

12ª Jornada Científica e Tecnológica

NOTAS SOBRE A GEOGRAFIA DOS PORTOS NO BRASIL

Douglas de P. FLORA¹

RESUMO

Destina-se, a partir deste estudo, corroborar para o entendimento do fenômeno portuário como um elemento eminentemente geográfico. As discussões recentes que se faz no âmbito das infraestruturas portuárias as concebem meramente como aparatos técnicos, dotados de nenhuma relação com os aspectos da sociedade e que se delimitam em um começo e um fim em si mesmo. Para a concepção deste estudo, buscou-se apresentar alguns fatores que evidenciam a posição que os portos brasileiros desempenham em níveis regionais, considerando as especializações produtivas do território, assim como apresenta detalhes introdutórios sobre as dinâmicas atuais da administração das infraestruturas que se alterou drasticamente ao longo das décadas. Historicamente, as imposições internacionais foram responsáveis por organizar o espaço econômico brasileiro de fora, enquanto o Estado – internamente – ordenava e planejava o território. Atualmente, ambas as instituições (corporações e Estado) delimitam quais os rumos a seguir neste período de globalização e mundialização do capital.

Palavras-chave: Infraestruturas portuárias, Território, Globalização

1. INTRODUÇÃO

Ao passo que o imperativo internacional se intensifica, consequência do espraiamento do comércio a nível global, com o advento das revoluções industriais e da consolidação do capitalismo enquanto sistema hegemônico, os sistemas de transportes, em especial as infraestruturas portuárias, tornaram-se imprescindíveis para o deslocamento de mercadorias, pessoas e capital, tecendo redes em praticamente todos os continentes. Tal fenômeno, contudo, ocorreu de maneira discrepante, compreendendo as posições dos territórios em uma economia altamente mundializada que delimita aos países funções centrais ou periféricas no sistema.

Determinantes para o processo de formação do território brasileiro (MONIÉ, 2011) e para o início de uma embrionária economia nacional, o estudo dos portos como fenômenos eminentemente geográficos se esvaiu das análises feitas por geógrafos, sendo requisitados ultimamente com ênfase nas áreas da Economia e da Engenharia, como apontou Mamigonian (2017).

As novas articulações políticas e socialmente produzidas no globo demandam a retomada deste tipo de discussão, considerando o sistema enquanto um eixo catalisador de constatada relevância para o Brasil e adjacências. Por tradição, a investigação da temática portuária por geógrafos perpassava pela necessidade de compreender suas funções no território, entendendo assim

¹ Graduando em Licenciatura em Geografia, IFSULDEMINAS – Campus Poços de Caldas. Email: douglaspaula987@gmail.com

a sua importância para a dinamização do espaço e as suas influências nas interações socioespaciais.

As proposições a seguir não se tratam de descaracterizar os portos como infraestruturas fundamentais de desenvolvimento econômico-financeiro e de exemplos de evolução técnico-científicas, mas sim busca-se reivindicá-los como elementos inerentes à apropriação e transformação do homem no que tange às suas complexidades no espaço que se insere.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Buscou-se uma revisão da literatura que incorporasse os estudos portuários em sua análise, principalmente, explicitando a relevância dos portos para a formação do território brasileiro e colaborando para o entendimento das suas modificações até os dias atuais. Para discussões pontuais, coletou-se simples dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do ano de 2019, para exemplificar os maiores movimentadores de carga atualmente. Os dados estão sintetizados em uma tabela (tabela 1).

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Tendo em vista as particularidades da questão portuária nacional, torna-se necessária uma breve consideração inicial, focando em uma contextualização histórica recente que forneça os alicerces para compreender os processos dinâmicos da geografia, que se alteram conforme as complexidades territoriais internas, ao mesmo tempo em que acompanha o incessante e imperativo capital internacional. Assim sendo, propõe-se a analisar a constituição do sistema portuário brasileiro, ponderando também as infraestruturas e modelos que o compõem.

Reflexo de uma economia dependente, grande parte das atribuições do sistema portuário brasileiro sempre esteve voltado aos interesses das grandes potências mundiais, hoje e em momentos anteriores. O que existe no presente momento é resultado de relações hierárquicas, desenvolvimento e subdesenvolvimento econômico, além de aportes físicos, infraestruturas e novas atividades em estreita consonância nas variações de tempo e espaço, que evidenciam as especificidades imbricadas no território, de fato a considerar que o sistema que existe nos dias atuais não é e nem nunca fora forjado de forma homogênea e contínua.

Atualmente, o que caracteriza o sistema portuário é o que Silveira (2008) denominou como uma “lógica de Estado” e uma “lógica corporativa”. Isto se deve porque, desde a década de 1990, houve uma reestruturação nos sistemas de transportes brasileiros, que se abriram às leis da globalização, o que culminou na instauração de Parcerias Público-Privadas (PPP) cada vez mais intensas, principalmente para o setor de transporte aquaviário (portos, hidrovias) que nos dias atuais se divide entre a atuação de portos públicos ou organizados e portos privados ou Terminais de Uso Privado (TUP). Em uma sucinta definição, os portos organizados são infraestruturas de caráter público, administrados pela União, pelos estados e, em alguns casos, pelos municípios. Contudo, as

atividades desenvolvidas nos terminais arrendados são desempenhadas pela iniciativa privada. Trata-se do chamado modelo *landlord*:

O Estado continua proprietário dos portos públicos, responsável pela construção e manutenção da infraestrutura, pelas atividades de fiscalização, de promoção comercial e pela gestão ambiental, mas a operação dos terminais pode ser arrendada às empresas privadas (MONIE, 2019, p. 98)

Por outro lado, Terminais de Uso Privado funcionam mediante contrato de autorização, podendo exercer suas funcionalidades de maneira autônoma e assim como um porto organizado, o terminal privado também é o principal administrador ou autoridade portuária. É importante destacar que os terminais arrendados nos portos públicos – ao contrário dos TUP's – são submetidos à gestão e a fiscalização da autoridade portuária responsável, seja a Federação, os estados ou municípios. Ambos estão vinculados, sendo também regulados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Existem no Brasil 36 portos organizados, distribuídos nas grandes regiões (com exceção do Centro-Oeste) e aproximadamente 175 Terminais de Uso Privado, segundo dados recentes da ANTAQ. A sua distribuição em mais de 8.000km de costas navegáveis é consequência de um processo histórico que resultou nas especializações produtivas do território. Pode-se destacar, por exemplo, o Porto de Vitória e os Terminais de Ponta da Madeira e de Tubarão (ambos pertencentes à VALE S.A. e dois dos maiores movimentadores de carga) como os principais exportadores de minério de ferro no Brasil, provenientes do Quadrilátero Ferrífero (Minas Gerais) e da Serra dos Carajás (estado do Pará). Os portos do Sul, como o de Paranaguá (PR), são importantes para a movimentação de grãos. O complexo portuário de Santos – o maior da América Latina - é responsável por uma gama variada de transporte de cargas, sendo destaque na movimentação de contêineres.

Tabela 1 – Maiores movimentadores de carga – 2019 (em toneladas)

Porto	UF	Tipo	Total
Terminal Marítimo De Ponta Da Madeira	MA	TUP	190.112.095,90
Santos	SP	Organizado	106.211.152,62
Terminal De Tubarão	ES	TUP	76.351.560,23
Terminal Aquaviário De Angra Dos Reis	RJ	TUP	51.904.570,68
Paranaguá	PR	Organizado	48.458.439,11
Terminal Aquaviário De São Sebastião	RJ	TUP	43.162.678,28
Itaguaí	RJ	Organizado	40.617.495,57
Rio Grande	RS	Organizado	25.801.684,51
Itaqui	MA	Organizado	25.171.460,64
Suape	RN	Organizado	23.891.460,30

Fonte: ANTAQ. Anuário estatístico, 2019

Apesar da diversificação econômica do território brasileiro, é perceptível uma concentração das infraestruturas no eixo Sudeste-Sul. Analisando a tabela anterior conclui-se que sete dos dez

maiores portos movimentadores de carga encontram-se em tais regiões. Este fato se deve a diversas razões. Uma destas razões é o que tratou-se anteriormente sobre a lógica de Estado e a lógica corporativa. A demanda das corporações (nacionais e internacionais) é atendida pelo Estado com a reabertura econômica (entre as décadas de 1980-90), na qual o Estado proporciona mecanismos os quais tais corporações adentram áreas com maior capacidade produtiva, de técnica, mercado consumidor e mão-de-obra, em detrimento de outras, o que resulta na formação destas concentrações regionais.

4. CONCLUSÕES

Historicamente, a trajetória dos portos brasileiros foi submetida a demandas exteriores, o que caracteriza a sua posição enquanto país no modelo agroexportador, mesmo que em determinados períodos o objetivo fosse a dinamização da economia, com a ampliação da indústria e a modernização dos espaços urbanos. Propôs-se aqui fornecer uma breve contribuição ao entendimento dos portos como elementos de alta relevância para o território nacional.

Ademais, a globalização a qual se conhece hoje só foi possível tendo como um dos pilares essenciais a existência de portos que possibilitaram que o transporte marítimo fosse engrenagem indispensável para integrar as economias. Entretanto, a introdução das corporações e do capital internacional em outras nações, sobretudo as periféricas, vem contribuindo para a intensificação das desigualdades regionais, uma vez que, com plena atuação do Estado, as infraestruturas territoriais estão sendo transferidas do público para o privado, privilegiando determinados espaços, enquanto outros se tornam precários. Este fenômeno não é diferente no Brasil e o sistema portuário está diretamente inserido nesta dinâmica, já que suas funções estão voltadas para a entrada e saída do que é transportado mundo afora, entre mercadorias, pessoas, informações e capital.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos. Brasília, 2019.

MAMIGONIAN, Armen. Navegação e portos no Brasil e no mundo. **Cadernos Geográficos n° 37, Florianópolis, 2017 p. 17-87.**

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.): **Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil**. São Paulo: Outras Expressões, Col. “Geografia em movimento”, 2011. p. 299-339

_____. Dinâmicas institucionais, operacionais e espaciais do processo de modernização do sistema portuário brasileiro. In SILVEIRA, Márcio Rogério; FELIPE JÚNIOR, Nelson Fernandes: **Circulação, Transportes e Logística no Brasil**. Florianópolis, Editora Insular, 2019. p.95-121.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Editora Expressão Popular, 1 ed. São Paulo, 2008.