutos Doutor Paulo Bonavides, pista de saída, e General Augusto Octávio Confúcio, pista de entrada, percorrendo um pequeno trecho da Rua Augusto Scaraboto, importante via de acesso ao Distrito Industrial da Alamoia que concentra atividades retroportuárias e terminais de graneis líquidos – produtos químicos e combustíveis. (PDZ, 2020, 122)

Imagem 6 – Viaduto de acesso ao porto de Santos, na região da Alamoia



Fonte: PDZ, 2020, p. 122

As vias de tráfego expresso do Porto de Santos são conhecidas como Avenidas Perimetrais. Na Margem Direita, a partir dos limites do porto organizado, essa via é formada pela Av. Augusto Barata que, juntamente com a Av. Engenheiro Antônio Alves Freire, atende atualmente o acesso aos terminais da região do Saboó. (PDZ, 2020, 122-123)

Na região do Valongo, as vias portuárias coincidem com áreas do Centro Histórico de Santos. As Ruas Antônio Prado e Xavier da Silveira compõem a via portuária até a região do

Paquetá, permitindo acesso expresso na pista de saída e misto na pista de entrada, com acesso às ruas da região central de Santos.

O trecho da Avenida Perimetral se estende da região do Paquetá até o Canal 4. O trecho possui dois viadutos: um no Paquetá e o outro na região de Outeirinhos, responsáveis pela entrada e saída, respectivamente, das áreas dos terminais de granel sólido e vegetal e mineral (ver imagem 7). (PDZ, 2020, p. 123-124)

Imagem 7 – Viadutos de entrada e saída dos terminais do Outeirinho

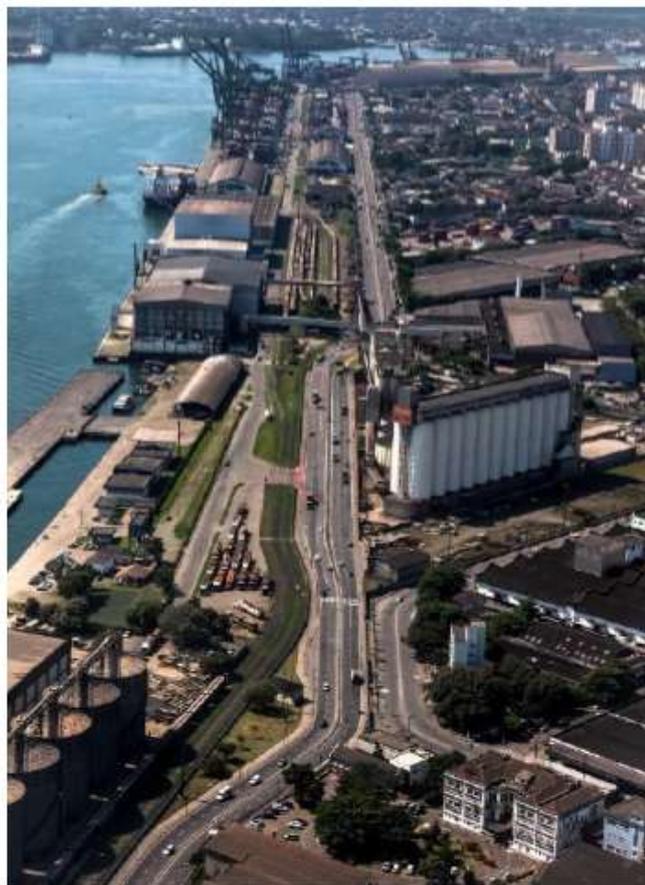


Fonte: PDZ, 2020, p. 124.

Essa região possui várias vias de apoio, sendo a Avenida Eduardo Pereira Guinle a principal ligação entre os terminais. A partir deste trecho, a Avenida Perimetral se encarrega do fluxo expresso de ligação com a região da Ponta da Praia. Em paralelo, o viário interno é composto pela Avenida Guilherme Weinschenck, atendendo o terminal de passageiros, de granel vegetal e o cais da Marinha do Brasil. (PDZ, 2020, p. 124)

A partir do Canal 4, o tráfego portuário expresso é atendido pela Avenida Governador Mário Covas Junior (ver imagem 8). Assim como na região central de Santos, essa via concentra tráfego portuário e urbano, ligando a Avenida Perimetral à região da Ponta da Praia. (PDZ, 2020, p. 124)

Imagem 8 – Avenida perimetral da margem direita (trecho entre o canal 4 e Ponta da Praia)



Fonte: PDZ, 2020, p. 125.

O acesso rodoviário à Margem Esquerda do Porto de Santos se origina na Rodovia Cônego Domenico Rangoni no trecho conhecido como “Piaçaguera-Guarujá”. Ainda na zona continental de Santos, o porto organizado mantém uma estrada de acesso à Ilha Barnabé (ver imagem 9), onde operam terminais de graneis líquidos (combustíveis e produtos químicos). (PSZ, p. 126)

O acesso aos terminais do município do Guarujá ocorre atualmente por duas vias que se conectam à Rodovia Cônego Domenico Rangoni: A rua Idalino Pines e a via conhecida como Rua Fassina (ver imagem 10). A primeira via opera como entrada e saída de tráfego, conectando-se à Avenida Perimetral da Margem Esquerda (APME) na região dos terminais de contêineres e de veículos. A segunda, de caráter provisório, conecta-se com a região dos terminais de graneis sólidos. (PDZ, 2020, p. 127-128)

Imagem 9 – Estrada de acesso à Ilha Barnabé



Fonte: PDZ, 2020, p. 126.

Imagem 10 – Rua Idalino Pines (esq.), atual acesso rodoviário principal de entrada e saída da margem esquerda do porto de Santos, viaduto (dir.) de acesso aos terminais (dir.)



Fonte: PDZ, 2020, p. 127.

Entre os anos de 1950 e 1970 o porto de Santos se transformou em um dos principais elos de ligação da produção nacional e paulista graças aos investimentos nos setores de siderurgia e petroquímica (consolidação da Refinaria Presidente Bernardes e Companhia Siderúrgica Paulista – COSIPA) em Cubatão em paralelo com a industrialização do ABC. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 63)

Esse foi o início da segregação espacial do porto, que aliado a outros fatores políticos, jurídicos, institucionais e culturais acabou se consolidando nas décadas de 1960 e 1970. Assim, no início da década de 1980 o porto de Santos passou a ser visto como um equipamento de infraestrutura distanciado da cidade, o que levou à degradação de partes do tecido urbano. Nas palavras de Gonçalves e Nunes (2008, p. 64):

No final dos anos 80, consolidando um processo histórico, o porto e as cidades estavam completamente “de costas” um para o outro, tornando-se um problema mútuo de coexistência. A cidade passou a viver um processo de total incompatibilidade com “o porto moderno”, porto esse exigindo um cenário internacional que passava por mudanças significativas e que não via mais a cadeia de produção como era vista anteriormente. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 64)

O porto de Santos até o início da década de 1990 continuava a ser visto como uma infraestrutura de estocagem, embarque e desembarque de cargas. Com a entrada dos anos 2000 e forte competitividade portuária, o porto moderno foi deixando de ter apenas um papel de infraestrutura passando a prover diversos serviços. O novo conceito de porto exige a estruturação de uma comunidade portuária com vínculos mais estreitos entre a cidade e o porto, de forma que o porto se transforme em uma plataforma logística de comércio com importância cada vez maior. Segundo Gonçalves e Nunes (2008, p. 65): “Não há dúvida, portanto, que a chamada “modernização”, ainda em curso, não é fato isolado, e sim fruto de políticas necessárias e construídas para atender um novo cenário mundial.”

A partir da década de 1990, com a intensificação do processo de globalização, tem início a integração das esferas de produção, consumo e circulação nas diferentes escalas geográficas, o que contribuiu para dar maior centralidade ao sistema marítimo portuário internacional no espaço global dos fluxos. (MONIÉ & VIDAL, 2006, p. 981)

A globalização em suas mais diversas facetas, como processo histórico, fato geográfico, hegemonização dos valores liberais e fenômeno socioeconômico propiciaram mudanças no sistema portuário global que implicaram na reformulação da interação entre porto e cidade. A evolução tecnológica em conjunto com outros processos transformou a infraestrutura portuária e as relações do trabalhador portuário e marítimo visando a consolidação de um processo necessário para a integração do sistema portuário global e sua crescente competitividade.

No Brasil, após a década de 1990, teve início uma acelerada inserção nos mercados globais, o que passou a exigir uma política de modernização no sistema portuário nacional. As reformas no setor começaram com a promulgação da Lei n. 8.029 de 1990 e a extinção da Empresa de Portos do Brasil – PORTOBRÁS, responsável pelo sistema portuário brasileiro e dando início ao ambiente concorrencial dos portos nacionais. Foi a lei n. 8.630 de 1993, lei de modernização dos portos, que representou a ruptura com o sistema anterior.

Segundo Gonçalves e Nunes (2008, p. 67-72) em Santos, um dos reflexos do início desses processos foi a demissão, no final da década de 1980, de mais de 5.000 mil trabalhadores vinculados à CODESP (empresa estatal). Em 1997 acontecem as primeiras privatizações de terminais de contêineres no Porto de Santos, fato que trouxe ao porto operadores ligados ao capital internacional e estabeleceu uma nova relação com os trabalhadores portuários. A privatização das operações do Porto de Santos se deu por um processo de mudanças estruturais, políticas, institucionais, legais e de gestão que afetaram sobremaneira o trabalhador portuário, principalmente na categoria mão de obra avulsa.

A modernização do porto de Santos trouxe uma questão paradoxal: o aumento da produtividade e maior competitividade em termos globais. O aumento da produtividade exigiu uma maior automação do porto que se tornou o principal fator de desemprego da mão de obra portuária. Assim, a lei n. 8.630 de 1993, trouxe a descentralização da administração portuária, a privatização dos serviços portuários e diminuição da oferta de emprego para a mão de obra avulsa.

Com a licitação dos terminais portuários iniciou-se um período competitivo em que foram realizados pesados investimentos em equipamentos e a implementação de novos métodos de carga e descarga. Nesse contexto tem origem o trabalhador portuário multifuncional que vem para atender ao fenômeno da reestruturação produtiva frente a mercados altamente competitivos e às novas demandas do processo de produção. O trabalhador multifuncional é um operador portuário que opera diferentes equipamentos, com diferentes métodos e instrumentos e deveria

saber trabalhar em equipe e com poder de auto-organização. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 164) Nas palavras de Gonçalves e Nunes:

No Porto de Santos essa questão não assume contornos diferentes. Após a CODESP deixar sua função de operador, transformando-se em Administradora Portuária, e com os investimentos maciços em tecnologias de movimentação de cargas realizados pelos operadores privados, verificou-se um aumento da produtividade, que exigia uma alteração do perfil do trabalhador, migrando de um trabalhador comprometido com uma atividade específica para um trabalhador polivalente, conhecedor das várias etapas do processo produtivo.

Porém essa transição não ocorreu com os devidos investimentos em qualificação e mão-de-obra para que os impactos fossem minimizados. Não houve um processo de transição para o trabalhador dentro desse modelo, pois a alteração do perfil do trabalhador portuário se estabeleceu sem que tivesse havido um programa geral que acomodasse o trabalhador portuário na nova realidade econômica, provocando distorções e comprometendo a inserção de parte dos trabalhadores nesse novo modelo de gestão. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 164-165)

Com a reestruturação do trabalho portuário, os trabalhadores portuários que antes poderiam ser culturalmente identificados com alguns bairros da cidade de Santos passaram a ficar dispersos por toda a cidade e outros municípios da baixada santista. Isso faz pensar que a modernização técnica do porto de Santos apenas não basta. Há dois outros pontos fundamentais e que devem ser pensados: 1) a qualificação da mão de obra portuária; 2) o estreitamento da relação porto e cidade de forma que exista uma profícua interação entre estes. (PORTO GENTE, 2023)

O tão almejado adjetivo da modernidade, eficiente, só se completará quando houver a qualificação da mão de obra portuária e a apropriação da cidade e dos possíveis benefícios que as atividades portuárias podem trazer, construindo uma relação de reciprocidade entre porto e cidade.

Os avanços tecnológicos portuários por si só não são suficientes para resolver adequadamente a ocupação do espaço urbano pelo Porto de Santos. É necessário integrar harmonicamente porto e cidade para minimizar os transtornos causados pelo porto. Atualmente, em Santos, a Rua Xavier da Silveira, que faz parte do Projeto Valongo-Paquetá, essa via reduz uma pista da Av. Perimetral (Av. Cândido Gaffrée) por onde flui 70% das mercadorias

movimentadas no porto, à jusante. Nessa rua também flui em uma relação precária com a cidade, o fluxo ferroviário. (PORTO GENTE, 2023).

Outro desafio é a logística rodoviária que ao adentrar o trecho final do porto de Santos, tem de enfrentar um estrangulamento na pista, até alcançar as rodovias Anchieta e Imigrantes. E segundo a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos essa grave situação logística não está sendo devidamente considerada no projeto Valongo-Paquetá. (PORTO GENTE, 2023).

Para muitos, a cidade de Santos carece de um projeto urbanístico que valorize a relação porto e cidade, com fundamentos logísticos adequados que considerem os cidadãos e o porto como um conjunto integrado na ocupação do espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

FATOS

As sociedades se distinguem no tempo e no espaço pelo modo de produção e, concomitantemente, internamente ao modo de produção, como é o caso do capitalismo que se distingue por fases. A formação socioespacial comporta uma realidade histórica geograficamente localizada. Ao estudarmos o sistema portuário brasileiro estamos diante da análise da concretude de uma sociedade específica, que para bem compreendermos suas mudanças históricas, temos que analisar suas relações com a totalidade, uma vez que a fragmentação representa a apreensão do particular no todo.

Em cada momento histórico cada elemento do espaço muda o seu papel e a sua posição no sistema temporal e espacial. Em cada período, são imbuídos de uma tecnologia e uma combinação específica de componentes de capital e trabalho. Assim, quando um elemento muda o seu movimento, automaticamente, há um movimento do todo; ou seja, há a mudança de uma totalidade que futuramente também se modificará. A periodização, para Santos, se apresenta como um caminho de método, uma vez que, fornece chaves que possibilitam o entendimento do desenvolvimento em escala mundial e as diferenças, de lugar para lugar.

Ao analisarmos a trajetória recente do sistema portuário brasileiro propomos a divisão em três períodos distintos:

- **1869 – 1930:** Do Decreto de Concessão dos Portos Brasileiros em 1869 até o início da concentração e formação de um sistema portuário nacional;
- **1930 – 1990:** Centralização, Planejamento e Fortalecimento do Sistema Portuário Brasileiro.
- **1990 – aos dias atuais:** Modernização e Privatização dos Portos Brasileiros.

É devido ao movimento social que os portos mudam de significação, e é justamente por isso que as formas-conteúdo portuárias vão se alterando ao longo desses processos que se refletem também na formação destes sistemas. Embora exista um sistema portuário global que se sobreponha como *layer* de fundo de todos os demais sistemas e que representa a escala mais complexa do espaço geográfico portuário coexistem no mesmo período escalas menores e menos complexas.

Hodiernamente os portos precisam se tornar competitivos para atrair investimentos e operadores portuários das variadas partes do mundo. Portos que não se enquadram nestas exigências de logística internacional ficam a margem da integração produtiva nacional e internacional.

No Brasil, com esta nova lógica de acumulação, alguns portos considerados históricos perdem importância econômica regional que tiveram até o início do século XX e passam a exercer pouca importância na circulação de mercadorias. Portos considerados históricos desempenharam papéis relevantes na integração da economia nacional, hoje o aumento constante do tamanho dos navios exige calados cada vez mais profundos que condenam portos e cidades portuárias que sempre dependeram desta atividade prioritariamente.

Nas últimas décadas, os espaços marítimos e em especial os portos marítimos, conectados entre si por rotas marítimas, estão se tornando os novos territórios da globalização.

Quanto mais se desenvolveu os sistemas técnicos e de engenharia, mais coisas passaram a ser produzidas e transportadas em menos tempo. Com os equipamentos criados pelos Estados para facilitar a circulação cada vez mais o consumo se torna mais fácil e mais rápido. A globalização muda o tempo da produção, da circulação e do consumo. As transformações da economia mundial, a introdução da alta tecnologia e a inserção de novas redes de circulação no comércio marítimo obrigaram os portos marítimos globais a se reorganizarem, se adaptarem e se modernizarem sob pena de serem excluídos do fluxo do comércio mundial.

A partir da década de 1990, uma mudança mundial nos vetores econômicos, prega a substituição do controle do Estado pelas privatizações. As transformações no setor portuário e a navegação marítima acompanharam a velocidade das transformações tecnológicas do período exigindo infraestrutura modernizada para integrar-se ao sistema portuário global que começava a se estabelecer com suas novas regras: tecnologia de ponta, multimodal e logística aplicada.

Nesse momento o discurso da necessidade da eficiência, atrelado a modernização portuária, começa a ganhar peso e a inexistência desses requisitos começavam a tornar um porto não atrativo ao mercado global e conseqüentemente, ineficiente. A modernização e a privatização das infraestruturas portuárias surgem sob a argumentação de serem fundamentais para o enfrentamento da competição global, sob o argumento de um “Estado ineficiente” para modernizar e gerir as estruturas portuárias já obsoletas, inaptas e incapazes de inserir o Brasil na competição do fluxo portuário global.

A relação do direito do Estado e dos transportes marítimos é uma relação bem antiga, inclusive com funções geopolíticas. Contudo, com a globalização o Estado-nação perde uma parcela do seu poder, regulação híbrida, para as multinacionais e transnacionais da navegação marítima. Com o aumento do volume do comércio e serviços oferecidos pela via marítima amplia-se a estrutura de regulamentação. A economia do transporte marítimo é bastante complexa sendo praticamente impossível desvincular a conjuntura econômica internacional, o transnacionalismo e as entidades de classe dos transportes marítimos, do grau de especialização das empresas de navegação e do dinamismo do comércio internacional. Trata-se de um setor que demanda uma grande combinação entre várias cadeias de fornecedores de produtos e prestadores de serviços. Todos regulados de forma híbrida, parte pelo Estado e parte pelas regras impostas pelas empresas de navegação e pela *lex marítima*, costumes do mar. Nessa rede de diálogos e de regulação híbrida do sistema portuário, os grandes grupos econômicos, muitas vezes exercem grande influência sobre os processos decisórios de natureza patrimonial, como privatizações, e de natureza regulamentadora.

Nas últimas três décadas a política setorial de transportes aquaviários no Brasil tem se pautado pelos seguintes pilares: processo de desestatização, projeto de reorganização portuária, abertura à participação de usuários privados, concessão da administração e exploração de alguns portos menores e de instalações específicas de grandes portos, tais como terminais de contêineres, de automóveis e de movimentação de granéis sólidos.

No esforço de reduzir os custos logísticos totais, o transporte intermodal se desenvolveu na intenção de agregar as vantagens potenciais dos diferentes tipos de transporte. Suas infraestruturas envolvem além do uso de mais de um modelo de transporte, as demais operações logísticas envolvidas. Há, também, o transporte multimodal que utiliza mais de um modal de transporte com o objetivo de ganhar agilidade, eficácia e reduzir custos.

A evolução do tráfego de contêineres tem seguido em crescimento constante desde sua inserção no transporte marítimo. Os portos conteneiros nos últimos dez anos tem crescido para atender este mercado global. Concomitantemente, houve a adequação dos terminais portuários, para acompanhar o crescimento do porto conteneiro, este tem seguido o aumento da produtividade dos portêineres e automatização completa com controle desde a movimentação das pilhas até os portêineres.

A inovação dos contêineres foi apenas uma ponta do *iceberg* que introduziu uma revolução na forma de transportar, aumentou-se o tamanho das embarcações, o comprimento e a profundidade dos cais para atracagem nos portos, como também exigiu-se a renovação dos

equipamentos e maquinários dos navios e dos terminais portuários que foram tecnicamente projetados para transportar com mais “rapidez e eficiência” (tornando-se o *slogan* da competição portuária) a movimentação de volumes sem precedentes no embarque e desembarque de cargas.

A containerização assumiu um papel fundamental na ascensão da globalização, evoluindo para um sistema interconectado e intermodal de transporte de cargas que reduziu drasticamente o custo do envio de mercadorias internacionalmente, o que estimulou o *boom* do pós-Segunda Guerra Mundial no comércio internacional e fomentando o consumo em massa.

Atualmente, assim como os navios, os calados, os cais e os terminais portuários privados, os portos globais também crescem em número, tamanho e magnitude de volumes transportados.

A marca do porto contemporâneo é a unitização e racionalização da carga de forma tal que seja possível a movimentação da carga em grandes unidades movimentadas mecanicamente. Com a uniformização e modulação da carga por contêineres estes passam a se especializar conforme a carga transportada.

O porto marítimo corresponde objetivamente às funções básicas que ele exerce e a disponibilidade de instalações e equipamentos para a movimentação das cargas e para o abastecimento das embarcações. Além disso, o porto marítimo deve dispor de instalações para o manuseio, armazenamento de trânsito e internalização e exportação das mercadorias. O porto marítimo é uma porta para o exterior onde se estabelecem a comunicação e comércio com outras partes do mundo, servindo de acesso de entrada e saída para as mercadorias produzidas e consumidas. Para o porto convergem e se originam os fluxos de cargas das rodovias, ferrovias e dutos. E para exercer estas funções de intermodalidade, esta modalidade de porto, necessita tornar compatível os modais que se interconectam por meio de armazenagem adequada e equipamento de manuseio das cargas.

Os portos atuais, os globais, podem funcionar como instrumentos da globalização, pois são espaços dominados pela racionalização com a interface da lucratividade, da competição e das redes. Os portos globais, os marítimos, são aqueles de fluxos internacionais, geralmente com origem e destino em outros continentes. Estes espaços têm uma interface entre o território e o meio marítimo, por eles circulam bem materiais e imateriais, sendo grandes articuladores do comércio mundial de matérias-primas e produtos.

Nos atuais espaços portuários globais as mercadorias se acumulam nesses espaços acoplados em contêineres, transportadas em gigantes navios porta-contêineres. Cais e terminais portuários são espaços que funcionam como instrumentos da globalização, neles as mercadorias se acumulam, neles as potências emergentes, sobretudo da Ásia, como a China, multiplicam a expansão destes espaços e exportam produtos finalizados e, países subdesenvolvidos e emergentes, como o Brasil, continuam a suprir o mercado internacional como grandes produtores de *commodities*.

Os portos marítimos, espaços da globalização, não servem apenas a entrada dos gigantes porta-contêineres, por funcionarem como espaços de conexão com a rede global, são espaços complexos, diversificados e principalmente vulneráveis. O aumento da utilização da tecnologia nestes espaços não impediu que continuassem a serem porta de entrada a imigração ilegal, drogas, produtos proibidos, crime organizado e até terrorismos, contudo o que os diferencia dos demais portos de outros períodos e modos de produção é a racionalidade técnica e a fluidez em rede imposta a estes espaços.

Funcionam como instrumentos da globalização possuindo uma conexão tanto com o externo, internacional, via marítima, em rede direta ou por *hubs* portuários; como interno: a conexão do porto com o transporte terrestre, ligando-se por rodovia, ferrovia ou até mesmo canais com finais menos distantes. O atual desenvolvimento tecnológico portuário exigido após a containerização das cargas elevou a competição entre estes espaços, a busca desenfreada por produtividade, o declínio do número da oferta de emprego, acelerou as trocas e os fluxos e acentuou a separação física entre cidade e porto.

O surgimento de grandes *hubs* portuários facilitou a concentração de grandes navios porta-contêineres ao longo de grandes distâncias, enquanto portos menores poderiam ser atendidos por navios menores. As economias de escala em longas distâncias foram assim beneficiadas, os serviços de transbordo permitiram o aumento do fluxo portuário em um tal volume que de outra forma talvez fosse inviável. Contudo, há um limite suportado pelo sistema *hub and spoke* e, conseqüentemente, também para o tamanho dos navios porta-contêineres suportados pelas principais rotas marítimas do mundo.

A racionalização por contêineres aparece dentro dos portos portuários globais como um ponto de ruptura do sistema, pois é a partir dele que o mapa-múndi dos fluxos portuários passa a ser redesenhado. A containerização transforma o porto marítimo em um porto altamente competitivo, multifuncional e multimodal. O porto globalizado serve as escolhas estratégicas das companhias marítimas e dos seus planos logísticos.

O desenvolvimento e a inserção dos *hubs* nas rotas marítimas serviu a concentração dos fluxos nos grandes portos marítimos globais, enquanto os portos menores se tornaram mais marginalizados e menos eficientes dentro do sistema portuário global. O aumento das dimensões dos navios exigindo calados mais profundos, o aumento das distâncias percorridas e a maior concentração dos fluxos acabou provocando uma seleção dos portos tecnicamente aptos a serem espaços portuários globais.

Na atual fase do modo de produção capitalista os portos se caracterizam como sistemas de objetos técnico-científicos e informacionais, espaços produzidos ocupam um lugar central neste modo de produção. Os espaços portuários marítimos distribuem-se pela costa brasileira, mas suas áreas de influência não se restringem à escala local ou regional. Em alguns casos, como o Porto de Santos, em São Paulo, de acordo com o porte das transações comerciais a escala se amplia para nacional e internacional. Neste sentido, as condições de fluidez e porosidade territorial, ou seja, as bases técnicas e normativas sustentam as dinâmicas dos fluxos internacionais portuários no período globalizado.

A introdução da containerização no mundo dos transportes marítimos e todas as transformações tecnológicas advindas com o novo período técnico-científico-informacional está reformulando o mapa portuário do mundo que está em constante transformação, contudo esta reelaboração depende de vários fatores e combinações.

A nova geografia marítima se organiza a partir de um serviço portuário global que elege alguns portos mundiais como pontos de conexão entre os continentes, conectados entre si via estradas marítimas mundiais. Há o estabelecimento de rotas marítimas globais que estabelecem um conjunto de estradas marítimas globais que circundam o globo e refletem a polarização da riqueza. Há concomitantemente o estabelecimento de fluxos e redes intangíveis e que adquirem importância central no mundo globalizado.

No cenário marítimo global o porto aparece como um território com múltiplos desafios e atores, com complexa divisão do trabalho, conflitos de usos e interesses e escalas diferentes. O poder do porto, nesse contexto, é exercido diante da possibilidade da massificação das redes e dos fluxos por ele movimentado. Os fluxos transportados pelas rotas marítimas acabam por integrar e conectar os portos complementando de forma fundamental e emergindo como infraestruturas vitais que condicionam e permitem a fluidez, a continuidade e a própria existência e subsistência de um porto. No período globalizado os espaços marítimos emergem não apenas como provedor de riqueza, mas como espaços de trocas, comunicação e o

estabelecimento de rotas marítimas e dos fluxos que ali transitam permitem vislumbrar cenários políticos e econômicos dos países que exercem atualmente o poder.

O porto exerce um papel central na logística marítima em particular no que diz respeito aos fluxos de contêineres. Os contêineres são uma ferramenta intermodal que permite com relativa facilidade a mudança de um modal de transporte para outro e assim ser transportado de maneira eficiente por longas distancias com diminuição de perdas e avarias; a utilização dos contêineres possibilitou o fluxo como também acirrou a competição portuária e inseriu no cenário portuário portos que nunca fizeram parte destes cenários.

A padronização dos contêineres se tornou fundamental para a funcionalidade da intermodalidade. O que se verifica na prática é que a containerização transformou mais do que a maneira de transportar, mas essa nova lógica acaba por definir o sucesso ou insucesso econômico de uma cidade portuária atingindo toda a sua área de influência econômica ao abrir ou fechar mercados para exportação ou importação. A Ásia tem sido a primeira a prosperar com a racionalização dos espaços portuários.

Um aspecto central na dinâmica dos portos no período atual que deve ser levado em conta para compreendê-los é a financeirização que pode ser considerada uma face do capitalismo que se desenvolveu e se intensificou a partir das tecnologias de informação, do mundo globalizado e da desregulação neoliberal dos anos de 1970. É um processo complexo que fundamenta muitas das crises e instabilidades contemporâneas. É inegável o impacto da financeirização na indústria portuária. Os setores marítimos e financeiros sempre estiveram próximos um do outro, por exemplo, com a criação da indústria de seguros. Mas nas últimas décadas o setor financeiro tem consolidado ainda mais essa relação fornecendo fundos para a construção de terminais.

Com o atual período técnico-científico-informacional já teríamos técnica e tecnologia suficientes para superar materialmente distancias físicas e conectar os modais de transporte de maneira a superar desequilíbrios; todavia, o capitalismo cresce e se fortalece com as fragilidades e desigualdades do território. O capitalismo se alimenta destas desigualdades para a sua acumulação ampliada e não utiliza qualquer meio técnico, normativo ou tecnológico para diminuir, mas sim, para aprofundar desigualdades, pois é justamente dessas desigualdades que nasce a força do capital no período globalizado.

TENDÊNCIAS PARA AS PRÓXIMAS DÉCADAS

A containerização representou uma quebra de paradigma na história da navegação mundial, contudo, acreditamos que os imensos porta-contêineres estão próximos de atingir seu limite máximo e que a tendência a médio e longo prazo é que os navios voltem a tamanhos mais compatíveis com os calados dos principais portos do mundo. Isso porque, a pesquisa demonstrou que a profundidade do calado sempre foi uma questão fundamental da navegação, mas a fluidez de grandes navios e a perda de contêineres pelo excesso já tem apontado nesse sentido. Outra questão de fundamental importância são as dificuldades de portos históricos inserirem as transformações exigidas pelos gigantes conteneiros.

Outra tendência global que a pesquisa apontou para as próximas décadas é a necessidade de políticas públicas locais darem maior ênfase na conciliação de interesses locais com os interesses das grandes infraestruturas portuárias.

Ousamos dizer que as próximas alterações do mapa-múndi portuário se darão pela inserção, com força, dos portos marítimos africanos como grandes exportadores de *commodities*.

Na história dos portos até a Primeira Grande Guerra Mundial os portos tiveram muita relevância, posteriormente com a aviação sua relevância foi mitigada. O que observamos na última década, sobretudo nos últimos anos, é uma tendência de retorno de se pensar os portos como espaços de defesa do território. A containerização possibilitou a especialização da mercadoria e da divisão territorial do trabalho dentro do porto, o que pode facilitar a ação de terroristas, ou até mesmo em uma eventual nova guerra mundial.

Observa-se também que nem todos os espaços são globais, e a globalização se dá em diferentes níveis dentro do sistema portuário nacional. Embora exista um sistema portuário global que se sobreponha como *layer* de fundo de todos os demais sistemas e que representa a escala mais complexa do espaço geográfico portuário coexistem no mesmo período escalas menores e menos complexas. Por exemplo, temos no território brasileiro coexistindo diversas temporalidades de espaços portuários, das escalas mais complexas globais para as menores locais, e mesmo dentro das escalas globais existem graduações de complexidade em função das relações internas e externas que se formam a partir destes espaços portuários e na própria composição destes.

Santos acreditava que para uma globalização como possibilidade, que possibilitasse uma nova paisagem social, deveria haver o abandono e a superação do modelo atual e a substituição

por outro, capaz de garantir para o maior número de pessoas a satisfação das necessidades essenciais e de uma vida digna.

UTOPIA

Um mundo onde o interesse social suplantasse a atual procedência do interesse econômico conduziria a uma série de alterações relevantes, dentre elas, o estabelecimento de novas relações internas a cada país e novas relações internacionais. Nesse novo mundo, seria abolida a regra da competitividade como padrão essencial de relacionamento. Santos entendia, que uma globalização como possibilidade, deveria colocar o homem como preocupação central.

Pensamos que, para que haja de fato uma transformação que possibilite a todos usufruir do atual estágio das técnicas e das filosofias, seria necessário o fim dos reformismos e remendos trazidos pelas normas técnicas, jurídicas e morais. Seria necessário o fim desse modo de produção e a construção de um novo mundo em outras bases que não privilegiasse a exploração de muitos em detrimento de uma minoria.

FIM

REFERÊNCIAS

- ADMRJ (ASSOCIAÇÃO DE DIRIGENTES DE EMPRESAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO) (Rio de Janeiro) (ed.). **Revitalização da zona portuária impulsiona mercado imobiliário**. 2012. Disponível em: http://www.ademi.org.br/article.php3?id_article=48381. Acesso em: 14 abr. 2021.
- AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de. O sindicato de estivadores na contramão do processo de modernização. In: JUNQUEIRA, Luciano A. (org.). **Desafios da modernização portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p. 55-87.
- ALEXANDRINO, Carlos Amauri. Porto de Santos. **Revista Unimes (Universidade Metropolitana de Santos)**, Santos, 2020.
- ALFREDINI, Paolo; ARASAKI, Emilia. **Engenharia portuária: manual técnico**. 2. ed. São Paulo: Blucher, 2018.
- ALTHUSSER, Louis. **Iniciação à filosofia para os não filósofos**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2020[2014]. Tradução Rosemary Costhek Abilio.
- ANDREATTA, Verena; VALLEJO, Manuel Herce. Río de Janeiro y las olimpiadas de 2016: la revitalización del centro urbano sobre la conjugación de los proyectos. **Cuaderno Urbano**, [S.L.], v. 10, n. 10, p. 129, 18 jan. 2011. Universidad Nacional del Nordeste. <http://dx.doi.org/10.30972/crn.1010583>.
- ANTAS JUNIOR, Ricardo Mendes. **Território e Regulação: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, Fapesp, 2005.
- AQUINO, Sérgio. **Modelo de privatização portuária: VII congresso nacional de direito marítimo, portuário e aduaneiro**. VII Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro. 2018. Primeiro dia do Congresso.. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AHJCznDZR3w>>.. Acesso em: 11 dez. 2022.
- ARROYO, MÓNICA, 2013, Lima. **Bases territoriais técnicas e normativas para os fluxos internacionais de comércio: O caso do Estado de São Paulo**. Lima: EGAL Encontro dos Geógrafos da América Latina, 2013. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/>. Acesso em: 10 nov. 2020.
- ARRUDA, José Robson de Andrade. **O Brasil no comércio colonial (1796-1808): contribuição ao estudo quantitativo da economia colonial**. 1972. Tese (Doutorado) - Curso de História, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP Universidade de São Paulo, São Paulo, 1972.
- AVENERI, Shlomo. **Il pensiero politico e sociale di Marx**. Bologna: Società Editrice Il Mulino, 1972. Traduzione di Pietro Capitano. Edizione originale: The Social and Political Thought of Karl Marx, London, Cambridge University Press.

AZEVEDO, Aroldo. **Brasil: a terra e o homem**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1970. 2 v.

BASTOS, José Messias; CASARIL, Carlos Cassemiro. A formação socio-espacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica. **Geosul**, Florianópolis, v. 62, n. 31, p. 271-298, jun. 2016.

BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: Lamparina, 1999.

BEHRING, Elaine Rossetti. **Brasil em contra-reforma: desestruturação do estado e perda de direitos**. 2. ed. São Paulo: Editora Cortez, 2008.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996. Tradução Antônio de Pádua Danesi.

BERNARDES, Antonio. Milton Santos: os conceitos geográficos e suas concepções. **Revista Formação**, Presidente Prudente, v. 27, n. 50, p. 275-299, abr. 2020.

BERTI, Luis Carlos. **O modal hidroviário como oportunidade de integração logística: a utilização da hidrovía tietê-paraná alternativa para o escoamento da soja para exportação do estad.** 2019. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

BIRD, James. **Seaports and Seaport Terminals**. EUA: Hutchinson University Libray, 1971.

BOBBIO, Noberto. **Direito e Poder**. São Paulo: Editora Unesp, 2008[1992]. Tradução Nilson Moulin.

BOBBIO, Noberto. **O positivismo jurídico: lições de filosofia do direito**. São Paulo: Editora Ícone, 2006. Tradução Márcio Pugliese, Edson Bini e Carlos E. Rodrigues.

BOQUET, Yves. **La mondialisation: un monde organisé en système**. Dijon: Editions Universitaires de Dijon, 2018.

BOUBACHA, Emmanuel. **Ciudad y Port Mutacion y Recomposion**. Le Havre: Association Internacionale Villes Et Ports, 1997.

BRASIL. **Annaes do parlamento brasileiro do ano de 1861**. Rio de Janeiro, 19 ago. 1861. Disponível

em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=132489&pesq=portos%20docas&pasta=ano%20186&pagfis=42550>. Acesso em: 22 jan. 2019.

_____. ANTAQ. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. (ed.). **Estatístico Aquaviário**. 2023. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html>. Acesso em: 20 maio 2023.

_____. ANTAQ. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. (ed.). **Obstáculos regulatórios ao transporte multimodal: agenda plurianual de estudos 2021-2024**. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/RelatorioFinalMul>. Acesso em: 28 mar. 2023.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil. **Constituição**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 2 out. 2020.

_____. Decreto nº 15.693, de 22 de setembro de 1922. Aprova o regulamento de portos organizados. **Decreto**. Disponível em: Aprova o regulamento de portos organizados. Acesso em: 2 jan. 2022.

_____. Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869. Autorisa o Governo a contractar a construção, nos diferentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. **Decreto**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1746-13-outubro-1869-552569-norma-pl.h>. Acesso em: 10 abr. 2020.

_____. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Decreto**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165impressao.htm. Acesso em: 7 mar. 2023.

_____. Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais. 2020. Mapa. Memória da Administração Pública Brasileira. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/component/content/article?id=764#:~:text=Em%201903%2C%20o%20decreto%20n,origens%2C%20para%20subsidiar%20os%20trabalhos>. Acesso em: 1 jan. 2022.

_____. Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007. Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária e dá outras providências. **Lei**. Brasília,

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. **Lei**. Brasília.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispões sobre o regime jurídica da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Lei dos Portos**. Brasília.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo**: século XV - XVIII. o tempo no mundo,. 2. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009[1996]. 3 v. Tradução Telma Costa. Revisão Monica Sthael.

_____, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo**: séculos XV - XVIII. As estruturas do cotidiano. Lisboa: Editora Teorema, 1979. Tradução de Telma Costa.

BRITO, Pedro. **Muito a navegar**: uma análise logística dos portos brasileiros. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2010.

BROEZE, Frank. **Gatewas of Asia**: port cities of Asia on the 13th-20th centuries. New York: Routledge, 2010[1997].

CALDAS, Sérgio Túlio. **Portos do Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2008.

CALMON, Pedro. **História do Brasil: século XVIII - século XIX. riquezas e vicissitudes. o império e a ordem liberal.** 3. ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1971. 4 v.

CANO, Wilson. **Desconcentração produtiva: regionalização do Brasil: 1970-2000.** São Paulo: Editora Unesp, 2008.

CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de (org.). **Direito Marítimo, regulação e desenvolvimento.** Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011.

CASTRO, Antonio B. de Souza; SOUZA, Francisco E.P. de. **A economia brasileira em marcha forçada.** São Paulo: Paz e Terra, 1985.

CÉLÉRIER, Pierre. **Histoire de la navigation.** Paris: Press Universitaires de France, 1968[1956].

CHAUI, Marilena. **Introdução à história da filosofia.: dos pré-socráticos a Aristóteles.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002[1994]. 1 v.

CHESNAIS, François. **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configurações e consequências.** São Paulo: Editora Boitempo, 2005. Tradução Rosa Marques e Paulo Nakatani.

_____, François. **A mundialização do capital.** São Paulo: Editora Xamã, 1996[1994]. Tradução Silvana Finzi Foá.

COLLI, Michèle. A evolução do estatuto dos portos na Europa. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 1999. p. 1-2.

CORBISIER, Roland. Prefácio. In: ELLUL, Jacques. **A técnica e o desafio do século.** Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1968[1954]. Tradução Roland Corbisier.

CORNU, Roger. Les portefaix et la transformation du port de Marseille. **Annales Du Midi:** revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, [S.L.], v. 86, n. 117, p. 181-201, 1974. PERSEE Program. <http://dx.doi.org/10.3406/anami.1974.4866>.

CRETELLA NETO, José. **Empresa Transnacional e Direito Internacional: exame do tema à luz da globalização.** Rio de Janeiro: Editora Forense, 2006.

DAMM, Arturo. **El pensamiento económico de Adam Smith, su vigencia hoy.: caminos de la libertad. Caminhos de la Libertad.** Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=MFD6a5Nok1g&list=PLRnGsnfGzX_-Tdymf0-eczUmeGJUUESyp. Acesso em: 26 ago. 2020.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo (1880-1945).** 2. ed. São Paulo: Editora Difel, 1971.

DEECKE, Helmut; LAPPLE, Dieter. Os portos marítimos alemães no período da reestruturação. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: Lamparina, 1999.

DELLOIT. Conneting to industry insights: New Zeland Ports and Freight Yearbook. 2021. Disponível em: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nz/Documents/icp/2021-ports-and-freight-yearbook.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2023.

DIAS, Marilda Odila Leite. Impasses do inorgânico. In: D?INCA, Maria Angela (org.). **História e Ideia**: ensaios sobre Caio Prado Junior. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

DRI, Rubén R.. A filosofia do Estado Ético: a concepção hegeliano do estado. **Filosofia Política Moderna: de Hobbes A Marx**. São Paulo, p. 213-245, jun. 2006. DCP-FFLCH Departamento de Ciências Políticas, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas.

DURKHEIN, Émile. **Da divisão do trabalho social**. 4. ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 2015. Tradução Eduardo Brandão.

ELLUL, Jacques. **A técnica e o desafio do século**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1968[1954]. Tradução Roland Corbisier.

_____, Jacques. **Le système techicien**. Paris: Cherche Midi, 2012. Prefácio de Jean-Luc Porquet.

ENGELS, Friedrich. **A origem da família, da propriedade privada e do Estado**. 3. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2012. Tradução Leandro Konder.

ERKERT, Jonathan. **Modo de produção no Brasil**: escravidão e forma jurídica. São Paulo: Editora Ideia & Letras, 2018.

FARIAS, Bárbara. Profundidade de 17 metros no canal do Porto de Santos seria ideal, diz presidente da Praticagem. **A Tribuna**. Santos: 29 jan. 2023. Disponível em: <https://www.atribuna.com.br/noticias/portomar/profundidade-de-17-metros-no-canal-do-porto-de-santos-seria-ideal-diz-presidente-da-praticagem>. Acesso em: 10 mar. 2023.

FAZCOMEX. **Conheça o maior navio cargueiro do mundo. 2023**. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/maior-navio-cargueiro-do-mundo/>. Acesso em: 6 jun. 2023.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaios de interpretação sociológica. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

_____, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaios de interpretação sociológica. São Paulo: Editora Contracorrente, 2020.

FERNANDES, Marcelo Pereira. Prefácio à Edição Lênin. In: LENIN, Vladimir Ilych. **Imperialismo, estágio superior do capitalismo**. São Paulo: Editora Boitempo, 2021.

FINE, Ben; SAAD FILHO, Alfredo. **O capital de Marx**. São Paulo: Editora Contracorrente, 2021. Tradução Bruno Hofig, Guilherme Leite Gonçalves, Renato Gomes e Leonardo Paes Muller.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

_____, Celso. **O capitalismo global**. 7. ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2007.

GALGANO, Francesco. **Lex Mercatoria**. 5. ed. Bologna: Società Editrice Il Mulino, 2010[1976].

GALIMBERTI, Umberto. **Psiche e techene: l'uomo nell'età della tecnica**. 9. ed. Saggi: Universale Economica Feltrinelli, 2016.

GASSET, José Ortega y. **Meditação sobre a técnica**. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 1991[1939]. Tradução José Francisco P. de Almeida Oliveira.

GCAPTAIN, Bloomberg Author At. **Huge Spike In Shipping Containers Lost At Sea**. Disponível em: https://gcaptain.com/shipping-containers-lost-at-sea/?subscriber=true&goal=0_f50174ef03-58efdf521-170347750&mc_cid=58efdf521&mc_eid=0d2c840093. Acesso em: 23 fev. 23.

GÓES, Hildebrando de Araújo. **Problemas portuários**. Rio de Janeiro: Inspetoria de Portos, Rios e Canais, 1930.

_____, Hildebrando de Araújo. **Relatório dos serviços executados durante o ano de 1927**: apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Victor Konder m. ministro de viação e obras públicas pelo engenheiro civil. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Portos Rios e Canais, 1927. 2 v.

GOMES, Laurentino. **1808: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram napoleão e mudaram a história de Portugal**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. **Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. São Paulo: Editora Boitempo, 2020.

GOULART FILHO, Alcides. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinense. **Revista de Economia**, [s. l], v. 34, n. 1, p. 25-49, abr. 2008.

_____, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa espera. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez. 2007.

GUARACY, Thales. **A conquista do Brasil: 1500-1600**. São Paulo: Planeta, 2015.

GUIMARÃES, Samuel Pinheiros. **Desafios Brasileiros na Era dos Gigantes**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

HABERMANS, Jurgen. **Técnica e ciência como "ideologia"**. São Paulo: Editora Unesp, 2014. Tradução Felipe Gonçalves Silva.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006[2001].

_____, David. **Condição pós-moderna**. 23. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012[2005]. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves.

_____, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011[2010]. Tradução João Alexandre Peschanski.

_____, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. 5. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014[2005]. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves.

HEGEL, G.W.F. **Princípios da Filosofia do Direito**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1997. Tradução Orlando Vitorino.

_____. **Principios de la filosofía del derecho: o derecho natural y ciencia política**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2004. Traducción de Juan Luis Vermal.

HENRY, Magali. **Villes Portuaires en Mutation, Lês nouvelles relations Ville-port à Marseille**. Lausanne: Institut de Géographie Université de Lausanne, 2006. Disponível em: https://igd.unil.ch/memoires/uploads/memoire/memoire_pdf/898/35df8e57-96db-4a92-b6ad-e1d720446c2d.pdf. Acesso em: 10 jan. 2023.

HONORATO, Cezar T. **O polvo e o porto: a cia docas de santos, 1988-1914**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

HUBBERMAN, Leo. **História da riqueza do homem**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1962[1959]. Tradução Waltensir Dutra.

HUSSON, Michel. Estado e mundialização. **Revue Inprecor: Amérique Latine**, Paris, abr. 1994.

IANNI, Octavio. **Teorias da globalização**. 14. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007[1995].

ISNARD, H. O espaço geográfico. **Boletim Geográfico: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE**, Rio de Janeiro, p. 5-16, jun. 1978. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/boletimgeografico/Boletim%20Geografico%201978%20v36%20n258_259.pdf. Acesso em: 23 fev. 2021.

ITF (Londres). **Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes**. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/pt>. Acesso em: 21 fev. 2021.

KAUTSKY, Karl. Der Imperialismus. **Aus Die Neue Zeit**, Berlim, v. 2, n. 32, p. 1-14, nov. 1914. Disponível em: <https://www.marxists.org/deutsch/archiv/kautsky/1914/xx/imperialismus.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2021.

KAUTSKY, Karl. Ultra-imperialismo. **Aus Die Neue Zeit**, Berlim, v. 2, n. 32, p. 1-14, 11 set. 1914. Tradução Giovanni B. de Freitas. Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/kautsky/1914/09/11-1.htm>. Acesso em: 25 jan. 2022.

KELSEN, Hans. **Teoria Geral do Direito e do Estado**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005. Tradução Luís Carlos Borges.

KENDALL, Lane C.; BUCKLEY, James. **The Business of Shipping**. 7. ed. Centreville: Cornell Maritime Press, 2001.

KREUKELS, Anton. Rotterdam: as relações entre o porto e a cidade sob as perspectivas nacional e internacional. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: Lamparina, 1999.

LACERDA, J C Sampaio. **Curso de Direito Privado da Navegação**: direito marítimo. Rio de Janeiro: Editora Freita de Bastos, 1984. 1 v.

LAGO, Luiz Aranha Correa *et al.* **A indústria brasileira de bens de capital**: origens, situação recente e perspectivas. Rio de Janeiro: FGV/IBRE, 1979.

LANNA, A D L. **Uma cidade na transição**: santos 1870-1913. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LANNOY, Charles de; LINDEN, Vander Herman. **Histoire L'Expansion Coloniale des Peuples Européens**: Portugal et Espagne (jusqu'au début du XIX e siècle). Paris: Bruxelles, 1997.

LECOQ, Tristan. Ports et transports: une nouvelle géographie des mers et des océans. **Questiones Internacionales**: Les grands ports mondiaux, Canadá, v. 10, n. 70, p. 10-20, nov. 2014. Disponível em: <https://lewebpedagogique.com/marcsalach/files/2012/09/0900016007003-1.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021.

LENIN, V I. **Imperialismo**: la fase superior del capitalismo. Barcelo: Penguin Random House Grupo Editorial, 2014. Traducción de la Fundación Frederico Engels.

LENIN, V I. **O desenvolvimento do capitalismo na Rússia**: o processo de formação do mercado interno para a grande indústria. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985[1982]. Coleção: Os Economistas. Tradução José Paulo Neto. Revisão com base no original russo, de Paulo Bezerra..

LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo (org.). **Direito Marítimo**: estudos em homenagem aos 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães. Belo Horizonte: Fórum, 2021.

LLYD'S LIST (England). **One Hundred Ports, 2022**. 2022. Disponível em: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2022/top100ports2022_ebook.pdf?rev=bc3fa2a77e134864bcc7dde4518e07d9&hash=D54445A74F150E76C09174D21AB1ABA5. Acesso em: 13 fev. 2023.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Robert S. **História econômica e social do Estado de São Paulo**: 1950-1920. São Paulo: Editora Unesp, 2022. Traduzido por Laura Teixeira Motta.

MACHADO, Isabela Silveira. **O Porto de Santos e a revolução dos contêineres**. Dissertação de mestrado. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia Humana, 2012.

MAGALHÃES, Petrônio Sá Benevides. **Transporte Marítimo**: Cargas, navio, portos e terminais. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

MAMIGONIAN, Armen. Imperialismo, universidade e pensamento crítico. CENEGRI. **Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais**. Ano I, Vol. I, n. 1º, Julho-Dezembro. Rio de Janeiro: 2004.

_____, Armen. Navegações e Portos no Brasil e no mundo. In: **Cadernos geográficos**, n. 37 – Instituto Ignacio Rangel/GCN/CFH/UFSC, Florianópolis, 2017.

MARTINS, Luciana de Lima. **O Rio de Janeiro dos viajantes: o olhar britânico (1800- 1850)**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor; 2001.

MARX, Karl. **Uma contribuição para a crítica da economia política**. The Marxists Internet archive. (versão e-book); [1859].

_____, Karl. **Crítica da Filosofia do Direito de Hegel**. 3ª ed. São Paulo: Editora Boitempo; 2013 [1843]. Tradução: Rubens Enderle e Leonardo de Deus.

_____, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 5ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2016 [1983; 1859]. Tradução Maria Helena Barreiro Alves. Revisão da tradução: Carlos Roberto F. Nogueira.

_____, Karl. **O capital**. Livro I. O processo de produção do capital. 1ª ed. São Paulo: Editora Boitempo, 2013. Tradução: Rubens Enderle.

_____, Karl. **O capital**. Livro II. O processo de circulação do capital. 1ª ed. São Paulo: Editora Boitempo, 2020 [1868]. Tradução: Rubens Enderle.

MARX, Karl; ENGELS; Friedrich. **A ideologia alemã. Teses sobre Feuerbach**. 9ª edição. 1ª reimpressão. São Paulo: Editora Centauro, 2010. Tradução: Sílvio Donizete Chagas.

MANCHESTER, Alan K. **Preeminência inglesa no Brasil**. Editora Brasiliense, 1973.

MARQUES, Moacyr. **A estruturação da rede terrestre de São Paulo**. In: Boletim Paulista de Geografia, n. 55. AGB/SP, 1978.

MARSON, Michel Deliberali. **Origens e evolução: da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo – 1870-1960**. São Paulo: Editora Annablume, 2017.

MASCARO, Alysson Leandro. **Estado e Forma Política**. São Paulo: Editora Boitempo, 2013.

_____, Alysson Leandro. **Crítica da legalidade e do direito brasileiro**. 3. ed. São Paulo: Editora Quartier Latin do Brasil, 2019.

_____, Alysson Leandro. **Filosofia do Direito**. 3 ed. São Paulo: Editora Atlas; 2013 [2010].

_____, Alysson Leandro. **Filosofia do Direito**. 8ª edição. São Paulo: Atlas, 2021.

MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1978.

MENZIES, Gavin. **1421: o ano em que a China descobriu o mundo**. 10ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018 [2002]. Tradução Ruy Jungmann.

MÉSZÁROS, István. **Para além do Leviatã. Crítica do Estado**. Tradução: Nélio Schneider. [eletrônico]. São Paulo: Editora Boitempo, 2021.

MICHELI, Marco Volpini; e DIAS, Thiago (Orgs.). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. 1.ed. São Paulo: Alameda, 2020.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Política Nacional de Transportes – SPNT/MT. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT**. Plano de Logística e Transporte. Relatório final. Brasília: LOGIT, 2012. Disponível em:<<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/pnlt-2011.pdf>>. Acesso em: 28 de março de 2023.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. In: RAP Rio de Janeiro 40 (6):975-95, Nov./Dez. 2006.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira**. Contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro: Consequência, 2014 [2012].

NAVES, Márcio Bilharinho. **Marx: ciência e revolução**. São Paulo: Quartier Latam, 2008.

NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. 1.ed. (ano 2000) 7. Reimp. Curitiba: Juruá, 2009.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Tese de doutorado. Departamento de Geografia Humana FFLCH-USP.

NIGHTINGALE, Linton. **One Hundred Ports: The numbers tell story**. Disponível em:<<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1141949/One-Hundred-Ports-The-numbers-tell-the-story>>. Acesso fev. de 2023.

NOTTEBOOM, Theo; PALLIS, Athanasios; RODRIGUE, Jean-Paul. **Port Economics, Management and Policy**. New York: Routledge 2022. Disponível em:<<https://porteconomicsmanagement.org/>>. Acesso em 12 de março de 2023.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade: o caso de Santos**. Dissertação de mestrado. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia Humana, 2008.

OSÓRIO, Luiz Felipe. **Imperialismo, Estado e Relações Internacionais**. São Paulo: Editora Ideias & Letras, 2018.

PALLIS, Jean-Paul Rodrigue; Theo Notteboom; Athanasios A. *et al.* The financialization of the port and terminal industry: revisiting risk and embeddedness. **Maritime Policy & Management**, [S.L.], v. 38, n. 2, p. 191-213, mar. 2011.

PARANÁ. Governo do Estado do Paraná. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. 2ª edição.

_____. Governo do Estado do Paraná. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. 3ª edição.

PERIDES, Isabel. O pós-fordismo e sua relação com a dimensão socioespacial. Resumo expandido. **II Seminário Crítica do Direito e Subjetividade Jurídica: Crise do pós-fordismo e autoritarismo contemporâneo**; 2021.

_____, Isabel Lopes. Globalização portuária: regulação híbrida do território e a emergência dos agentes hegemônicos corporativos. **Anais do XIV ENANPEGE**. Campina Grande. Realize Editora, 2021. Disponível em: <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/78166>>. Acesso em: 19 de jan. de 2022.

PERSEE. Les grands ports du monde classes par ordre d'importance. 1906. *Annales de Géographie*. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1906_num_15_82_5195. Acesso em: 1 abr. 2021.

PORT CITIES SOUTHAMPTON. Disponível em: <http://www.plimsoll.org/registersandrecords/lloydsregisters/howtouse/default.asp>, acesso em nov. de 2017.

PORTO, Manual Carlos Lopes; SILVA, José Luis Moreira da. O transporte marítimo num mundo globalizado. In: LEWANDOWSKI, Enrique Ricardo (Coord.). **Direito Marítimo: estudos em homenagem ao 500 anos da circum-navegação de Fernão de Magalhães**. Belo Horizonte: Fórum, 2021; p. 307-351.

PORTO DE SANTOS. PDZ. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos. Autoridade Portuária de Santos**. Santos: Santos Autoridade Portuária e Ministério da Infraestrutura. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/oportunidades-de-negocios/planejamento-logistico/>>. Acesso em: junho de 2023.

PORTO GENTE. **Porto e cidade de Santos interligados num todo convincente**. Publicado em 01 de junho de 2023. Disponível em: <<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115439-porto-e-cidade-de-santos-interligados-num-todo-convincente>>. Acesso em 10 de junho de 2023.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense Ltda, 2012 [1945].

_____, Caio. **Evolução Política no Brasil**. Editora Brasiliense, 1ª edição para eBook, 2017 [1993].

_____, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 1ª edição para eBook .São Paulo: Editora Hedra Ltda; 2017 [1942]

_____, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 1ª edição para eBook .São Paulo: Brasiliense, 1987 [1942].

QUESTIONS INTERNATIONALES. Canadá: Haropaports, v. 1, n. 70, nov. 2014. Disponível em: <https://lewebpedagogique.com/marcsalach/files/2012/09/0900016007003-1.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021.

QUINTANEIRO, Tania; BARBOSA, Maria Ligia de Oliveira; OLIVEIRA, Márcia Gardênia Monteiro. **Um toque de clássicos. Marx, Durkheim, Weber**. 2ª edição. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003.

RIO DE JANEIRO. Diário do Rio de Janeiro. Noticiário. **Diário do Rio de Janeiro**. Rio do Janeiro, p. 1-2. 19 out. 1869. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=094170_02&Pesq=portos%20docas&pagfis=25038. Acesso em: 22 jan. 2022.

_____. Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro. **Os portos brasileiros. Sua evolução, características e movimento comercial.** Coleção Memória Estatística do Brasil. Brasil: Service Des Pays S.A – Bâle – Serviços dos Países S.A., 1949.

ROBINSON, William I. Debate on the new global capitalismo: transnational capitalist class, transnational state apparatuses, and global crisis. **Internation Critical Thought**, 2017, vol, 7, n.2, 171-189.

RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno. **Portugal: O Pioneiro da Globalização.** Lisboa: Centro Atlântico, 2007.

RODRIGUE, Jean-Paul; SLACK, Brian. **Transport Geography on the web**, 1998.

_____, Jean-Paul. **The Geography of Transport Systems.** New York: Routledge, 2020. Disponível em:< <https://transportgeography.org/>>. Acesso em 13 de março de 2023.

_____, Jean-Paul. **Transshipment Hubs: Connecting Global and Regional Maritime Shipping Networks.** Publicado em 04 de set. de 2015. Disponível em:< <https://www.linkedin.com/pulse/transshipment-hubs-connecting-global-regional-jean-paul-rodrigues>> . Acesso em 13 de março de 2023.

RODRIGUE, Jean-Paul; NOTTEBOOM, Theo; PALLIS, Athanasios A. **The financialisation of the port and terminal industry: revisiting risk and embeddedness**; 2010.

ROO, Priscila de. Marselha-Fos: reestruturação portuária e planejamento metropolitano. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Ed. Lamparina, 1999.

RUA, Maria Helena. **Os dez livros de arquitetura de Vitruvius.** Departamento de Engenharia Civil. Instituto Superior Técnico. Lisboa, 1998.

RUSSEL, Bertrand. **História da filosofia ocidental.** Livro 1. A filosofia antiga. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2015. Tradução Hugo Lagone.

SHIPPING STATISTICS YEARBOOK 2004, Vol. III. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics, 2004.

STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de Conveniência: análise jurídica e economica.** Mestrado em Direito. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC – São Paulo, 2011.

SAINT-HILAIRE, August de, 1799-1853. **Viagem à província de São Paulo e resumos das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai.** São Paulo: Editora Martins Fontes e Editora Universidade de São Paulo, 1972.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** In: Boletim Paulista de Geografia. São Paulo n. 54, p.81-100, jun. 1977.

_____, Milton. **A totalidade do diabo.** São Paulo: Hucitec, 1977b.

_____, Milton. **Economia espacial.** Críticas e alternativas. Trad. Maria Irene de Q. F. Szmrecsáni. 2. Ed. Universidade de São Paulo: São Paulo 2014 [1979].

_____, Milton. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1994.

_____, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2008 [1994].

_____, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Edições Bestbolso, 2011 [2000].

_____, Milton *et al.* **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 15. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2011 [2001].

_____, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2012 [1982].

_____, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2012 [1985].

_____, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Edusp, 2012 [1988].

_____, Milton. **Por uma economia política da cidade**: o caso de São Paulo. 2. Ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012 [1994].

_____, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2012 [1996].

_____, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012 [2005].

_____, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. 6ª edição. São Paulo: Edusp, 2012 [1988].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 15º. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

_____, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SANTOS PORT AUTHORITY. Disponível em:< <https://www.portodesantos.com.br/>>.

SANTOS PORT AUTHORITY. **2021**: Fatos e dados. Facts and figures. Disponível em:<<https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Facts-en-figures-2021.pdf>>. Acesso em 12 de fev. de 2023.

SANTOS PORT AUTHORITY. **Dicionário Portuário de Santos**. Disponível em:<<https://www.portodesantos.com.br/comunidade-sustentabilidade/comunidade/apoio-academico/dicionario-portuario/>>. Acesso em: 09 de maio de 2023.

SEASSARO, Loredana. O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição e recompensa da relação porto-cidade. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Ed. Lamparina, 1999.

SENE, Eustáquio de. **Globalização e Espaço Geográfico**. 4. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2015 [2003].

SERENI, E. De Marx a Lênin: a categoria de “formación económica-social”. IN: **Economia y Ciencias Sociales**, Caracas, v. 13, p.5-53, 1971.

_____, E. De Marx a Lênin: a categoria de “formação econômica-social”. Tradução de Nathan Belcavello de Oliveira. IN: Meridiano – **Revista de Geografia**. Buenos Aires: Centros de Estudios Alexandre von Humboldt, n. 2, p.297-346, 2013.

_____, Emilio. De Marx à Lénine: La Catégorie de “Formation Économique et Sociale” in La Pensée, **Revue du Rationalisme Moderne**, n. 159, octobre de 1971.

SCHWARCZ, Lilia M; STARLING Heloisa M. **Brasil: uma biografia**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. IBGE/Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1949.

_____, Moacir M. F. **Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954)**. In: Centenário das Ferrovias Brasileiras, IBGE, Rio de Janeiro, 1954.

SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Ed. Lamparina, 1999.

_____, Geraldo; COCCO, Giuseppe. Os portos na era pós-industrial (Introdução). In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Ed. Lamparina, 1999.

SILVA, Fernando Teixeira da. **Operários sem patrões: Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas SP: Editora Unicamp, 2003.

SILVA, Américo Luís Martins da. **Direito Aquaviário e da Navegação Marítima**. Vol. 1. Versão e-book Amazon, 2018.

SILVA, Luiz Geraldo. Porto do Recife. **Sociedade marítima, escravidão e liberdade (Séculos XVI ao XVIII)**. In: MICHELI, Marco Volpini; e DIAS, Thiago (Orgs.). **Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. 1.ed. São Paulo: Alameda, 2020.

SILVA, Luciano Pereira Duarte. **Circuito espacial produtivo de petróleo na Bacia de Santos e a economia política da Região Metropolitana da Baixada Santista**. Tese de Doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas Instituto de Geociência, Unicamp, 2019.

SILVEIRA, Maria Laura. Concretude territorial. Regulação e densidade normativa. **Experimental: Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental**. Departamento de Geografia. FFLCH-USP. São Paulo, Ano I, número 2, p. 35-45, mar. 1997.

SIMONSEN, Robert C. **Histórica Econômica do Brasil (1500-1820)**. Edições do Senado Federal, Volume 34. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2016.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações. Investigação sobre sua natureza e suas causas**. Volume 1. Os economistas.. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996. Tradução de Luiz João Baraúna

STOPFORD, Martin. **Economia marítima**. 3 ed. São Paulo: Blucher. Tradução: Ana Cristina Paixão Casaca e Tadeu Robles. Revisão: Cláudio J. M. Soares.

SYNDARMA. Sindicato dos Armadores Nacionais. **Estatísticas de Navegação Internacional**, 2017. Disponível em: <http://www.syndarma.org.br/upload/Estatistica%20de%20navega_o%20internacional%202017_1.pdf>. Acesso em: 09 de março de 2023.

TAYLOR, Charles. **Hegel: Sistema, Método e Estrutura**. São Paulo: Realizações Editora, 2014 [1975]. Tradução: Nélcio Schneider.

TAVARES, Carlos. O naufrágio da marinha mercante. Disponível: <www.portosenavios.com.br>. Acesso em 14 de abril de 2023.

TOLEDO, Marcio Roberto. **Circuitos espaciais da soja, da laranja e do cacau no Brasil: uma nota sobre o papel da Cargill no uso corporativo do território brasileiro**. Dissertação de Mestrado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas Instituto de Geociência, Unicamp, 2005.

The Maritime Executive. **One Apus Arrives in Japan Showing Extent of Massive Container Collapse**. Publicado em 08 de dezembro de 2020. Disponível em: <<https://www.maritime-executive.com/article/one-apus-arrives-in-japan-showing-extent-of-massive-container-collapse#:~:text=The%20ship%E2%80%99s%20owners%2C%20Chidori%20Ship,Monday%2C%20November%2030%2C%202020.>>>. Acesso em 23 de fev. de 2023.

UNCTAD. United Conference on Trade and Development. **Handbook of Statistics 2022**. Genova: United Nations, 2022. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat47_en.pdf>. Acesso em 09 de março de 2023.

UNIRIO. Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Debate: “**A bolsa ou a vida: paradoxos políticos-clínicos no Brasil de 2020**”. Debatedores: Prof. Dr. Alysson Leandro Mascaro (USP-Direito) e Prof. Dr. Luciano Elia (UFRJ) mediação: Professora Dra. Rito Manso (UNIRIO), dia 26 de novembro de 2020 – das 10h às 13h00.

VILLEY, Michel. **A formação do pensamento jurídico moderno**. 2. Ed. São Paulo: Ed. WMF Martins Fontes; 2009. Tradução: Claudia Berliner; Revisão técnica: Gildo Leitão Rios.

XAVIER, Marcos. **Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira**. IN: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI** Rio de Janeiro: BestBolso, 2011 (p. 329-343).

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. **El moderno sistema mundial**. Vol. 1. 2º ed. aum. México: Siglo XXI, 2011. Traducción de: The modern word system [1980].

WALMSLEY, Leo. **Portos Britânicos**. Rio de Janeiro: Olympio Editora, 1946. Tradução de Geraldo Cavalcanti.

WEBER, Max. **Economía y Sociedad. Edición electrónica**. México: Fondo de Cultura Económica, 2014 [1922].

WESTERDAHL, Christer. **The maritime cultural landscape**. In: The International Journal of Nautical Archaeology (1992) 21.1:5-14. https://www.amazon.com.br/gp/flex/sign-out.html?path=%2Fgp%2Fyourstore%2Fhome&signIn=1&useRedirectOnSuccess=1&action=sign-out&ref=nav_AccountFlyout_signout

ANEXO I

GLOSSÁRIO⁷⁴

AFRETAMENTO A CASCO NU

Contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação.

ANCORADOURO

Ou fundeadouro é o local onde a embarcação lança âncora para aguardar a entrada no porto.

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO

Área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado.

ARMADOR

É o proprietário do navio ou o afretador que foi parte num contrato de transporte com um carregador.

ARRENDAMENTO

Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado e formalizado mediante contrato de adesão. São contratos de longo prazo (até 25 anos prorrogáveis pelo mesmo período).

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Instituição que detém os direitos de exploração e gestão da operação portuária e de suas tarefas acessórias na área do porto público. A movimentação de cargas, gestão de processos e a prestação de serviços podem ser realizadas ou diretamente pela autoridade portuária, ou mediante concessão de áreas ou direitos. No caso da Autoridade Portuária de Santos, este papel é exercido pela SPA.

⁷⁴ Referências utilizadas para o glossário: ALFREDINI, Paolo; ARASAKI, Emilia. **Engenharia portuária: manual técnico**. 2. Ed. São Paulo: Blucher, 2018; CNUDM III, **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar** – Montego Bay, 10 de dezembro de 1982; BRASIL, Lei n. 12.815 de 5 de junho de 2013; PARANÁ. Governo do Estado do Paraná. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. 2ª edição. PARANÁ. Governo do Estado do Paraná. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Dicionário Básico Portuário**. 3ª edição. SANTOS PORT AUTHORITY. **Dicionário Portuário de Santos**. Disponível em: < <https://www.portodesantos.com.br/comunidade-sustentabilidade/comunidade/apoio-academico/dicionario-portuario/>>. Acesso em: 09 de maio de 2023.

BREAK BULK

Expressão do transporte marítimo que significa carga ou o seu transporte em unidade, sejam soltas ou fracionadas.

BULK CARGO

Carga a granel, ou seja, sem embalagem, cujas quantidades geralmente são medidas por peso.

BULK CARRIER

Navio próprio para o transporte de cargas a granel

BUNKER

Combustível para navios.

CALADO

Designação dada à profundidade em que se encontra o ponto mais baixo da quilha de uma embarcação em relação à linha d'água (superfície da água). É a profundidade necessária para a navegação segura daquela embarcação.

CAPAZIA

Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

CARGA GERAL

Cargas acondicionadas em qualquer tipo de invólucro, sacaria, fardos, barris, caixas, bobinas e outros, em pequenas quantidades.

CARGA A GRANEL

É a mercadoria embarcada, sem embalagem ou acondicionamento de qualquer espécie, diretamente nos compartimentos da embarcação ou em caminhões-tanque sobre a embarcação.

COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS

É o conjunto de terminais voltados à armazenagem e movimentação de cargas e passageiros instalados ao longo do estuário de Santos, limite natural entre os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão – construindo o maior porto da América Latina.

CONCESSÃO

Cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado.

CONTÊINER

Conhecido também como contentor ou cofre de cargas, é uma caixa metálica destinada ao transporte de cargas, principalmente na medida de 20 ou 40 pés, que tenha estrutura para engate dos equipamentos de movimentação.

CONTRATO DE USO TEMPORÁRIO

São contratos de curta duração (até 18 meses, prorrogáveis pelo mesmo período). Poderá ser celebrado por meio de processo seletivo simplificado, sem licitação.

CONTRATO DE USO ONEROSO

Essa modalidade de exploração ampara a execução de empreendimentos de cunho econômico na área do porto organizado, exemplo: bancos e lanchonetes, etc. A autoridade portuária deve obrigatoriamente ceder essas áreas a título oneroso (mediante remuneração) com processo licitatório obrigatório.

DELEGAÇÃO

Transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996.

DRAGAGEM

Obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, mares, baías e canais.

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO

É a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente.

ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE CARGA (ETC)

Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem.

ESTALEIRO BRASILEIRO

É a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais.

FEEDER

Serviço marítimo de alimentação de um *hub port* ou de distribuição das cargas nele concentradas. O termo feeder também pode se referir a um porto secundário, ou seja, alimentador ou distribuidor, em determinada rota. Um porto pode ser um *hub* para determinadas rotas de navegação e *feeder* para outras.

GRAB

Tipo de equipamento utilizado para carregar e descarregar cargas a granel, por meio de uma manopla que segura a carga.

HUB PORT

Porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. Redistribuidor de cargas para outros portos, um centro logístico de distribuição.

INFRAESTRUTURA AQUAVIÁRIA

Conjunto de áreas e recursos destinados a possibilitar a operação segura de embarcações, compreendendo o canal de acesso ao terminal, as bacias de evolução, as áreas de fundeadouro, os molhes e quebra-mares, o balizamento e a sinalização náutica, e as áreas de inspeção sanitária e de polícia marítima.

INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

O conjunto de instalações portuárias colocadas à disposição de usuários, operadores portuários e arrendatário de um porto organizado, compreendendo também a estrutura de proteção e acesso aquaviário, as vias de circulação interna, rodoviária e ferroviária, bem como os dutos e instalações de suprimento.

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA

Instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA PÚBLICA DE PEQUENO PORTE

Instalação portuária explorada mediante autorização fora do porto organizado em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações.

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO

Instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo.

MAR TERRITORIAL

O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil.

MODERNIZAÇÃO DO NAVIO

Alteração de vulto que vise aprimorar o desempenho da embarcação, de equipamentos e sistemas, sem modificar as características básicas de seu emprego.

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

É realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima e as vias interiores. (Lei n. 10.893 de 2004)

NAVEGAÇÃO INTERIOR (FLUVIAL E LACUSTRE)

É a navegação realizada entre portos brasileiros usando exclusivamente as vias interiores. (Lei n. 10.893 de 2004)

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

É a realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos ou fluvial ou lacustre. (Lei n. 10.893 de 2004)

NAVIO

Significa todo tipo de barco empregado no transporte de mercadorias por mar.

NAVIO PIRATA

São considerados navios piratas os navios que as pessoas utilizam para cometer atos de pirataria (ver pirataria). Também são considerados piratas os navios que tenham servido para cometer ato de pirataria, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas destes atos.

OGMO/SANTOS

Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos, associação civil sem fins lucrativos declarada de utilidade pública pela Lei n. 8.630/1993 e mantida pela Lei n. 12.812/2013, administra e fornece profissionais, trabalhadores portuários

avulsos treinados, capacitados e habilitados para serem operadores portuários visando a mão de obra utilizada nas operações portuárias no Porto de Santos.

OPERADOR PORTUÁRIO

Pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro do porto organizado.

PALLETS

Como os contêineres é uma forma de unitização da carga. Acomoda entre 1 e 3,5 m³ e tem um peso entre 0,5 e 2 t. O transporte por *pallets* é muito sensível à distância de transporte quando comparado com o sistema de contêineres, cuja capacidade unitária em peso é de 10 a 20 superior para 1 TEU.

PÁTIO DE ESTOCAGEM

O pátio de estocagem é geralmente dividido em pilhas separadas para exportação, importação, *reefers*, cargas perigosas e vazios. Existe também um galpão (*containers freight station*) para carga importada em único contêiner, mas com diferentes destinações (*stripping*), bem como carga vinda de diferentes origens para ser exportada em um mesmo contêiner (*stuffing*).

PÍER

Estrutura portuária projetada do costado, ligado à terra por ponte de acesso, onde atracam as embarcações e são efetuados embarques e desembarques.

PIRATARIA

Constituem ato de pirataria: todo ato ilícito de violência ou de determinação ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado.

PORTÊINER

O portêiner, guindaste de contêiner, é um equipamento de grande porte para carga e descarga de contêineres em portos.

PORTO

É o atracadouro, o terminal, fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga.

PORTO DE CARGA GERAL

Portos comerciais que movimentam carga geral (ver carga geral).

PORTO ESPECIALIZADO

São os portos ou terminais especializados em movimentar predominantemente determinados tipos de cargas, podendo ser para exportação ou movimentação interna de cargas, como: graneis sólidos ou líquidos (carga sem embalagem como os minérios), contêineres, pesqueiros, de lazer, militares e estaleiros.

PORTOS FLUVIAIS

São aqueles que recebem linhas de navegação oriundas e destinadas a outros portos dentro da mesma região hidrográfica, ou com comunicação por águas interiores.

PORTOS LACUSTRES

São aqueles que recebem embarcações de linhas dentro de lagos, em reservatórios restritos, sem comunicação com outras bacias.

PORTOS MARÍTIMOS

São aqueles aptos a receber linhas de navegação oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independentemente de sua localização geográfica.

PORTO ORGANIZADO

Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de autoridade portuária.

PORTOS PÚBLICOS

Ficam dentro de um porto construído e administrados pela Companhias Docas. São terminais dentro de um condomínio. Os operadores arrendam áreas, pagam por elas e se comprometem com investimentos. São obrigados a prestar o serviço com continuidade e seu contrato tem data para acabar.

PORTO SECO

É um terminal alfandegário, sem acesso à via aquaviário, que tem a função de facilitar o despacho aduaneiro de importação e exportação.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE SANTOS (PDZ)

Segue diretrizes do Plano Mestre (Complexo Portuário). É um fomentador de Políticas Públicas que serve tanto as necessidades do porto quando as demandas do municípios que circundam o porto.

REEFER

Tipo de contêiner que possui sistema próprio de refrigeração, com câmaras frias para preservar produtos perecíveis em baixas temperaturas.

RETROPORTO

Área adjacente a um porto organizado, destinada a suprir as deficiências de armazenagem do porto. Pode ser utilizada também para desembarço aduaneiro.

ROLL-ON-ROLL, OU RO—RO

Navio especial, destinado a cargas capazes de movimento, como veículos de passeio, máquinas agrícolas ou cargas especiais. Dispõe de abertura (prancha) na proa e/ou na popa para essa movimentação.

SEGURO MARÍTIMO

Um contrato de seguro é um contrato por meio do qual o segurador compromete-se a indenizar o segurado, na forma e na extensão acordadas, contra perdas marítimas, isto é, perdas que incidem sobre a empreitada marítima.

SILO

Tipo de armazém, comumente destinado para grãos, que podem ser vertical ou horizontal. Recebe as cargas com o uso de elevadores, e a expedição ocorre principalmente por gravidade, para correias transportadoras.

TERMINAIS MULTIPROPÓSITOS

Os terminais multipropósitos são totalmente novos e necessitam de mais espaço de retaguarda que um simples terminal de carga geral, uma vez que o que os caracteriza é a operação simultânea de navios de carga geral e de contêineres até 275 m de comprimento e 11 m de calado (de 2.500 a 5.000 TEUs).

TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP)

Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado. Construídos e mantidos pela iniciativa privada.

TEU OU TEUs (TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNIT)

A uniformização e a modulação da carga solta em contêineres de 20 e 40 pés, com largura de 8 pés, fizeram com que se adotasse a unidade de medida equivalente (TEU) em 20 pés (o contêiner de 40 pés corresponde a 2 TEUs = FEU). Observa-se que o contêiner não pode ser carregado no seu peso máximo com carga de alta densidade, sendo que na prática, a carga útil é da ordem de 10 t para 1 TEU e 17,5 t para 1 FEU.

TRABALHADOR AVULSO

Aquele que presta serviços, sem vínculo empregatício, para várias empresas, tomadoras de serviços, que requisitam esse serviço à entidade fornecedora de mão de obra (OGMO).

TRANSBORDO

Transferir mercadorias de um para outro meio de transporte ou veículo, no decorrer do percurso da operação logística.

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Abrange o tempo decorrido desde que as mercadorias são carregadas a bordo do navio até o momento em que são descarregadas.

TRANSPORTE MULTIMODAL

O transporte multimodal de cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

TRIPULANTE

Trabalhador aquaviário, com vínculo empregatício, que exerça funções, embarcado, na operação da embarcação.

ZONA CONTÍGUA

A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.