

CIDADES E PORTOS. EM BUSCA DE POLÍTICAS INOVADORAS

FRÉDÉRIC MONIÉ
Dpto de Geografia

Univ. Federal do Rio de Janeiro
Grupo de Estudos em Geografia
Portuária - GEOPORTOS

E-mail: fmonie@uol.com.br

Premissa

Transporte Marítimo:
espinha dorsal da globalização



fluxos do CI transitam pelas cidades-porto



cidades-porto: principais nós logísticos
das redes mundiais de circulação das cargas



Hipótese:

Portos:

- vetores potenciais de desenvolvimento das cidades e das regiões (agregação de valor aos fluxos de mercadorias)
- ruptura com as políticas tradicionais voltadas p/ aspectos técnicos e que afastam portos e cidades



Objetivos:

Participar do debate fornecendo insumos p/ uma reflexão + sistêmica e estratégias inovadoras

Porto: nó estrategicamente localizado em redes produtivas, comerciais, consumo, transporte

Como pensar as escalas locais, regionais, nacionais e globais que se chocam nas CP?

Como incorporar variáveis ambientais e relacionadas a qualidade de vida aumenta a competitividade do porto?



A GLOBALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DO SISTEMA MARÍTIMO PORTUÁRIO MUNDIAL

intensificação recente do processo de globalização



Reestruturação do capitalismo:
redes produtivas



Expansão do espaço geográfico das firmas



*Quais as manifestações da globalização
que interessam diretamente as cidades
portos?*

Formação de um espaço de fluxos global



dispositivos logísticos
(circulação global competitiva)



Quais são as condições deste processo?

4 condições maiores :



- liberalização do comércio internacional;
 - normas internacionais
- redes de telecomunicações sofisticadas
- Sistema Marítimo Portuário Mundial



Sistema Marítimo Portuário Mundial



- conjunto de leis, normas, padrões, convenções
- conjunto de operadores
- conjunto de infra (nós de emissão, processamento e recepção dos fluxos);
- vetores de circulação: sistemas de transporte e de telecomunicações



Conjunto dinâmico de elementos articulados e hierarquizados



- hierarquização (economias de escala)
- des-hierarquização (alcançar o cliente)



Organização espacial do SMPM

**Rotas marítimas
globais**



**Rotas marítimas
continentais**



**Rotas marítimas
regionais e
“ locais”**



**Portos
Globais**



**Portos
continentais**



**Portos
regionais e
locais**



**Rotas
terrestres**



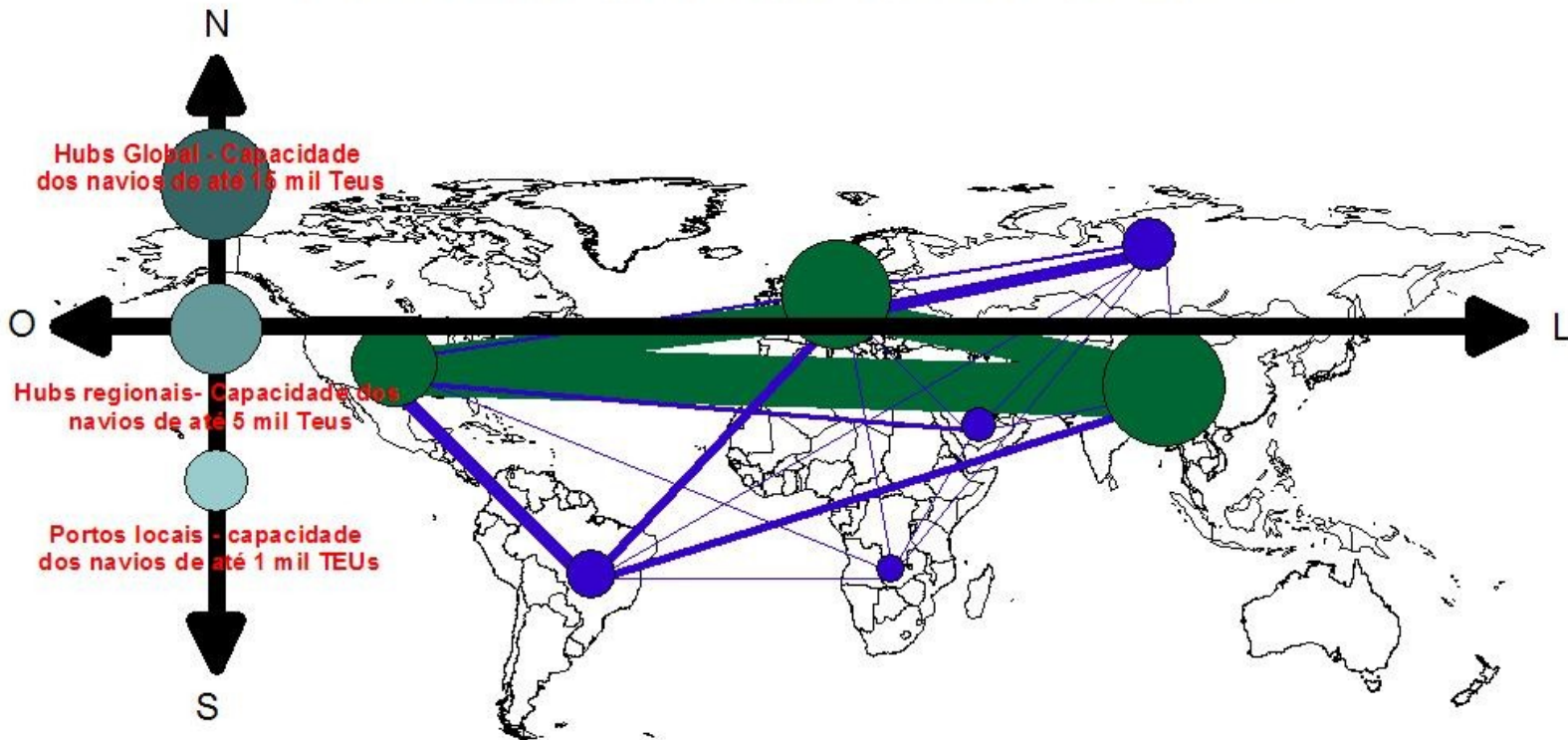
**Corredores
continentais**



**Rotas
regionais e
locais**



Fluxos comerciais, rotas Leste - Oeste e rotas Norte - Sul



Legenda



Principais polos comerciais mundiais



Polos comerciais secundários

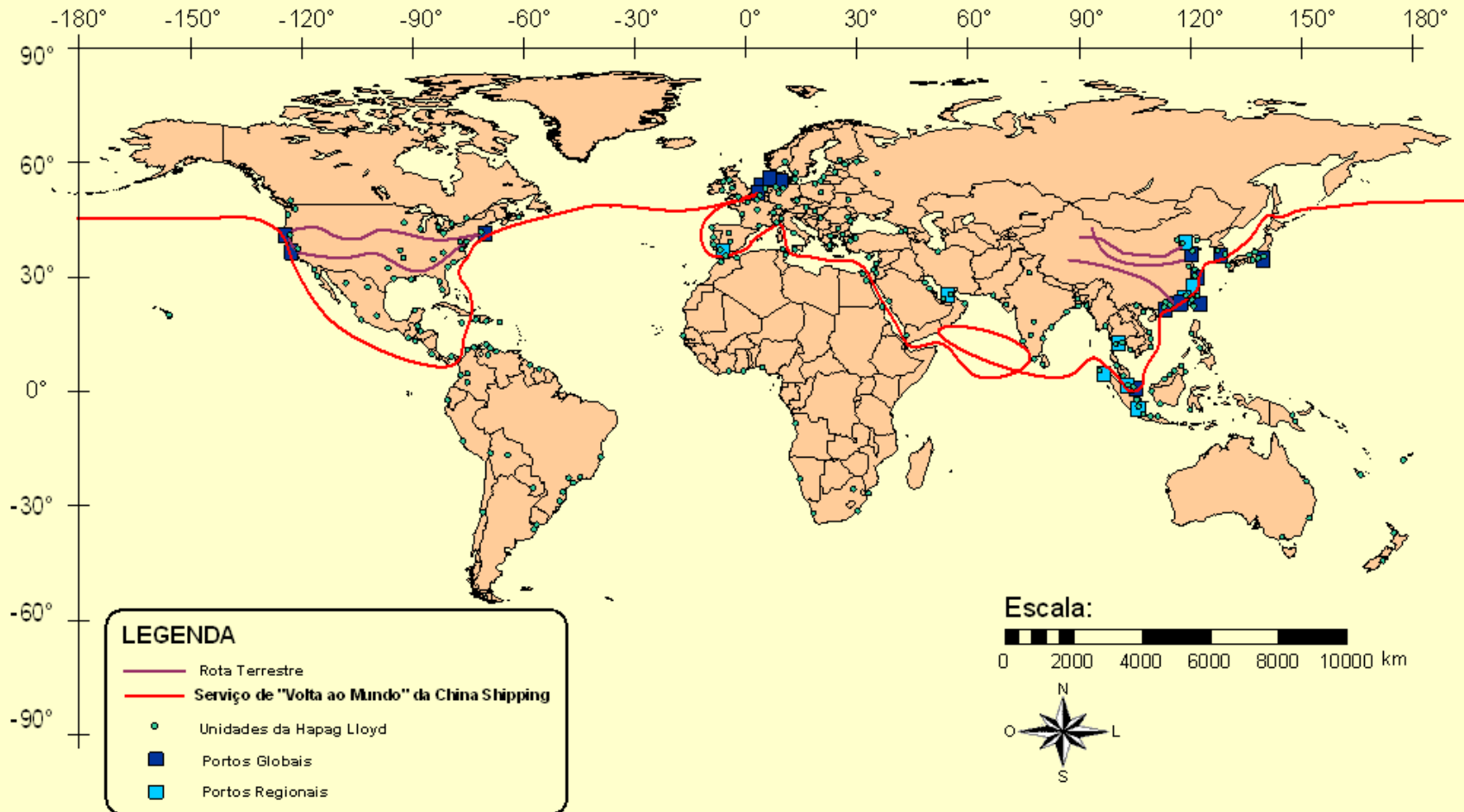


Fluxos comerciais acima de 400 milhões de dolares



Fluxos comerciais inferiores a 400 milhões de dolares

Sistema Marítimo Portuário Mundial



Elaborado por: MARQUES, Emily / GEOPORTOS 2007
Fonte: Diversas

SMPM



sistema terra-mar-porto-terra :
grande capilaridade espacial



serviço porta a porta



SOLUÇÕES INOVADORAS PARA UM NOVO CONTEXTO

- Analisar o contexto geral
- Situar seu porto e sua cidade no SMPM
- Integrar as escalas de tempo p/ planejar : curto, médio e longo prazo
- Integrar todas as variáveis do dsvo portuário e urbano : planejamento integrado X visão unidimensional e funcionalista



Situar seu porto, seu país, sua cidade

- Qual a posição do BR na DIT?
 - exportações de commodities: como pensar os corredores e os terminais de graneis dentro de projetos de dsvo?
 - inserção crescente em redes produtivas: quais possibilidades de agregação de valor nessas redes?



PENSAR UM NOVO PARADIGMA PORTUÁRIO

Novo paradigma produtivo = novo paradigma portuário:

- “modernizar o velho” (porto como instrumento de transporte)?
- porto: vetor de desenvolver potencial p/ o território urbano/regional?

Novo paradigma portuário: visão integrada e sistêmica das relações cidades portos



Visão tradicional das relações cidade/porto:

- relação conflitante e antagônica
 - cidade: obstáculo a fluidez da circulação;
 - porto: impactos negativos sobre a paisagem urbana e a qualidade de vida da população



Dinâmica atual: re-aproximação do porto e da cidade

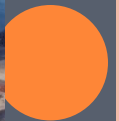
- expansão da atividade portuária
- competição entre portos
- posicionamento dos portos como nós de redes produtivas, logísticas e de consumo
- impactos sociais da modernização portuária
- exigências novas de sustentabilidade ambiental



Quais perfis portuários nesse contexto:

Portos tipo *gateways*

- Drenagem de fluxos
 - Redistribuição de fluxos
 - Associação transporte/indústria (de base)
- (Shenzen, Xangai, Rotterdam, Santos, etc)



Plataforma portuária ponta de corredor de transporte

- elevado grau de especialização (*commodities*)
- operador dominante
- afastamento dos centros urbanos

Tubarão, Itaqui,
Itaguaí,
Vila do Conde



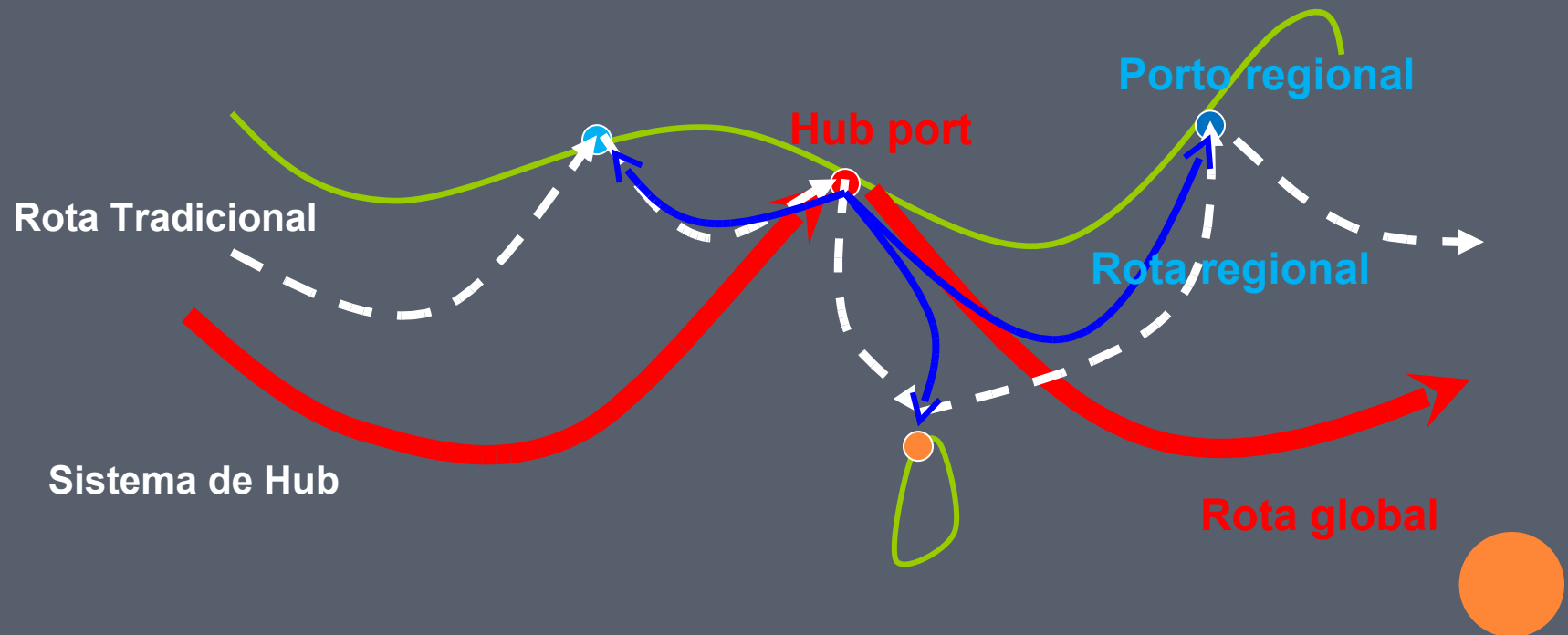
Portos de transbordo (*hub ports*)

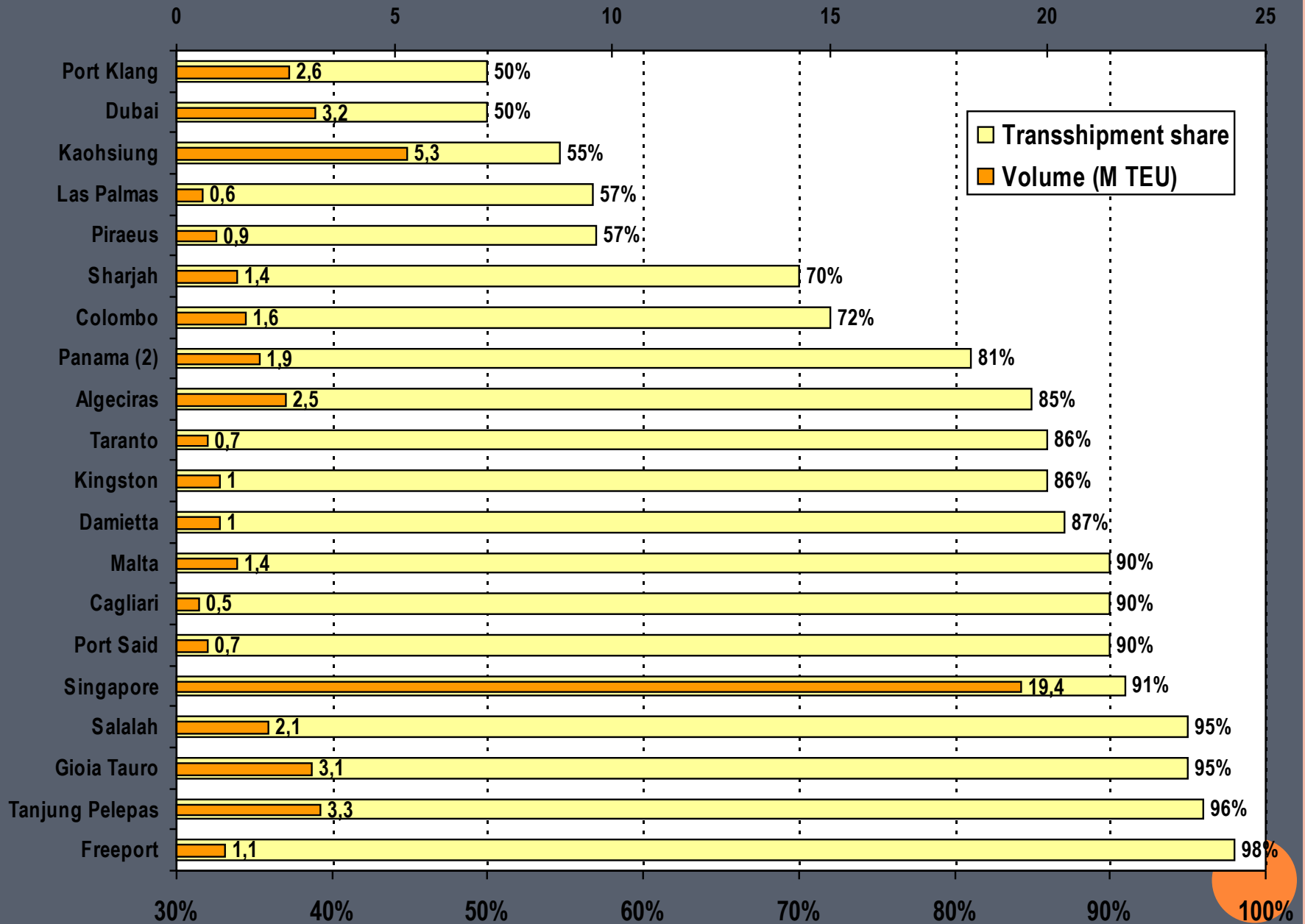
- concentração/redistribuição imediata:
função dominante
- função essencialmente global
- posição em relação as rotas do TM
fundamental
- relação mínima
com a cidade



Hierarquização do SMPM

Organização espacial: integração de rotas e portos globais, regionais e locais





Cidade portuária:

Objetivo: porto a serviço do desenvolvimento

Método:

- associação das competências técnicas do porto e das competências produtivas da cidade
- articulação de todos as variáveis do desenvolvimento



Metas tradicionais:

- modernização das infra-estruturas e equipamentos
- condições de acesso terrestre e marítimo adequadas
- ambiente portuário competitivo



Metas inovadoras:

- investimentos na gestão ambiental portuária e urbana
- revitalização das áreas degradadas
- cooperação local e regional como fator competitivo
- pensar a circulação : custo adicional X atividade produtiva (mercantilizar os fluxos)



Cidade portuária :

- negociação: sistêmica e transversal
- plataforma de interesses comuns entre a cidade e o porto

A cidade precisa do porto: recurso logístico a serviço do desenvolvimento econômico

O porto precisa de recursos disponibilizados pela cidade p/ aumentar sua competitividade



BIBLIOGRAFIA

CASTELLS, M (1999): *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Vol. 1: *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra

COCCO, Giuseppe & SILVA, Gerardo - Orgs -(1999): *Cidades e Portos. Os espaços da globalização*. Rio de Janeiro, DP&A Editora

FRÉMONT, A. Les réseaux maritimes conteneurisés: épine dorsal de la mondialisation. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Saint-Dié, 2005.

FREMONT, A .Global maritime networks: The case of Maersk. *Journal of Transport Geography* V.15, pp. 431–442, 2007.



GRANADA, J. V. Ciudades puerto em la economia globalizada: la arquitectura organizacional de los fluxos portuários. Divisións de recursos naturales e infraestructura. CEPAL, Santiago de Chile, 2005.

LACERDA, S. M.S. Navegação e Portos no Transporte de Contêineres. Revista Do Bndes, Rio De Janeiro, V. 11, N. 22, P. 215-243, 2004.

MONIÉ, F; e VIDAL, S. M. Do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva, Rev. Adm. Pública vol.40 n°6 Rio de Janeiro Nov. /Dez. 2006.

SLACK, B. (2001): *Globalization in Maritime transportation*. Fondazione Eni Enrico Mattei (mimeo).

PEYRELONGUE, C. M. & MARTÍNEZ, M. A. M.
Tendências recientes en el Transporte marítimo
Internacional y su impacto em los puertos mexicanos.
Instituto Mexicano Del transport. 2001.

RODRIGUE, J-P. Transport and Globalization in R.
Robertson and J.A. Schulte (eds) Encyclopedia of
Globalization, London: Rutledge, 2006.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES & INSTITUTO MEXICANO DEL
TRANSPORTE (2001): *Tendencias recientes en El
transporte marítimo internacional y su impacto em los
puertos mexicanos. Técnica No. 162, Sanfandila, Qro.
2001.*

VELTZ, P. (1996) *Mundialización, ciudades y territorios.
La economía de archipiélago.* Editora Ariel, S.A.
Barcelona

ANEXOS

Mapas concebidos e realizados
pelo grupo GEOPORTOS













WORLD PORT RANKING - 2005

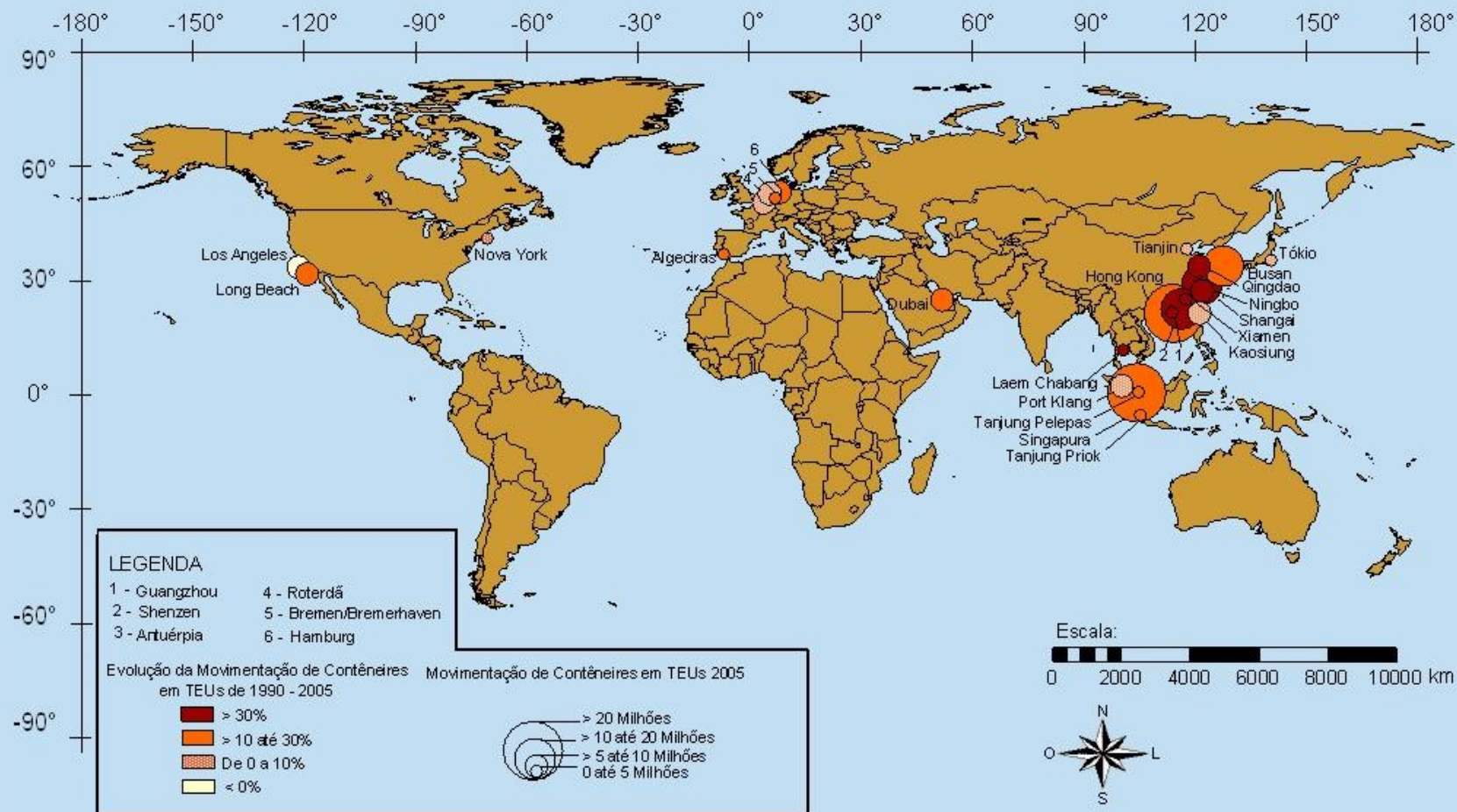
TOTAL CARGO VOLUME, MILLIONS OF TONS					CONTAINER TRAFFIC (TEUs, 000s)			
RANK	PORT	COUNTRY	MEASURE	TONS	RANK	PORT	COUNTRY	TEUs
1	Shanghai	China	MT	443,0	1	Singapore	Singapore	23.192
2	Singapore	Singapore	FT	423,3	2	Hong Kong	China	22.427
3	Rotterdam	Netherlands	MT	376,6	3	Shanghai	China	18.084
4	Ningbo	China	MT	272,4	4	Shenzhen	China	16.197
5	Tianjin	China	MT	245,1	5	Busan	South Korea	11.843
6	Guangzhou	China	MT	241,7	6	Kaohsiung	Taiwan	9.471
7	Hong Kong	China	MT	230,1	7	Rotterdam	Netherlands	9.287
8	Busan	South Korea	RT	217,2	8	Hamburg	Germany	8.088
9	South Louisiana	United States	MT	192,5	9	Dubai	United Arab Emirates	7.619
10	Houston	United States	MT	192,0	10	Los Angeles	United States	7.485
11	Nagoya	Japan	MT	187,1	11	Long Beach	United States	6.710
12	Qingdao	China	MT	184,3	12	Antwerp	Belgium	6.482
13	Kwangyang	South Korea	MT	177,5	13	Qingdao	China	6.307
14	Dalian	China	MT	176,8	14	Port Klang	Malaysia	5.544
15	Qinhuangdao	China	MT	167,5	15	Ningbo	China	5.208
16	Chiba	Japan	FT	165,7	16	Tianjin	China	4.801
17	Antwerp	Belgium	MT	160,1	17	New York/New Jersey	United States	4.785
18	Shenzhen	China	MT	153,9	18	Guangzhou	China	4.685
19	New York/New Jersey	United States	MT	138,0	19	Tanjung Pelepas	Indonesia	4.177
20	Kaohsiung	Taiwan	MT	137,9	20	Laem Chabang	Thailand	3.834
31	Tubarao	Brazil	MT	92,7	31	Manila	Philippines	2.665
36	Itaqui	Brazil	MT	85,9	36	Valencia	Spain	2.410
38	Hay Point	Australia	MT	81,6	38	Santos	Brazil	2.268
44	Santos	Brazil	MT	71,9	44	Tacoma	United States	2.066
49	Sepetiba	Brazil	MT	67,1	49	Savannah	United States	1.902

Abbreviations: MT=Metric Ton HT= Harbor Ton. FT=Freight Ton. RT = Revenue Ton.

NOTE: *The cargo rankings based on tonnage should be interpreted with caution since these measures are not directly comparable and cannot be converted to a single, standardized unit.*

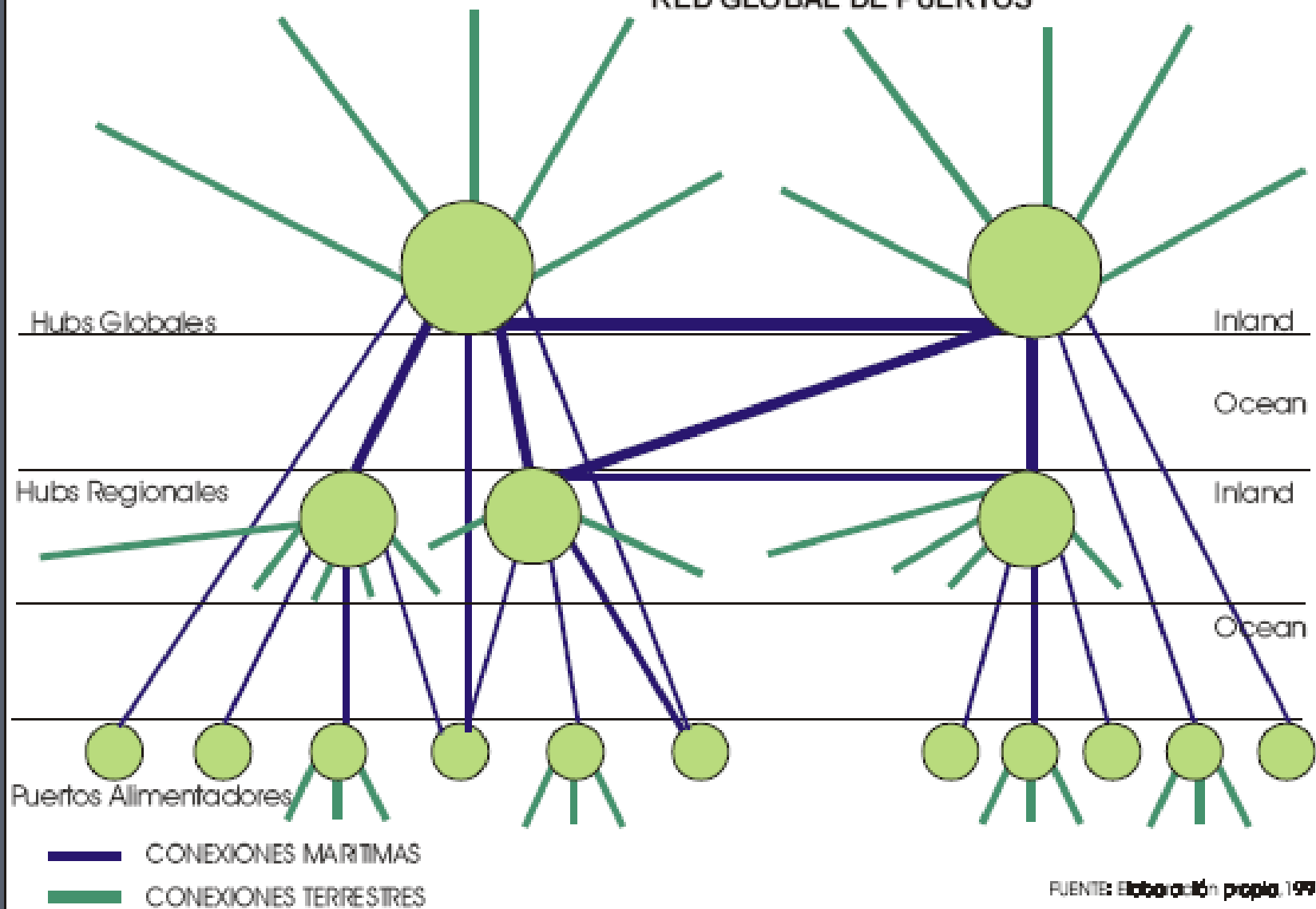
Sources: *Shipping Statistics Yearbook 2006; Containerisation International Yearbook 2007; U.S. Army Corps of Engineers, Waterborne Commerce of the United States CY 2005; AAPA Surveys; various port authority internet sites.*

Movimentação de Contêneires nos 25 maiores Portos em 2005 e Evolução do Crescimento Portuário de 1990 - 2005




Elaborado por: MARQUES, Emily/GEOPORTOS 2007
Fonte: World Ports Ranking from Hofstra University 2007

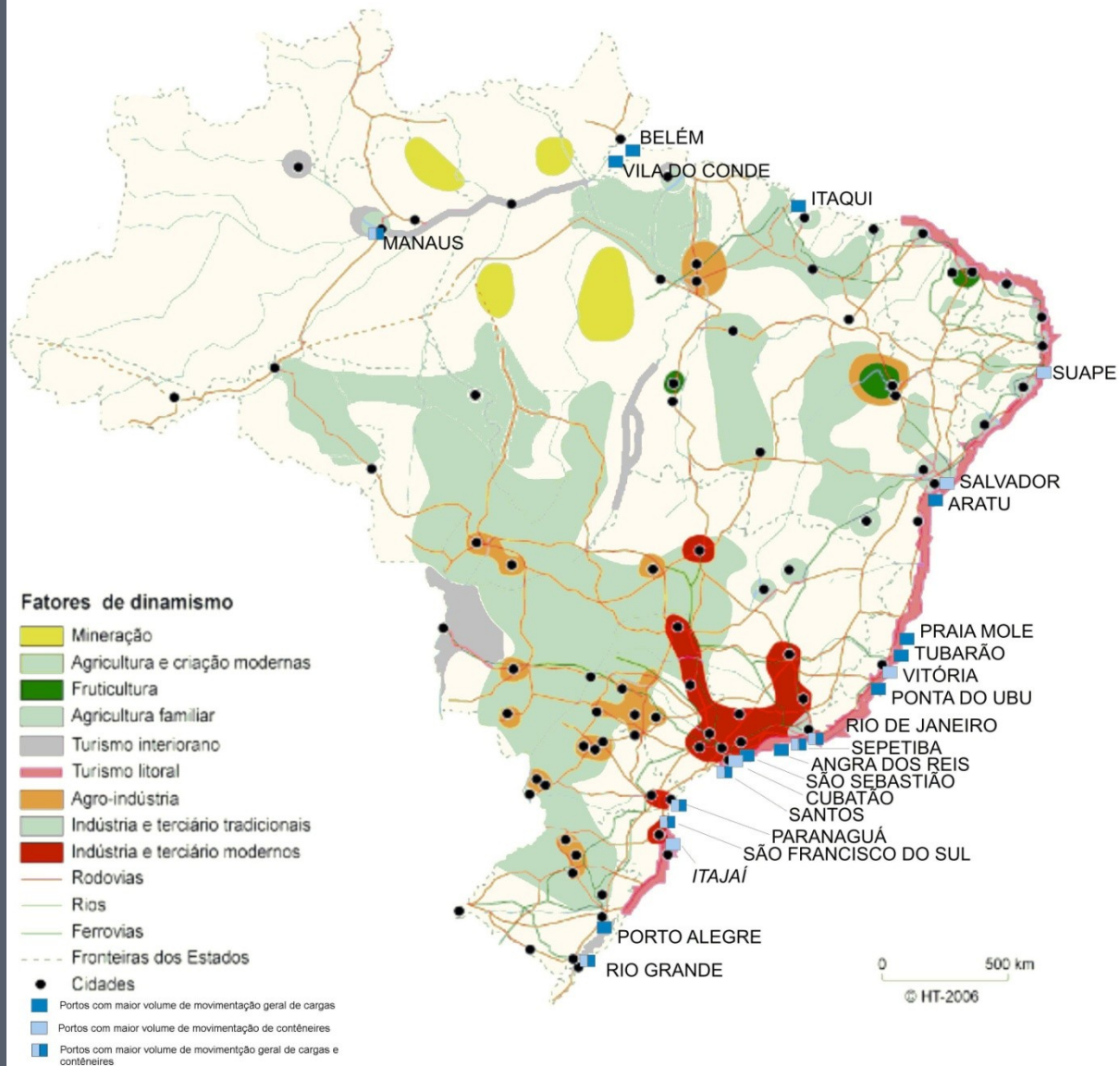
FIGURA 5.1.
RED GLOBAL DE PUERTOS



FUENTE: Elaboración propia, 1997.

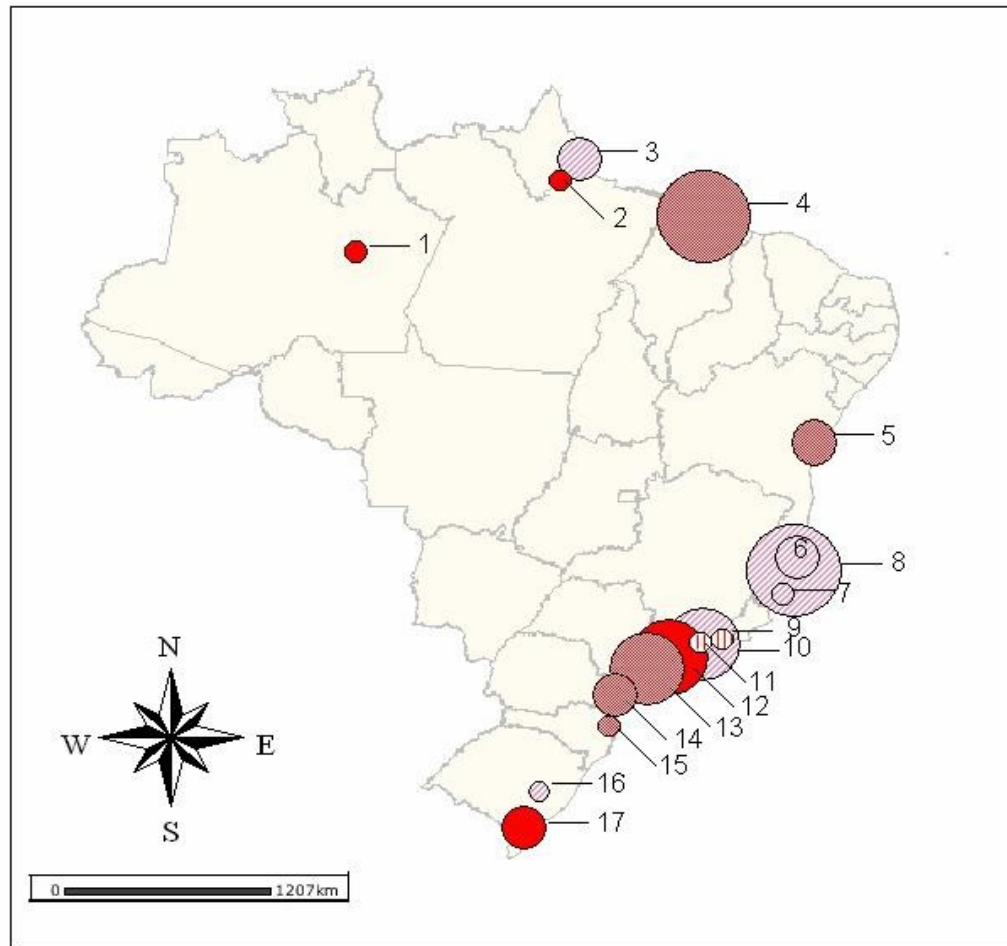
Quadro institucional

Instituição	Função	Membros
<p>Autoridade Portuária</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gerir o Patrimônio do Porto • Promover o Desenvolvimento Portuário • Controlar as demais entidades Públicas e Privadas Atuantes no Porto 	<ul style="list-style-type: none"> • Instituições Públicas Autônomas • Empresas Públicas Privadas
<p>Conselhos de Autoridade portuária (CAPs)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover a racionalização e otimização do uso das instalações Portuárias • Fomentar a ação industrial e comercial do Porto • Desenvolver mecanismos para a atração de cargas • Homologar os valores das tarifas fixadas pela administração do Porto 	<ul style="list-style-type: none"> • Governos (Estadual, Municipal e Federal) • Operadores Portuários • Trabalhadores • Usuários do Porto
<p>Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadastrar, registrar e treinar a mão-de-obra dos trabalhadores portuários • Administrar o fornecimento de mão-de-obra para os operadores portuários • Arrecadar junto aos operadores os encargos sociais e previdenciários, bem como a remuneração devida aos trabalhadores 	<ul style="list-style-type: none"> • Conselho de Supervisão (três membros titulares indicados pelos operadores portuários, pelos trabalhadores e usuários do porto) • Diretoria executiva (um ou mais diretores, designados pelos trabalhadores portuários)
<p>Operadores Portuários</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar a qualidade dos serviços portuários • Otimizar o uso das instalações do porto • Reduzir custos portuários 	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas privadas autorizadas a operar no  setor

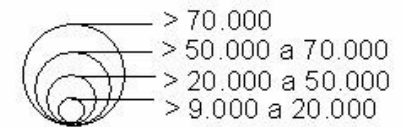


FONTE: CONSÓRCIO BRASILIANA
ADAPTADO POR: MARQUES, 2006/GEOPORTOS

MOVIMENTAÇÃO GERAL DE CARGA NOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS



Movimentação geral de carga em mil t
2004



Evolução da Movimentação Geral de carga
1995 - 2004

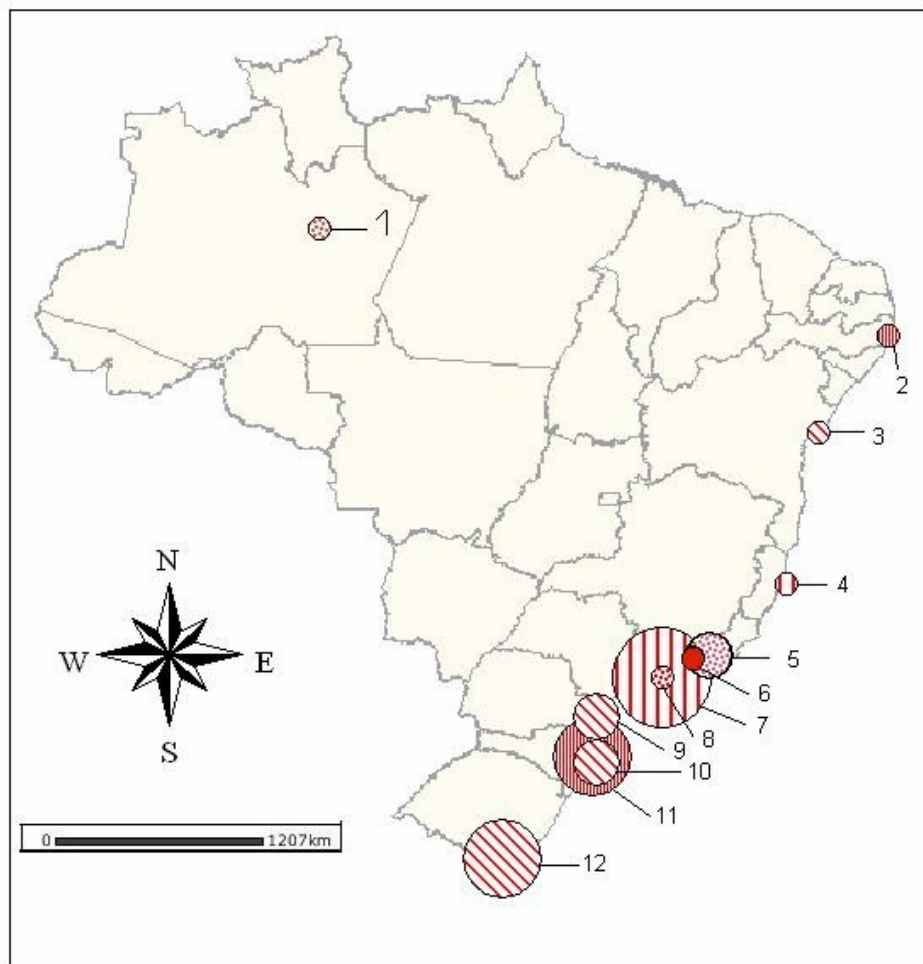


LEGENDA

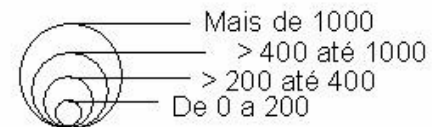
- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1-Manaus | 10- Sepetiba |
| 2-Vila do conde | 11- Angra dos Reis |
| 3- Belém | 12- São Sebastião |
| 4- Itaqui | 13- Santos |
| 5- Aratu | 14- Paranaguá |
| 6- Praia Mole | 15- S.F. do Sul |
| 7- Ponta Ubu | 16- Porto Alegre |
| 8- Tubarão | 17- Rio Grande |
| 9- Rio de Janeiro | |

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários/Ministério dos Transportes
Elaborado por: MARQUES, 20006/GEOPORTOS

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊNEIRES NOS PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS



Movimentação de Contêneires em mil TEUs
2004



Evolução da Movimentação de Contêneires em TEUs
de 1995 - 2004



LEGENDA

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1- Manaus | 7- Santos |
| 2- Suape | 8- Cubatão |
| 3- Salvador | 9- Paranaguá |
| 4- Vitória | 10- S. F. do Sul |
| 5- Rio de Janeiro | 11- Itajaí |
| 6- Sepetiba | 12- Rio Grande |

Fonte : Agência Nacional de Transportes Aquaviários Ministério dos Transportes
Elaborado por: Marques, 2006/GEOPORTOS