

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CCMN - INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

PROJETOS DE INSERÇÃO COMPETITIVA NA GLOBALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DAS  
RELAÇÕES CIDADE-PORTO NO RIO DE JANEIRO

DALÉA SOARES ANTUNES

ORIENTADOR: FRÉDÉRIC MONIE

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-  
GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM  
CIÊNCIAS (M. Sc.)

RIO DE JANEIRO  
JUNHO 2009

## FICHA CATALOGRÁFICA

ANTUNES, Daléa

Título / Antunes Daléa - Rio de Janeiro, UFRJ, 2009, 100 pp..

Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro / PPGG, 2009.

Bibliografia: 91-98.

Assunto: 1 – Políticas Públicas ; 2 – Globalização ; 3 – Cidades e Portos; 4 – Cidade do Rio de Janeiro 5- Desenvolvimento Territorial.

I – UFRJ/PPGG. II - Projetos de inserção competitiva na globalização e evolução das relações cidade-porto no Rio de Janeiro.

**PROJETOS DE INSERÇÃO COMPETITIVA NA GLOBALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO  
DAS RELAÇÕES CIDADE-PORTO NO RIO DE JANEIRO**

DALÉA SOARES ANTUNES

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO REQUISITO  
PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS (M. Sc.)

APROVADA POR:

PROF. DR. FRÉDÉRIC MONIE (ORIENTADOR) \_\_\_\_\_

PROF. DRa. LÉLIA VASCONCELLOS \_\_\_\_\_

PROF. DR. PAULO GUSMÃO \_\_\_\_\_

PROF. DR. ELI DA PENHA \_\_\_\_\_

RIO DE JANEIRO  
JUNHO – 2009

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, primeiramente, ao meu amigo e orientador, Frédéric Monié, que desde o início da graduação foi muito presente em minha vida acadêmica, ajudando-me desde a elaboração da minha primeira jornada de Iniciação Científica. Seus conselhos, companheirismo, paciência e dedicação foram determinantes no caminhar deste trabalho. Assim, agradeço por ter chegado até aqui.

Agradeço aos professores integrantes da banca avaliadora, o professor Paulo Gusmão, o professor e Eli da Penha, que desde o exame de qualificação já muito contribuíram para este trabalho e também a professora Lélia Vasconcellos.

Agradeço à professora Júlia Adão Bernardes e ao professor Roberto Lobato por todo o carinho ao longo destes seis anos no departamento.

Agradeço ao meu marido André, que muito me ajudou, não só moralmente, como também na construção desse trabalho, sobretudo com a escrita.

Agradeço também ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pela bolsa concedida durante os dois anos de pesquisa dessa dissertação.

*Ao Professor Frédéric Monie,  
por toda paciência e carinho.*

## RESUMO

ANTUNES, Daléa. PROJETOS DE INSERÇÃO COMPETITIVA NA GLOBALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DAS RELAÇÕES CIDADE-PORTO NO RIO DE JANEIRO. Orientador: Frédéric Monié. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGG, 2009. Dissertação. (Mestrado em Geografia).

Frente à nova fase do sistema capitalista, as cidades vêm desenvolvendo estratégias de inserção mais competitiva na economia global. No Rio de Janeiro, durante os últimos 16 anos, desde que o país entrou num período de redemocratização e de abertura comercial, novos projetos de políticas públicas vêm sendo desenvolvidos no sentido de promover uma melhor imagem da cidade. Neste estudo, analisamos como tais projetos visam tornar a cidade do Rio de Janeiro mais competitiva, sobretudo no que diz respeito às novas formas de relação cidade-porto. E descobrimos que os projetos públicos buscam investir mais na promoção de áreas de lazer na região portuária do Rio de Janeiro do que genuinamente no setor produtivo do porto. Além disso, tais projetos não revelam novos recursos territoriais que poderiam promover outras formas de desenvolvimento. Em sua maioria, apenas os recursos associados à beleza natural e histórica são mobilizados para promover a relação cidade-porto no Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Políticas Públicas, Globalização, Cidades e Portos, Cidade do Rio de Janeiro, Desenvolvimento Territorial.

## **ABSTRACT**

Since the intensification of the globalization process, cities have been developing new strategies for entering in a competitive way in the global economy. During the last 16 years, period in which Brazil opens its economy, new projects, public policies are developed in Rio de Janeiro to promote a better image for the city. In this study, we analyze how such projects aimed at making the city more competitive, specially in terms of city-port relationship. We've found that public projects invest more in promotion of waterfront renovation (gentrification policies) than in the genuinely productive sector of the port of Rio de Janeiro. Furthermore, such projects do not reveal new territorial resources that could promote new strategies for development. In most cases, only the resources associated to historic and natural beauty are called to a new port-city relationship in Rio de Janeiro.

Keywords: Public Policies, Globalization, city-port, Rio de Janeiro city, territorial development.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	01
<b>1 A EVOLUÇÃO DA RELAÇÃO CIDADE-PORTO DO RIO DE JANEIRO ATÉ O FINAL DO SÉCULO XX.</b>	09
1.1 ATÉ O SÉCULO XXI: INTEGRAÇÃO CIDADE-PORTO	10
1.2 ASCENSÃO DO PORTO DE SANTOS E A ESTAGNAÇÃO DO PORTO CARIOCA.	14
1.3 MEADOS DO SÉCULO XX: O DIVÓRCIO PORTO-CIDADE	16
<b>2 CIDADES E PORTOS NA ERA DA INTEGRAÇÃO PRODUTIVA</b>	20
2.1 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA ESCALA GLOBAL	21
2.2 AS CIDADES GLOBAIS E O PAPEL DOS PORTOS NA ECONOMIA DOS FLUXOS E NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	28
2.2.1 Recursos e ativos territoriais	33
2.2.2 Mecanismos de ativação dos recursos	37
2.2.3 Desenvolvimento territorial	38
<b>3 O LOCAL E O GLOBAL: A LEITURA DO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO REALIZADA PELAS AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS DO RIO DE JANEIRO</b>	44
3.1 LEI DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA DE 1993 – O QUE GENUINAMENTE SE MODERNIZOU NO RIO DE JANEIRO?	45
3.1.1 Atividade portuária carioca após 1997	48
3.2 ESTRATÉGIAS DE MODERNIZAÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO E INSERÇÃO COMPETITIVA NA GLOBALIZAÇÃO	51
3.2.1 Os planos estratégicos	54
3.2.2 O plano de revitalização da região portuária	60
3.2.3 Plano porto do Rio: século XXI	62
3.2.4 Projetos para porto de Itaguaí	65
<b>4 O PERFIL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NA AURORA DO SÉCULO XXI</b>	67
4.1 ONDE ESTÃO OS <i>NOSSOS</i> RECURSOS?	70
4.2 A IMPORTANCIA DOS PROJETOS NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	80
<b>5 UMA NOVA RELAÇÃO CIDADE-PORTO É POSSÍVEL?</b>	87
<b>6 BIBLIOGRAFIA</b>	91
<b>7 ANEXOS</b>	99

## LISTA DE TABELAS

### Capítulo 03

3.1 Terminais de uso público instalados sob a modalidade de arrendamento no cais ---	52
3.2 Terminais privativos fora do cais -----	53

## LISTA DE GRÁFICOS

### Capítulo 03

3.1 Movimentação de contêineres de 20 a 40 pés de 1996 a 2004 no porto do Rio de Janeiro -----	49
3.2 Movimentação de cargas de 1996 a 2004 no porto do Rio de Janeiro -----	49
3.3 Exportação brasileira por valor agregado de 1994 a 2006-----	50

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

### Capítulo 01

1.1 Obras de Construção do porto do Rio de Janeiro (1903-1910)-----	14
---	----

### Capítulo 03

3.1 Ferrovia Arará antes da obra -----	75
3.2 Ferrovia Arará depois da obra. -----	76

## LISTA DE TABELAS

### Capítulo 01

1.1 As etapas da evolução da relação porto-cidade de Hoyle (1989)-----	16
--	----

### Capítulo 02

2.1 Conceitos de Recursos e Ativos-----	34
2.2 Exemplos de Recursos e Ativos -----	36

2.3 Lógicas Territoriais -----	42
--------------------------------	----

### **Capítulo 03**

3.1 Terminais de uso público instalados sob a modalidade de arrendamento no cais do porto do Rio de Janeiro -----	47
3.2 Terminais privativos fora do cais do porto do Rio de Janeiro -----	48

## **LISTA DE FIGURAS**

### **Capítulo 01**

1.1 Localização do porto do Rio de Janeiro - imagem de satélite landsat da Baía de Guanabara -----	11
--	----

### **Capítulo 03**

3.1: Projeção da região metropolitana após a construção do arco ferroviário-----	57
--	----

### **Capítulo 04**

4.1 Projeção das obras prometidas no projeto <i>Porto do Rio - século XXI</i> -----	77
---	----

### **Anexo**

1 Nova estação marítima de passageiros: transferência da estação para o armazém 4 -----	99
2 Novo muro externo: substituição dos altos muros do porto para visualização do mar e da atividade portuária; -----	100
3 Conjunto de lojas - armazém 18: projeto com alcance social e urbano em benefício da revitalização urbana junto às retroáreas do porto -----	100

## INTRODUÇÃO

A emergência de um novo cenário econômico nos últimos 30 anos, resultado da reestruturação produtiva associada ao novo modelo de acumulação flexível – pós-fordismo – acarretou em mudanças no sistema de produção e de circulação mundial. A produção passou a ser cada vez mais fragmentada, o que, obviamente, levou à intensificação dos fluxos, aumentando, portanto, a comunicabilidade entre os lugares (Harvey, 2003).

Nesse contexto, pelo qual a produção passa a ser fragmentada por todo o globo, fazem-se necessários nós modais que possam organizar estes fluxos dispersos espacialmente. Conseqüentemente, o que se observa é a produção de um espaço global dos fluxos (Castells, 1999). Não obstante, para que este sistema funcione de maneira otimizada, os portos passaram a ter um papel primordial. Com custos baixos e grande capacidade de carga, os portos passam a atuar como nós modais (MONIÉ, 2006). Em outras palavras, podemos afirmar que o porto é um dos sustentáculos desta nova configuração baseada em territórios-rede.

“Os investimentos portuários fazem-se cada vez mais prementes, à medida que aumenta a integração internacional da economia brasileira, visto que 76% do valor do comércio exterior brasileiro são movimentados por meio dos portos nacionais. Entre 1999 e 2004, o comércio exterior brasileiro por via marítima aumentou 78%, e as exportações cresceram 114%, passando de US\$ 36 bilhões para US\$ 78 bilhões.” (LACERDA, 2005, p. 299-300).

Por conseguinte, nos últimos anos, algumas cidades que possuem portos vêm lançando novos olhares sobre as suas potencialidades, produzindo, portanto, leituras diferenciadas do processo de globalização e promovem, em conseqüência, políticas públicas cujas finalidades variam muito. Algumas apostam na modernização de suas estruturas físicas; outras se dotam de mega-instalações voltadas para o escoamento fluido das mercadorias; outras investem em

grandes complexos industrio-portuários; algumas buscam a reaproximação da função portuária e da cidade; as últimas apostam na revitalização e na refuncionalização das áreas portuárias degradadas. É oportuno destacarmos aqui, que estes projetos não são excludentes entre si.

Diversas cidades, sobretudo localizadas na Europa do norte, vêm criando políticas públicas que visam coadunar o porto à cidade. Estas são cidades onde os portos não só estão presentes como, sobretudo, servem de vetor do desenvolvimento territorial. Desta forma, a cidade torna-se o elo principal de articulação entre a economia regional e o porto, bem como entre aquela e os mercados globais. Conseqüentemente, os planejamentos e a produção de infra-estruturas portuárias estão sempre vinculados às políticas de desenvolvimento local, municipal (COCCO, 1999).

Este trabalho vem sendo desenvolvido no grupo de geografia portuária (geoportos), coordenado pelo professor Dr. Frédéric Monié e integra o projeto *Globalização, cidades e portos no Brasil* inscrito no CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico). Nosso objetivo central incide em pesquisar as novas relações desenvolvidas entre cidades e portos no âmbito de uma economia cada vez mais globalizada e interdependente, na qual os transportes e os sistemas logísticos ocupam posição de destaque, especialmente o transporte marítimo, já que possui custos bem mais baixos e grande capacidade de carga. Não só no Brasil, como no mundo, os portos são responsáveis pela maioria absoluta do comércio internacional.

Essa dissertação, em particular, tem como objetivo central analisar por que no Rio de Janeiro ainda permanece uma relação do tipo cidade-porto, e não se transforma em uma relação do tipo cidade portuária. Ou seja, por que a cidade e o porto do Rio de Janeiro

continuam com objetivos afastados e não conseguem convergir seus interesses resultando num melhor produto para o tecido urbano da metrópole?

Nossa hipótese de trabalho é de que há, na cidade do Rio de Janeiro, uma série de fatores, de diversas ordens, que dificultam o entendimento do seu porto como um vetor de desenvolvimento territorial. Neste sentido, os projetos políticos portuários, elaborados a partir da década de 1990, compreendem a relação porto-cidade de maneira bastante restrita, voltada, basicamente, para revitalização do *waterfront*, e, por conseguinte, não permitem o aproveitamento das potencialidades das novas formas de relação porto-cidade.

A nosso ver, além dos imperativos de ordem institucional, política, econômica, cultural e operacional, o entendimento - anacrônico - do porto apenas como um lugar de transbordo, de ruptura de cargas, impede um potencial de desenvolvimento territorial, ou seja, contribui para desenhar um cenário pouco propício à valorização das potencialidades, dos recursos oferecidos concomitantemente pelo porto e pelo território urbano a serviço de um projeto de desenvolvimento sócio-econômico da metrópole.

Ademais, destacamos o fato do Rio de Janeiro ter sido capital federal, e, portanto, desenvolveu, durante muito tempo, um discurso político muito voltado para questões de interesse nacional em detrimento de suas questões locais. Em consequência, há uma ausência de mobilização de grupos políticos no sentido de formar discursos em favor dos interesses próprios, comprometendo, por conseguinte, iniciativas que promovam políticas de desenvolvimento local.

Além destes fatores, a interpretação simplista do processo de globalização que vem sendo feita pelas autoridades, também é um fator chave de explicação, já que “se constituiu um imaginário de uma economia globalizada (totalmente integrada em nível planetário) por

homogêneos processos de fluidificação dos transportes e das cadeias produtivas” (COCCO, SILVA, MONIE *et al.* 2001 p.17), privilegiando, assim, projetos de infra-estruturas desterritorializados. “Toda a atenção dirigiu-se para os investimentos infra-estruturais que permitirão a um determinado território – e às cidades em particular – se *conectar*” (COCCO, SILVA, MONIE *et al.* 2001 p.18). Na esteira deste pensamento simplista, as políticas portuárias, apesar de apresentarem um discurso inovador, permanecem arraigadas ao determinismo tecnicista. Sendo assim, portos como o de Itaguaí<sup>1</sup>, através do qual se vende o discurso da modernidade, do novo e do eficaz, canalizam grandes volumes de investimentos públicos em detrimento de portos urbanos, como o do Rio de Janeiro, que são negligenciados, e, por conseguinte, inibe-se a promoção de novas potencialidades de usos dos portos, e, também, de novos projetos endógenos de desenvolvimento territorial, perpetuando, assim, a lógica do planejamento vindo de cima.

Desta forma, é na tentativa de entender as novas formas de relação entre porto e cidade e, conseqüentemente, as territorialidades advindas, sobretudo em países emergentes, que este trabalho se define, pois questionamos o que vem acontecendo no Brasil, particularmente no Rio de Janeiro: o deslocamento da atividade portuária para fora da cidade, bem como “a sustentabilidade de uma infra-estrutura de movimentação de cargas sem um suporte econômico mais abrangente” (COCCO, 1999, p.20). Ao contrário, seguindo o viés do modelo de cidade portuária, defendemos que os recursos encontrados na cidade são constituintes do

---

<sup>1</sup> O porto de Sepetiba foi inaugurado em 7 de maio de 1982. A partir de 24 de novembro de 2005, de acordo com a Lei nº. 11.200 (D.O.U. 25/11/2005), o Porto de Sepetiba passou a ser chamado de Porto de Itaguaí. Pois ele se localiza na Baía de Sepetiba e não no bairro do Rio de Janeiro de mesmo nome. O porto situa-se então na cidade de Itaguaí, no Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2007/Pdf/Itaguaui.pdf>

desenvolvimento portuário e, juntamente com os portos, podem definir um novo modelo de desenvolvimento territorial à cidade.

Para defendermos nossa hipótese, tomamos emprestado alguns conceitos de determinados autores. Primeiramente fizemos um levantamento bibliográfico de autores como Storper (1990), Harvey (1996), Sassen (1998), Veltz (1999), Benko (2001), entre outros que trabalham com os conceitos de integração produtiva, economia em redes e globalização. Tais autores compreendem o papel estratégico desempenhado pelas metrópoles globais no sentido de permitir uma melhor conexão dos fluxos de pessoas, informações, mercadorias, serviços etc. Ou seja, como nós centrais de uma economia estruturada em redes globais. Ademais, num mundo cada vez mais integrado, a atividade portuária certamente ganha um novo centralismo na economia mundial, já que cada vez mais as economias tornam-se mais abertas e integradas, necessitando, portanto, de elos modais que as conectem com rapidez, qualidade e pontualidade. Em um segundo momento, nos dedicamos a entender o conceito, ainda em desenvolvimento, de cidade portuária, para o qual utilizamos os seguintes autores; Monié (2001), Cocco (2001), Baudouin (1999), Peyrelongue (2007) Hoyle (1989) Collin (1999) entre outros. Este conceito permite uma maior reflexão sobre as possibilidades de desenvolvimento territorial que emergem da relação entre cidades e portos, especialmente no contexto atual, quando a economia mundial ocorre em redes produtivas globais, nas quais as cidades tornam-se elementos centrais e estruturadores e os portos, por sua vez, funcionam como pontos centrais desta rede, por serem mais competitivos economicamente, já que conseguem transportar uma quantidade significativamente superior com um menor custo.

Em um terceiro momento, voltamos nossas atenções para os conceitos de recursos territoriais e de desenvolvimento territorial, quando nos foram muito úteis as obras de

Pecqueur (2005), Cocco (2001), Silva (2001), Amim (1998), Corragio (2000), Storper (1990), Veltz (1999). Esses autores compreendem em suas obras o potencial de desenvolvimento contido nos territórios e que é cada vez mais premente a busca por recursos territoriais endógenos, uma vez que esses, por serem altamente específicos, permitem uma diferenciação do território, resultando em uma maior competitividade dos lugares. Também utilizamos o conceito de escala, pois durante quase cinco séculos de existência da cidade, houve diferentes formas de relação cidade-porto no Rio de Janeiro. Além disso, o porto é um lugar onde convergem interesses das mais variadas escalas geográficas, tendo, portanto que servir aos mais diferentes e, por vezes contraditórios, interesses nacionais e internacionais, pois participam de redes de transporte marítimo globais, de redes de transporte terrestre, regionais e nacionais, e, ainda se inserem num sistema urbano onde se entrelaçam ações de atores cujas estratégias são diferenciadas. Assim, nos utilizamos de autores que estudaram as relações cidade-porto no Rio de Janeiro em diversas escalas de tempo como, Freitas (2004), Rabha (2004), Melhen (2005), Lenzi (2005). E autores que buscam entender como o problema da escala se manifesta na globalização, como Castro, para quem “(...) a complexidade do processo de globalização reside justamente na articulação entre as múltiplas escalas de ocorrência dos fenômenos políticos nem sempre sincrônicos, e o modo como cada um se reflete em escalas territoriais diferenciadas” (CASTRO, 2007, p. 83).

Por fim, para responder o objetivo dessa pesquisa, além da revisão bibliográfica, fizemos uma extensa análise dos projetos e planos de políticas públicas portuárias da cidade do Rio de Janeiro dos últimos 16 anos, já que através deles podemos entender quais, e se, novas formas de relação cidade-porto estão sendo construídas e projetadas pelas autoridades governamentais. Deste modo, também através da análise dos projetos, podemos entender qual

leitura nossos governantes fazem do processo de globalização e, como consequência, de que forma estão tentando inserir a cidade nos fluxos globais da economia. O período dos últimos 16 anos foi escolhido justamente porque se trata do momento em que todo o país retoma o processo de democratização e quando há abertura comercial brasileira, ou seja, quando o projeto de substituição de importações termina e se busca conectar o país ao processo de globalização, isto é, abrir o país para o comércio internacional. Assim, de 1992 até 2008, o ex-prefeito César Maia ficou 12 anos como prefeito da cidade do Rio de Janeiro, e, de 1994 a 1998, o prefeito foi Luis Paulo Conde, que na época significava a continuidade da gestão do prefeito César Maia. Sendo assim, podemos dizer que houve 16 anos de uma mesma orientação na política carioca.

O primeiro plano analisado foi o Plano estratégico para a cidade do Rio de Janeiro, apresentado no ano de 1995 e desenvolvido durante a primeira gestão do governo César Maia. Em seguida, o segundo plano estratégico da cidade foi analisado. O terceiro plano analisado foi o Plano de recuperação e revitalização da região portuária, produzido pela prefeitura do Rio de Janeiro, pela secretaria municipal de urbanismo e o pelo Instituto Pereira Passos (IPP) no ano de 2001, apresentado no ano de 2001, e elaborado, portanto, na segunda gestão daquele prefeito. Em 2006, um novo plano, “Porto do Rio - Século XXI, Desenvolvimento e Integração Porto / Cidade”, vinculado ao conselho de logística e transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro, foi elaborado com a pretensão de colocar o porto do Rio como o segundo maior em movimentação de cargas do país até 2010. Este projeto foi implementado pelo Comitê de Usuários dos Portos, Aeroportos e EADIS do Estado do Rio de Janeiro (COMUS / ACRJ) com base em estudos da Câmara de Logística Integrada da Federação de Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), além de apoio técnico e financeiro do governo

Federal, Estadual, do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro (SINDARIO) e do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (SINDOPERJ), em parceria com a Cia Docas do Rio (CDRJ) que vêm tentando buscar novas estratégias de utilização dos recursos da cidade.

Para alcançarmos nossos objetivos, dividimos a dissertação em cinco capítulos. No primeiro, analisaremos a evolução da relação cidade-porto no Rio de Janeiro até o século XX, desde a sua fase de sistemático crescimento até a sua derrocada com a ascensão do porto de Santos, após a marcha do café para o oeste paulista e a intensificação da industrialização brasileira. No segundo capítulo, analisaremos os novos papéis desempenhados pelos portos e pelas cidades no momento da mudança de paradigmas do sistema capitalista mundial e as novas formas de produção e circulação *just in time*. No terceiro capítulo, estudaremos como a globalização foi interpretada pelos governantes, e, por conseguinte, como influenciou os projetos e políticas públicas portuárias. Além disso, analisaremos a forma de evolução da atividade portuária no Rio de Janeiro após a lei de portos de 1993. No quarto capítulo, estudaremos o perfil da metrópole do Rio de Janeiro, quais os seus recursos e de que maneira eles podem ser ativados e, portanto, contribuir para a promoção do desenvolvimento territorial. Por fim, no último capítulo, apresentaremos uma consideração final sobre a possibilidade de uma nova forma de relação cidade-porto no Rio de Janeiro, cunhada em outras formas de uso e gestão do porto.

## **1 - A EVOLUÇÃO DA RELAÇÃO CIDADE-PORTO DO RIO DE JANEIRO ATÉ O FINAL DO SÉCULO XX.**

A relação entre a cidade e o porto do Rio de Janeiro evoluiu ao longo dos últimos quinhentos anos acompanhando o processo de formação do território brasileiro, as transformações do sistema produtivo, as dinâmicas da inserção da cidade na divisão nacional e internacional do trabalho, as inovações tecnológicas no transporte marítimo e as mudanças nas representações do porto para a sociedade. No passado, o porto era a grande fronteira da cidade, quicá do país. Por ele chegavam e saíam mercadorias, pessoas, informações, conhecimento etc. No entanto, à medida que a cidade foi crescendo, o porto foi perdendo seu poder centralizador, e, conseqüentemente, novas atividades foram surgindo em outros lugares mais afastados da região portuária, e, portanto desarticuladas das atividades induzidas pelo porto.

Durante o século XX, o porto do Rio de Janeiro recebeu atenções diferenciadas. Se por um lado foi modernizado em 1910, atraindo grande parte dos investimentos nacionais e tornando-se o porto mais moderno do país, por outro, o cenário da região portuária, já a partir de 1950, demonstrava o seu completo abandono, com o seu entorno sujo e perigoso. Naquele momento, portanto, os interesses das atividades portuárias e urbanas já estavam bastante desarticulados. Contudo, já no fim do século XX e no alvorecer do século XXI, outra vez, novos olhares vêm sendo direcionados para a região portuária da cidade.

## 1.1 ATÉ O SÉCULO XIX: INTEGRAÇÃO CIDADE-PORTO.

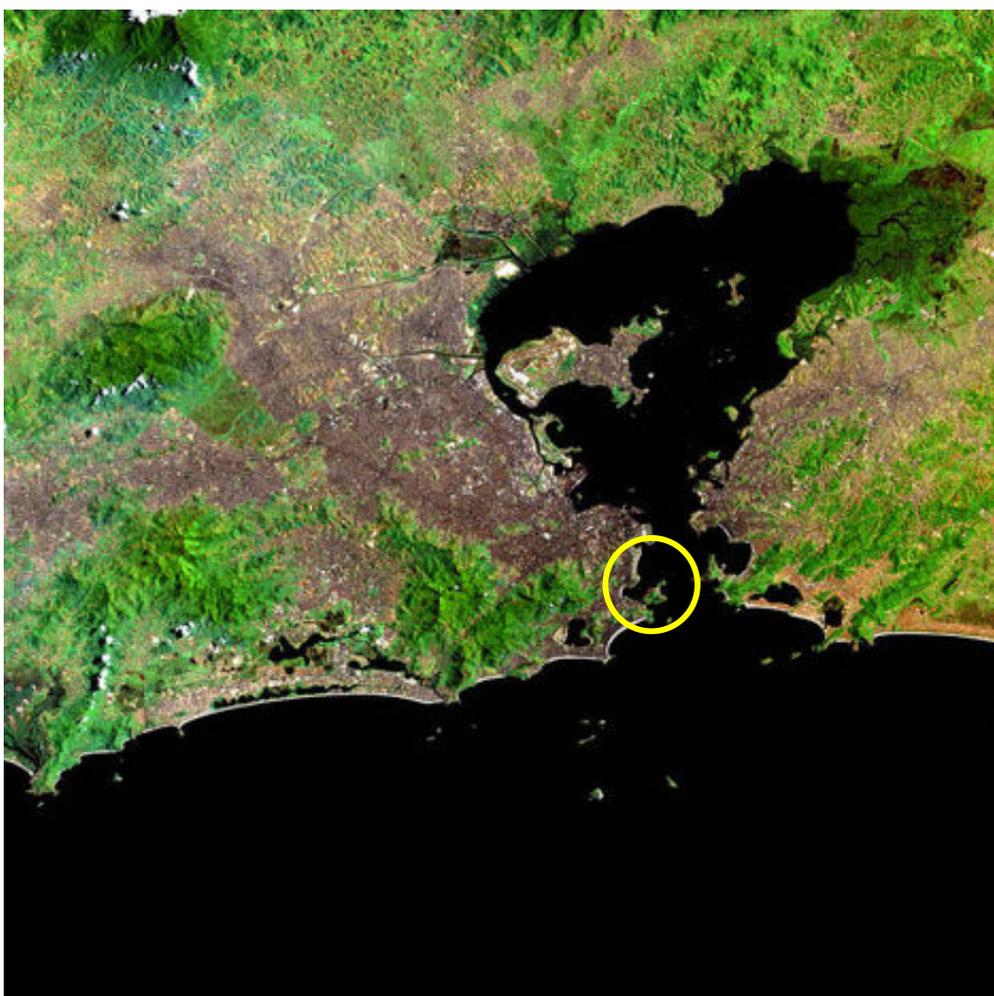
Ao longo dos anos, as funções dos portos se diferenciam de acordo com a sua escala de alcance, o seu papel na economia mundo e a sua capacidade de intervir na organização do território. À medida que essa evolução ocorre, há, conseqüentemente, transformações na relação cidade-porto. “As características e funções dos portos evoluem à medida que as formações socioeconômicas e as normas internas dos países se modificam” (PEYRELONGUE, 1999, p. 02).

No Brasil, durante a colônia, os portos cumpriram papéis estratégicos para seus colonizadores, permitindo, portanto, a exploração do novo continente. Cocco (1999), citando Darcy Ribeiro (1995) em sua obra “*O povo brasileiro*”, mostra a função histórica dos portos na organização das grandes cidades brasileiras: portas de entrada de pessoas, escravos africanos e colonizadores europeus, e porta de saída de grande parte da riqueza nacional. No entanto, as cidades que possuíam portos se destacaram no contexto interno da colônia, possuindo um papel estruturador no âmbito do espaço interno, como ocorrera com a cidade do Rio de Janeiro, que em meados do século XVIII, tornou-se capital da colônia.

Para realizar as trocas comerciais, foram criadas inúmeras cidades portuárias, não só no Brasil, como também nas outras colônias européias das Américas. Diante da importância histórica do porto no desenvolvimento da economia-mundo, no Rio de Janeiro, podemos dizer que o porto e a cidade nascem de forma sinérgica. “(...) graças às características geográficas da região, ao seu litoral recortado e às suas enseadas, a própria baía, por natureza, nada mais era do que um grande porto”. (MELHEN e LENZI, 2005 p.13). (Ver figura 1.1). Assim, antes mesmo que a natureza da baía de Guanabara fosse alterada para servir de sítio ao futuro porto

da futura cidade do Rio de Janeiro, a palavra *porto* já era mencionada e repetida, sistematicamente, nos documentos enviados a Portugal. Podemos afirmar, de acordo com os autores, que a cidade é fundada a partir da potencialidade, decorrente de suas características naturais, da construção de um futuro porto, ratificando, portanto, a importância da construção de cidades portuárias nas colônias portuguesas.

**FIGURA 1.1: LOCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO - IMAGEM DE SATÉLITE LANDSAT DA BAIJA DE GUANABARA**



Fonte: google.com

Segundo FREITAS e RABHA (2004), ainda no século XVIII, o crescimento econômico associado à extração de ouro de Minas Gerais estimulou ainda mais a atividade portuária da cidade carioca, uma vez que o porto do Rio de Janeiro tornou-se o principal escoadouro do ouro de Minas Gerais. Sendo assim, uma significativa parcela da população passou a viver em função do porto e de suas atividades. Os mais ricos eram comerciantes, às vezes até mesmo donos de navios e estaleiros, já os mais pobres eram carpinteiros, pintores, marceneiros etc. Além dessas atividades, o comércio de escravos dava um grande dinamismo ao porto carioca, sendo este e o de Salvador os principais portos a receberem escravos em todo território brasileiro. Nas proximidades da orla portuária carioca localizavam-se fábricas de vapores, depósitos de lenhas, fábricas de sabão, que atraíam mão-de-obra para essa região (FREITAS e RABHA, 2004). O porto do Rio de Janeiro se configurava então como uma fronteira da cultura e da modernização da cidade e também do país. Por tudo isso, é impossível desvincular o porto do Rio de Janeiro da sua cidade, especialmente em termos espaço-temporal e cultural. Para os autores supracitados, o porto é, concomitantemente, produto e condição das transformações da cidade.

Assim, percebemos que o porto tinha um papel ativo na formação territorial da cidade. A guisa de exemplo, podemos citar a chegada da primeira ferrovia, trazida pelo Barão de Mauá em 1850, que mudaria a organização interna da cidade. Não por acaso, a ferrovia iniciava-se no Porto Estrela seguindo rumo a Petrópolis. Ou seja, eram as demandas, as necessidades portuárias que organizavam as alocações dos equipamentos urbanos desta época.

Com a chegada de D. João VI, no início do século XIX, e a abertura dos portos às nações amigas, a cidade do Rio de Janeiro se tornaria a mais cosmopolita das cidades brasileiras, quiçá da América Latina, pois estava, permanentemente, repleta de navios dos

mais diferentes países do mundo. A chegada da corte deu origem a uma nova etapa da história urbana do Rio de Janeiro, que precisou ser reconstituída, visto que no ano anterior à chegada da família real ao Brasil desembarcaram cerca de 800 navios, número que cresce exponencialmente para quase 5000, em 1811. (LAMARÃO, 1991).

No século XIX, o café, “ouro preto” como ficou conhecido, tornou-se a chave da cidade do Rio de Janeiro para a consolidação do Brasil no circuito internacional da economia, sendo de fundamental importância para a constituição histórica da economia-mundo, fortalecendo ainda mais a relação entre a cidade e o porto. Logo, o crescimento da cidade do Rio de Janeiro não pode desconsiderar a sua função portuária, especialmente como escoadouro da produção cafeeira (FREITAS e RABHA, 2004).

Percebemos assim uma relação estreita entre o porto e a cidade, na qual o porto estava inserido na vida cotidiana dos cidadãos de todas as classes sociais do Rio de Janeiro, ligado também à sua hinterlândia e à economia regional. O Estado de Minas Gerais, sem saída para o mar, dependia do porto carioca, integrando-se à sua hinterlândia. A cidade tinha no porto a sua principal atividade econômica. Havia, portanto, uma relação de interdependência que perdurou alguns séculos, até meados do século XX.

Contudo, para o porto do Rio de Janeiro continuar sendo a principal porta de entrada de todo o cone sul, era cada vez mais premente a sua modernização, o que não podia mais ser adiada, já que havia um concorrente ao sul: o porto de Buenos Aires, que já tinha, em meados do século XIX, sido modernizado (FREITAS e RABHA, 2004). Todavia, apenas no século XX, no final da gestão do prefeito Pereira Passos e do Governo de Rodrigues Alves, mais precisamente em 1910, a obra do porto foi realizada, tornando-se o símbolo da modernização

do Rio no século XX. E, segundo os autores acima, foi considerada o pilar de todas as obras da cidade no início do século passado (ver foto 1.1).

**FOTO 1.1: OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO (1903-1910).**



Fonte: Google.com

**1.2 A ASCENSÃO DO PORTO DE SANTOS E A ESTAGNAÇÃO DO PORTO CARIOCA.**

A partir do século XX, após a modernização do porto em 1910, este passa a perder cada vez mais espaço para o porto de Santos. Primeiramente, o Estado do Rio de Janeiro perdeu a primazia na produção de café em benefício de São Paulo. Como resultado, o porto de

Santos adquiriu uma posição central no sistema portuário brasileiro, posição que mantém até hoje devido, sobretudo, a produção industrial e ao tamanho da economia e do mercado do Estado de São Paulo. Em seguida, a transição de um modelo de desenvolvimento primário-exportador para um modelo urbano-industrial reforçou ainda mais a primazia paulista enquanto a cidade do Rio de Janeiro perdeu sua posição na dianteira da produção da riqueza nacional e do comércio exterior, e, conseqüentemente, o seu porto foi obtendo uma feição nitidamente importadora. Grande parte das cargas manipuladas era destinada ao mercado de consumo fluminense, ainda bastante significativo, visto que a cidade era capital da república e a mais rica do país, com elevado poder de consumo.

Assim, a passagem da economia primário-exportadora, baseada no café, à industrialização pesada, que privilegiou São Paulo como base para a nova configuração industrial, causou sérios impactos ao Estado do Rio de Janeiro, que passou à condição de segundo centro econômico nacional. Já nas décadas de 1950 a 1970, observamos um intenso crescimento do processo de industrialização na cidade de São Paulo e de sua região metropolitana. A industrialização da Região do ABC paulista (Cidades de Santo André, de São Bernardo do Campo e de São Caetano) e a implantação da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) e a de Presidente Bernardes, ambas em Cubatão, reforçam ainda mais a posição do porto de Santos como o mais importante do país. Em decorrência, o setor industrial do Rio de Janeiro se limitou cada vez mais à produção de bens de consumo destinados, majoritariamente, aos mercados local e regional. Além disso, a obsolescência de setores importantes, como o naval e o siderúrgico, prejudicou a economia do Rio de Janeiro (NATAL, 2003).

### 1.3 MEADOS DO SÉCULO XX: O DIVÓRCIO PORTO-CIDADE

Para entender o afastamento do porto e da cidade, podemos recorrer aos trabalhos desenvolvidos por diversos autores: Hayuth (1982), Hoyle (1989), Hoyle e Pinder (1992), Slack (1998), Seassaro (1999), entre outros. Tais trabalhos expõem as diversas fases de integração e separação entre cidades e portos. A título de melhor compreensão, destacamos aqui o modelo formulado por Hoyle (1989), através da tabela 1.1, na qual o autor realiza uma seqüência cronológica da evolução das relações porto-cidade em cinco períodos históricos na Europa.

**TABELA 1.1: AS ETAPAS DA EVOLUÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE DE HOYLE (1989)**

ETAPA	SÍMBOLO Cidade Porto	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
I - Porto-Cidade primitivos		Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão		Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno		Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima		1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)		1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Hoyle, B. (1989).

De acordo com o quadro, em uma primeira etapa, que vai da época medieval européia até o século XIX, a relação porto-cidade se dá de forma bastante uníssona, havendo uma integração funcional entre ambos.

Na segunda etapa, que vai do século XIX aos anos iniciais do XX, o processo de expansão das atividades urbanas, sobretudo com o advento da revolução industrial, torna a cidade bem mais complexa, voltando-se mais para si, para suas demandas particulares, com isso, a relação porto-cidade começa a se distanciar.

Já em meados dos anos 1900, com o crescimento industrial, o porto necessitou ampliar seus espaços, visto que aumentou a demanda por matéria-prima, surgiram os contêineres e com eles os imensos navios de porta-contêiner. Assim, porto e cidade se afastam ainda mais.

Entre 1960 e 1980, a tendência de afastamento se mantém à luz do avanço tecnológico, que provoca aumento da produtividade e diminuição da mão-de-obra nos portos.

Por fim, na última etapa desenvolvida pelo autor, a expansão do porto moderno exige grandes espaços, e o núcleo original do porto na cidade se transforma em áreas de lazer através de políticas de renovação e revitalização das já antigas áreas portuárias.

Assim, fica claro que existe uma intensificada dinâmica territorial no que se refere à interface cidade-porto, que não deve ser descontextualizada da conjuntura política, tecnológica e econômica de cada tempo e espaço. Como o esquema apresentado se limitava ao final da década de 1980, outros pesquisadores como Llaquet (2004, P.10) e Henry (2006 p.17) *apud* Ronaldo Santos (2008), propõem em seus estudos novas fases de relação cidade-porto mais adequadas ao atual período de integração produtiva. Há, portanto, novas formas de relação cidade-porto. Neste período destaca-se a cidade portuária, que vem incorporando as atividades portuárias na agenda de suas políticas urbanas, promovendo sinergias entre objetivos da

cidade e do porto de forma solidária, ou seja, estamos num momento em que a reaproximação da relação cidade-porto gera benefícios aos dois.

“Los espacios en la interfaz ciudad / puerto constituyen un territorio en mutación donde se aplican estrategias a través de las cuales ciudades y puertos a menudo se ignoran y a veces se enfrentan. A pesar de ello, tienden progresivamente a convertirse en espacios de diálogo y de cooperación. En efecto, su recomposición, debido a los esfuerzos que requiere y el potencial que encierra, requiere una implicación de todos los actores locales con el fin de crear una dinámica propia a favorecer el desarrollo a la vez económico, durable y humano de las plazas portuarias. Instaurar asociaciones y una real concertación a fin de defender intereses comunes, es sin duda el verdadero reto al que deben hacer frente las ciudades portuarias hoy en día.” (CIUDAD Y PUERTO, MUTACION Y RECOMPOSICION ASOCIACIÓN INTERNACIONAL CIUDADES Y PUERTOS, 2007).

Também na América Latina, durante todo o século XX, a relação cidade-porto passou por diversas fases. No período de 1930 a 1990, quando vigorou um projeto nacional de “substituição das importações” associado à presença do Estado forte e centralizador, os portos, que outrora determinavam a organização espacial das cidades marítimas, perderam tal função. Isto se deu porque aquele projeto visava diminuir as importações ao máximo, logo, a economia estava fechada e voltada para dentro, o que reduziu significativamente as atividades portuárias.

“En efecto, el puerto del modelo de desarrollo latinoamericano basado en la industrialización por sustitución de importaciones debilitó su posición como lugar de enlace internacional, como punto de contacto entre lo interno y lo externo, como lugar de intercambio mercantil y cultural” (PEYRELONGUE, 1999, p. 03).

Assim, ao mesmo tempo em que houve a diminuição das trocas internacionais, o porto desarticulou-se internamente, perdendo em grande parte o ambiente cosmopolita de trocas, de produtos e de idéias que o identificava em tempos idos, especialmente durante o século XIX, quando a expansão marítima do sistema capitalista integrou países e diferentes regiões do

globo. (PEYRELONGUE, 1999, p. 03). “O porto transformou-se em um anexo específico dentro de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional” (COCCO, 1999, p. 10). Portanto, nestas décadas o que se vê é uma diminuição do papel dos portos, atuando apenas na escala nacional.

No Rio de Janeiro, a construção de uma via rápida elevada (Elevado da Perimetral) ampliou o corte funcional entre o instrumento portuário e o território urbano, refletindo o afastamento do porto e da cidade. Paralelamente, em meados dos anos de 1990, o modelo de desenvolvimento brasileiro centrou-se cada vez mais no território nacional, o que provocou uma redistribuição dos investimentos em transporte das grandes cidades do país para novos eixos de circulação internos voltados para a integração do mercado nacional e do território brasileiro. Em consequência, o porto, que recebeu volumes enormes de investimentos no início do século XX, não teve suas infra-estruturas e seus equipamentos modernizados, agravando ainda mais a sensação de abandono e decadência da área portuária.

Desta forma, os bairros da zona portuária carioca não acompanharam a modernização da cidade, especialmente da zona sul e da Barra da Tijuca. Para Julio César Santos (2005), com a migração das indústrias para o bairro de São Cristóvão, acompanhando os eixos ferroviários, e, mais tarde, para a periferia mais afastada da área central da metrópole, o porto perdeu ainda mais seu dinamismo, tornando-se um enclave na área central.

De tal modo, durante estes quase cinco séculos, podemos afirmar que a representação social do porto foi se modificando. Antes, a área central de interface do porto estava integrada às relações cotidianas da vida cidadina. Posteriormente tornou-se uma área suja, degradada e deteriorada, cuja identidade foi se tornando gradativamente negativa, transformando-se, por

consequente, em uma área de obsolescência na cidade. O porto tornou-se um muro para a cidade, delimitando-a, dando-lhes as costas.

Podemos dizer, portanto, que a relação entre cidades e portos evolui bastante e se desenvolve dentro do contexto geral da sociedade. Assim, no Rio de Janeiro, houve momentos em que essa relação foi mais estreita e outros em que houve afastamento. No entanto, com os novos rumos do sistema capitalista, emergem novas formas de relação cidade-porto, criando, portanto, alternativas de desenvolvimento territorial. No próximo capítulo apresento uma discussão sobre as novas formas de relação entre cidades e portos na atual conjuntura de globalização.

## **2- CIDADES E PORTOS NA ERA DA INTEGRAÇÃO PRODUTIVA E TERRITORIAL**

Uma nova organização da economia mundial vem se delineando, por meio do processo de globalização, da integração produtiva, da economia em rede, dos espaços dos fluxos. Veltz (1999), Storper, (1990) Benko (2001), Monié (2001), entre outros. À medida que se intensifica a integração da produção, os portos assumem uma nova centralidade no comércio mundial, uma vez que a maior parte das trocas dos fluxos globais é realizada pelo transporte marítimo. Desta forma, as cidades portuárias emergem como nós centrais das redes mundiais e, conseqüentemente, novas formas de relação cidade-porto se desenvolvem buscando aumentar a competitividade da cidade e do porto nas diversas escalas geográficas.

## 2.1 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA ESCALA GLOBAL

No final da década de 1960, a produtividade do modelo de produção fordista, que teve seu auge no pós-guerra, passou a diminuir sistematicamente. A estagnação econômica, a queda da produtividade, além do aumento da competição, particularmente na escala internacional, desafiavam aquele modelo econômico.

Para Storper (1990), durante três décadas – dos anos 1950 ao final da década de 1970 - diversos fatores, especialmente as políticas domésticas e a relação de classe, contribuíram para o fracasso do fordismo periférico, nos países de terceiro mundo.

Segundo o autor, o baixo salário pago aos operários da indústria impediu o aumento do consumo, que, por sua vez, reduziu o estímulo à produção, obstruindo, portanto a realização do circuito renda-consumo, imprescindível ao processo de industrialização. Para ele, a forte repressão aos trabalhadores, especialmente durante as ditaduras militares na América do sul e central, impediu a mobilização e organização dos mesmos e, conseqüentemente, o aumento dos salários. Ademais, a falta de uma reforma agrária, que favorece tanto as elites rurais quanto as urbanas, ajuda a explicar a distorção do fordismo nos países periféricos, uma vez que não se desapropriando as propriedades improdutivas do campo, o fluxo de mão-de-obra para a cidade aumenta, logo, força para baixo os salários na indústria pela ampliação sistemática do exército de reserva.

Assim, através destes e outros exemplos, Storper (1990) nos mostra como agentes sociais nacionais dificultaram o desenvolvimento de seus países em favor de seus interesses particulares, relativizando, portanto o discurso da causa do subdesenvolvimento como resultado das necessidades do capitalismo internacional no período de 1950 a 1980.

“As condições políticas e sociais domésticas necessárias para desencadear um ciclo de salários e consumo crescentes nunca tiveram seu florescimento permitido pelo capital nacional ou pelo Estado na maior parte do terceiro mundo” (STORPER, 1999, p.125).

Desta forma, o autor nos alerta sobre a armadilha das explicações que utilizam causas simplistas a respeito do subdesenvolvimento e do fracasso do processo de industrialização nos países de terceiro mundo, principalmente se comparado aos países do norte, baseadas, exclusivamente, pelo enfoque das causas externas. Ao contrário, ele aponta a complexidade do problema, mostrando a responsabilidade e as falhas dos agentes internos em promover o desenvolvimento.

Sendo assim, o autor enfatiza o papel das políticas públicas nacionais, regionais e locais para promover o desenvolvimento, recusando, portanto a interpretação da globalização como um processo que determina os rumos dos lugares.

Para Storper (1990), no início dos anos 1970 emerge um novo período do sistema capitalista de produção, no qual a intensificação do comércio global, da competição entre mercados e a quebra do domínio econômico americano são características notáveis. Tal período traz consigo um novo paradigma, cujo sintoma mais relevante é a ascensão de métodos de produção *flexível*, substituindo a produção em *massa*, dominante no período 1950-80 por uma produção combinando massa e escopo. Segundo o autor, flexibilidade significa a capacidade de ajustar a produção às demandas, ajustar a quantidade de produção para cima ou para baixo num curto período de tempo sem comprometer os níveis de eficiência. No entanto, para o mesmo, apesar da intensificação da globalização, as questões e estratégias locais e regionais tornam-se determinantes nos rumos do desenvolvimento. “Paradoxalmente, essa

nova estrutura global reforça, de certa forma, a importância das respostas locais (nacionais ou regionais) aos perigos e oportunidades do desenvolvimento” (STORPER, 1999, p.121).

Neste sentido, mais do que aceitar um modelo externo e dominante, os lugares e regiões devem promover o seu próprio modelo de desenvolvimento territorial, mobilizando seus recursos territoriais a favor do próprio desenvolvimento.

“Assim as condições básicas para as estratégias de industrialização regional na década de 90, tanto nas economias desenvolvidas quanto nas em desenvolvimento, foram alteradas irrevogavelmente. Disso não decorre, porém, que agora um ‘suposto sistema internacional’ esteja finalmente com o controle completo da dinâmica da industrialização local, pois o efeito paradoxal do sistema tecnológico-institucional internacional, agora vindo à luz, é fazer ainda mais importantes a mobilização ‘endógena’ local de recursos e habilidades para a industrialização, como condição de sucesso no ambiente recentemente internacionalizado”. (STORPER, 1999, p.131).

Desta maneira, Storper (1990) mostra que a partir dos anos 1980 a produção capitalista assume uma nova configuração tecnológica e institucional e, por conseguinte, há uma reconstrução da organização do espaço mundial. Nos países ricos, sobretudo, aumentou a integração produtiva e intensificaram-se as trocas e o comércio internacional, uma vez que os mercados passaram a ser mais disputados, num amplo espectro de bens e serviços, especialmente se comparados ao fordismo. Para isso, este novo modelo exige flexibilização e solidariedade nas relações internacionais, nos contratos, nas tecnologias etc.

Para conquistar novas demandas e enfrentar a concorrência em nível internacional, as empresas devem dotar-se não só de tecnologias, mas, sobretudo, de flexibilidade, de capacidade organizacional e de coordenação, ou seja, devem estar mais integradas entre si e também à economia global, criando assim redes de conexão, formando em conseqüência

territórios-rede em escala planetária (Veltz, 1999). Desta forma, a produção pós-fordista questiona profundamente a organização das empresas e os modos internos e externos de coordenação fordista (Veltz, 1999). Há, em consequência, uma nova organização territorial da produção.

A nova organização territorial do sistema capitalista exige, portanto, além das novas tecnologias de comunicação e de informação, da modernização do sistema de transportes, das mudanças institucionais, da redução de barreiras e da flexibilização das leis trabalhistas, transformações de ordem política, social, econômica e espacial. Tudo isto vem incentivando a criação de novas estratégias de diminuição de custos por algumas empresas através da realocação de certas indústrias, principalmente, daquelas com baixo uso de tecnologia e de pouca exigência de mão-de-obra qualificada, para a China, por exemplo. A Índia recebe, especialmente, empresas de serviços como o *telemarketing* de várias partes do mundo.

Se por um lado algumas indústrias foram realocadas em várias cidades do mundo, por outro, muitas se tornaram mais concentradas, sobretudo as de pesquisa e desenvolvimento, marketing, *design* etc. Ou seja, justamente as que geram a maior parte do valor agregado dos produtos. Sassen, em seu livro “As cidades na economia mundial”, relativizou as profecias que afirmavam a falência das cidades e que acreditavam que as tecnologias de informação e comunicação permitiriam a realocação em grande escala dos escritórios, das empresas e das fábricas em áreas menos congestionadas e com custos mais baixos. A autora nos mostra que isto não é uma verdade absoluta, pois, se por um lado, vem ocorrendo a dispersão da produção, como nos exemplos supracitados, por outro, há novas formas de centralização territorial relativas ao gerenciamento e ao controle das operações. “Os mercados nacionais e globais, bem como as operações globalmente integradas, requerem lugares centrais onde se

exerça o trabalho de globalização” (SASSEN, 1998, p. 13). Benko (2001) reforça a importância das cidades globais, já que apenas estas reúnem os recursos específicos para desenvolver certas atividades, para ele:

“Os custos da mão-de-obra, os preços da energia, os juros e a fiscalidade são variáveis que, para um grande número de produções, torna as regiões indiferenciadas aos olhos dos investidores. Pouco importa que um brinquedo seja oriundo de uma “montadora-maquidora” na fronteira mexicana ou de uma zona econômica especial chinesa, pois somente os custos entram na linha de conta. Em compensação, as especificidades territoriais têm enorme importância em outros domínios econômicos” (BENKO, 2001, p.9).

Há, portanto, um novo paradoxo, pois mesmo estando cada vez mais fluida - a priori com um arsenal técnico possível de se espalhar por todo o globo - a economia mundial centra-se, majoritariamente, em torno de uma rede-arquipélago de grandes pólos e está, em consequência, profundamente arraigada ao território. Havendo assim, uma centralização das atividades econômicas nas metrópoles ricas. (Veltz, 1999; Sassen, 2001; Storper, 1999; Benko, 2001).

A polarização da economia entorno destas cidades globais reflete a importância dos recursos territoriais no processo de desenvolvimento. “Contrariamente aos mais sombrios prognósticos, os territórios – com suas especificidades – não foram apagados sob os fluxos econômicos da mundialização” (BENKO, 2001, p.9). Sendo assim, fica claro que a globalização não significa a imposição da escala global às demais escalas. As cidades permanecem como nós centrais e estruturais das redes que articulam os fluxos globais. “La globalización es, sobretudo, un intento de superar las profundas dificultades ligadas a la dinámica de la competencia de los años setenta-ochenta” (VELTZ, 1999, p. 108). Assim, mais

do que nunca se faz necessário pensar as escalas de maneira articulada, já que há uma interdependência entre elas. “Paradoxalmente parece que para atender a mercados *globais* torna-se agora necessário mobilizar recursos e habilidades *locais* (...)” (STORPER, 1999, p.140).

Segundo Veltz (1999), o mundo passou de um modelo formado *de redes* para um *em rede*, chamado de território-rede, caracterizado pela descontinuidade espaço-temporal dos lugares e por integração dos fluxos de pessoas, mercadorias, idéias, bens, informações etc. Em outras palavras, podemos dizer que o território-rede, é composto por nós em que os atores sociais têm a capacidade simultânea de articular, em tempo real, processos sociais e/ou produtivos fragmentados e fisicamente separados em escala global. Este território-rede se diferencia daquele que o autor denominou de território-zona, que são formas prévias de organização do espaço baseadas na proximidade e na continuidade física do território.

Diante desta nova organização do sistema capitalista, formada por territórios-rede, no qual acirra-se a competição entre as empresas em escala global, os fatores territoriais ganham novos destaques. As externalidades encontradas no território podem revelar-se como um grande trunfo, que favorece a concentração espacial não só nas grandes metrópoles, mas também em cidades médias dinâmicas, cidades-estado, distritos industriais, pólos tecnológicos etc. Como exemplo pode-se falar da presença de mão-de-obra qualificada, essencial à produção flexível e à inovação permanente, encontradas nestes lugares. Logo, o que se percebe é que as externalidades ligadas às infra-estruturas físicas tornam-se menos determinantes que os outros recursos que não podem ser deslocados. “As regiões, ou melhor, os territórios, tornaram-se, dessa maneira, fontes de vantagens concorrenciais” (BENKO, 2001, p. 08). Portanto, a estruturação em rede da economia global não pode prescindir dos

recursos locais, altamente especializados. “El *atractivo* del territorio se convierte en objetivo principal de las políticas públicas” (VÉASE B.; D. TADDÉI, 1993 *apud* VELTZ, 1999, p. 136).

Portanto, está claro que a guinada em direção à flexibilidade, ao chamado modo de produção pós-fordista, foi marcada por uma decisiva reconcentração geográfica da produção e, com isso, as cidades e as grandes metrópoles tornam-se o centro da economia mundial, os nós centrais das redes globais, frustrando as previsões, realizadas na década de 1970, do desaparecimento da produção densamente territorializada (STORPER, 1999).

“As cidades adquirem, cada dia mais, um forte protagonismo tanto na vida política como na vida econômica, social, cultural e nos meios de comunicação de massa. Pode-se falar das cidades como atores sociais complexos e de múltiplas dimensões. As cidades como atores sociais não se confundem com o governo local, porém, obviamente, incluem-no. A cidade se expressa melhor como ator social na medida em que realiza uma articulação entre administrações públicas (locais ou não), agentes econômicos públicos e privados, organizações sociais e cívicas, setores intelectuais e profissionais e meios de comunicação de massa. Ou seja, entre instituições políticas e sociedade civil” (CASTELLS e BORJA, 1996, p. 152-153).

Frente a estas mudanças, muitos especialistas vêm tentando desenvolver o conceito de globalização para que possam entender melhor a dinâmica do sistema capitalista no final do século XX. Aqui trabalharemos com o conceito desenvolvido por Pierre Veltz, para quem a globalização está ligada à explosão de diversidades de situações nacionais ou regionais. Desta forma, acredita ser um contra-senso a idéia de globalização associada à super estandardização de produtos na escala global. Ainda com Veltz (1999), a globalização significa a integração das esferas de consumo, de produção e de circulação num ambiente altamente competitivo, no qual as empresas são obrigadas a se inovarem permanentemente.

Sendo assim, muitas cidades, diante das novas oportunidades surgidas com a integração produtiva, vêm mobilizando seus recursos a favor de uma inserção mais competitiva na globalização. As cidades portuárias se destacam por renovarem as relações cidade-porto em busca de novas sinergias que produzam lucratividade para ambos.

## 2.2 AS CIDADES GLOBAIS E O PAPEL DOS PORTOS NA ECONOMIA DOS FLUXOS E NO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

A reestruturação da economia-mundo e a sistemática busca por novos modelos de acumulação, apoiados em modernos sistemas técnicos e em novas formas de gestão, certamente trouxeram significativas transformações às formas de produção e de circulação de bens e mercadorias, que agora ocorrem de forma integrada e em escala planetária, com uma velocidade jamais vista. Ao somar estas inovações às novas formas de regulamentação, de abertura comercial e de desregulamentação econômica, os portos renasceram como pontos nevrálgicos de sustentação da nova sociedade articulada em redes.

A globalização e o novo modelo de acumulação, baseado numa economia difusa, organizado de forma reticular e flexível sobre o território, exigem o esforço de articulação e de comunicação dos territórios, impondo mudanças nos sistemas logísticos e, a reboque, os portos também ganham novos papéis dentro daqueles (COCCO, 1999). Neste sentido, as cidades portuárias destacam-se no cenário internacional, pois conseguem mais facilmente conectar-se aos fluxos globais que são realizados majoritariamente pelo setor marítimo.

“Hoje em dia, o porto - e o tratamento de mercadorias que ele permite - penetra cada vez mais profundamente não apenas na cidade, mas em toda a economia regional. Isso exige das cidades marítimas verdadeiras estratégias para mobilizar seus diversos recursos humanos e espaciais” (BAUDOUIN, 1999, p. 27).

Segundo Peyrelongue (1997), o porto na globalização tem a sua dimensão territorial revalorizada, destaca-se tanto como nó central de redes multiescalares como o lugar de encontro de articulação do espaço internacional. Ou seja, as cidades portuárias possuem um diferencial relevante no momento de internacionalização e integração da economia mundial.

“Tradicionalmente, as relações exteriores são competência exclusiva do governo nacional. Contudo, as cidades necessitam hoje promover-se internacionalmente, tendendo a integrar-se em sistemas ou eixos transnacionais, fazendo parte de redes e organizações regionais ou mundiais de cidades e autoridades locais, multiplicando suas relações bilaterais e multilaterais.”. (CASTELLS E BORJA, 1996, p.155).

Assim, na esteira das mudanças globais e também do papel desempenhado pelas cidades, o debate sobre a gestão portuária ganhou, igualmente, novos rumos no final do século passado, impondo a necessidade de novas reflexões, especialmente no que se refere à relação cidade-porto. Neste sentido, esta passou a ser debatida também na escala local, seguindo basicamente dois modelos:

“No primeiro modelo, o porto é visto como um nó logístico desterritorializador, inserido em uma cadeia logística setorizada, de modo geral, este tipo de porto, chamado de *hub port*<sup>2</sup>, serve principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de grandes armadores que o subordinam dentro de um sistema logístico global. (...) No segundo modelo mencionado, o porto é pensado no âmbito do planejamento do território que inclui sua hinterlândia mais próxima. Neste caso o porto funciona como um instrumento de desenvolvimento

---

<sup>2</sup> Entende-se por *hub port* ou porto de transbordo aquele porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas.

local e caracteriza-se por seguir o caminho inverso ao que está sendo traçado pelos hub ports de última geração.” (COCCO, 1999, p. 20).

Aqui trabalharemos com o segundo modelo - definido como *cidade portuária* - pois acreditamos que a eficiência e a dinâmica de um porto no atual contexto de globalização, não estão apenas nas suas instalações técnicas e infra-estruturais, mas sim no seu entorno, ou seja, neste modelo de gestão se percebe a complementaridade ente a infra-estrutura e os outros recursos encontrados na cidade. Assim, para atrair novas cargas, desenvolver mais serviços e incrementar sua capacidade comercial, o porto tem a necessidade de apoiar-se na cidade, que se encontra apta a mobilizar as forças produtivas de bens e serviços tanto materiais quanto imateriais. Segundo Baudouin (1999) a cidade portuária é tida como um espaço produtivo que, muito mais do que a criação do cais, precisa, sobretudo, de cérebros, de mão de obra qualificada. Estas cidades que mergulharam na globalização necessitam de estratégias para mobilizar tanto seus recursos espaciais quanto humanos.

John e Slack (1999) nos mostram que, ao focalizarem as melhorias majoritariamente na infra-estrutura física, muitos projetos portuários desconsideraram outros elementos necessários. “Só os investimentos de capital nestes projetos não garantem necessariamente o crescimento econômico” (JOHN e SLACK, 1999, p.201). Desta forma, os autores acrescentam que outros aspectos são vitais para o desenvolvimento portuário, tais como os relacionados à mão-de-obra, aos custos, à competência e à eficiência dos serviços portuários etc.

Como vimos, os recursos territoriais se tornam um trunfo a favor das grandes cidades que podem mobilizá-los com o fim de captar mais fluxos, especialmente a partir do final século XX, quando aumentou a concorrência internacional entre os portos. As cidades e as metrópoles são os centros de reprodução do sistema capitalista, pois nelas se localizam os

recursos necessários à economia baseada em fluxos materiais e imateriais. Funcionam como nós centrais de atração e redirecionamento dos fluxos.

Neste sentido, as cidades portuárias possuem grandes vantagens, pois conseguiram, precocemente, ampliar o foco para além das questões técnicas e, portanto, entenderam que “todos esses sistemas pós-industriais são definidos principalmente por *externalidades*” (BAUDOUIN, 1999, P.32). Sendo assim, a relação porto-cidade busca, sistematicamente, promover o desenvolvimento sócio territorial da *urbe*. “O porto e sua hinterlândia devem ser entendidos como uma grande estrutura espacial” (JOHN e SLACK, 1999, p.205). Logo,

Segundo Benko (2001), atualmente os projetos de desenvolvimento territorial devem estar presentes na agenda de todos os lugares. Em 1997, o ministro Francês da organização do Território declarava “Não há territórios em crise, há somente territórios sem projetos”. Assim, tal ministro tornava obrigatória a consideração dos fatores locais nas dinâmicas econômicas. Acreditamos que uma das chaves para garantir o sucesso de uma cidade é a promoção de projetos de desenvolvimento que mobilizem os recursos territoriais locais, e, no caso específico das cidades marítimas, promovam um uso mais integrado do porto, permitindo ser este um indutor do desenvolvimento. No caso brasileiro “O desafio maior, no entanto, reside na necessária invenção de uma nova governança portuária. A autoridade portuária deveria funcionar como uma instituição capaz de fomentar e estimular sinergias entre os agentes da economia marítima, portuária e urbana.” (MONIÉ e VIDAL, 2006 p. 88).

Deste modo, a necessidade e o interesse pela interface cidade-porto durante a passagem de uma economia industrial, na qual os atores estavam mais presos aos seus territórios, para uma fase, sem precedentes na história, de intensificação dos fluxos de comércio e de serviços, gera um papel determinante à relação entre aqueles (BAUDOUIN, 1999). As novas relações

entre cidades e portos também definem a construção de novos espaços, que requerem estratégias amplas de desenvolvimento territoriais.

Assim, concordamos com Kitzmann e Asmus (2006), que defendem a construção de uma *agenda portuária* que consiga envolver vários temas e atores, fruto de um entendimento amplo, no qual todos os envolvidos possam contribuir para uma abordagem mais ampla e integrada das questões portuárias,

“(...) uma agenda que não vise somente atender às necessidades de infra-estrutura portuária, como é o caso da Agenda Portos (que prevê dragagens e adequação de rodovias e ferrovias), mas que busque também a adequação gerencial, incluindo aí a variável ambiental. Significa dizer que se deve organizar e padronizar, mas de modo flexível, tanto os procedimentos dos órgãos reguladores quanto dos demais atores portuários.” (KITZMANN E ASMUS, 2006, p.1049).

Ademais, é necessário compreender que a questão portuária está inserida dentro de problemáticas de diversas ordens, exigindo, portanto, uma reflexão mais complexa, uma análise transversal. Neste sentido, estamos de acordo com Slack e Pinder (2004) quando propõem uma abordagem mais ampla e integrada do atual contexto da navegação e, por conseguinte, da atividade portuária. Para estes autores, não há como se fazer, nos dias de hoje, uma análise da evolução do comércio marítimo (*shipping and ports*) sem analisar a reciprocidade destes com outras dimensões, que são principalmente o processo de globalização, as transformações sistemáticas na área tecnológica e as mudanças ambientais.

Da mesma forma, deixamos claro que o modelo de cidade portuária não é um projeto fechado e preciso. Sendo, portanto, uma construção coletiva que apenas sobrevive pela mobilidade dos atores envolvidos. De acordo com a ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS. *Ciudad e puerto, mutacion y recomposicion* (AIVP), “cada ciudad portuária debe interrogarse sobre la forma de reordenación que desea y que puede aplicar em

función de sus propias características (empazamiento, contexto socioeconómico, médios disponibles...)”. Logo, antes de tudo, o reconhecimento dos recursos territoriais deve acontecer.

### 2.2.1 OS RECURSOS E ATIVOS TERRITORIAIS

Para Pecqueur (2005), os recursos constituem-se em reservas, em potencial latente que pode se transformar em ativos caso haja condições propícias de produção ou tecnologia. O autor diferencia recursos e ativos, sendo que “*por ativos, entendemos fatores ‘em atividade’, enquanto que os recursos são fatores a explorar, organizar, ou ainda, revelar.*” (PECQUEUR, 2005, p.13). Estes podem se dividir entre genéricos e específicos. Os ativos e recursos genéricos se definem pelo seu valor de troca, negociado no mercado, podendo, portanto, serem totalmente transferíveis. Já os ativos específicos implicam em custos de transferências irrecuperáveis, não sendo financeiramente viável a sua transferência. Por fim, os recursos específicos, só existem em estado imaterial, virtual e são absolutamente intransferíveis, pois são resultado de processos interativos realizados num determinado território, onde diferentes atores com competências variadas atuam em conjunto revelando novos conhecimentos. A tabela 2.1 sintetiza a diferença entre recursos genéricos e específicos e entre ativos genéricos e específicos, ajudando a compreender melhor o papel de cada um na busca pelo desenvolvimento territorial.

**TABELA 2.1: CONCEITO DE RECURSOS E ATIVOS**

	Genéricos	Específicos
Recursos	Fatores a explorar, reservas com potencial latente ou virtual que podem vir a ser exploradas, e, quando explorados, transformam-se em ativos.	Só existem em estado virtual, logo são absolutamente intransferíveis. São oriundos de processos interativos, gerados em contextos particulares, através da integração dos conhecimentos dos diversos atores presentes no território. Ex: criação de tecnologia.
Ativos	Fatores em atividade, totalmente transferíveis a outros lugares. Seu valor é o valor de troca definido pelo mercado. Logo, não permitem a diferenciação durável do território.	O valor destes é dado pelo uso. O custo de transferência é irrecuperável, por isso, são intransferíveis.

Fonte: Adaptado de Pecqueur (2005).

Os recursos genéricos se diferenciam dos específicos principalmente por não permitirem a diferenciação do território por um tempo durável, pois são possíveis de serem deslocados. Por outro lado, os recursos específicos permitem a produção de uma diferenciação durável, não vulnerável à mobilização dos fatores de produção, pois é produto de condições altamente territorializadas. Sendo assim:

“O desafio das estratégias de desenvolvimento dos territórios consiste, portanto, essencialmente em se apropriar dessas condições e buscar *o que constituiria o potencial identificável de um território*. Essas condições não poderiam ser definidas no abstrato. *Elas dependem do contexto no qual se inscreve o processo heurístico de onde nascem os recursos específicos.*” (PECQUEUR, 2005, p. 14).

Por tudo isso, podemos dizer que a técnica não se constitui em um diferencial significativo na busca por mais competitividade, já que, a priori, ela pode ser transferida para

outros lugares e a qualquer momento. Sendo assim, é necessária a busca de recursos específicos que forneçam uma genuína diferenciação dos lugares na competição internacional.

“O bem público mais importante na globalização é o ambiente cognitivo que sustenta os pequenos empresários na produção diária de conhecimentos, identidades e técnicas e inovações para competir. É no âmbito dessa *integração* que podemos pensar num horizonte de sustentabilidade definido por um ambiente produzido pelo homem” (COCCO, 2006, p. 239).

Por isso, o território vem se tornando um diferencial, suas externalidades influenciam o sucesso da empresa, em particular, e das cidades, em geral. “Todos esses sistemas produtivos pós-industriais são definidos principalmente por ‘externalidades’ qualificadas de positivas, porque as competências necessárias ultrapassam largamente o quadro da empresa” (BAUDOUIN, 1999 p. 32).

“O mundo industrial não tinha territórios, mas necessidade de proximidades. O espaço era intercambiável em termos de simples concorrência, isto é, de custos. Com a mundialização passa-se da produção material do bem à relação de serviços, do espaço ao território, do diferencial de custos ao de qualidade” SALAIS *apud* (BAUDOUIN, 1999 p. 32).

A tabela 2.2 sintetiza como alguns elementos encontrados em diferentes lugares podem ser usufruídos de forma distinta. O elemento informação, por exemplo, pode existir da mesma maneira em vários lugares, mas a forma como é apropriado, e a finalidade que se dá, revela novas oportunidades e possibilidades de desenvolvimento nos territórios.

**TABELA 2.2: EXEMPLOS DE USO DOS RECURSOS E ATIVOS**

	Recursos genéricos	Ativos genéricos	Ativos específicos	Recursos específicos
Mão- de- obra	Desqualificada e não usada	Ainda desqualificada, porém está empregada.	Qualificada	Os recursos específicos têm uma natureza particular em relação às três outras categorias de recursos ou ativos. Em primeiro lugar, esses recursos só aparecem no momento das combinações das estratégias de atores para resolver um problema inédito. Estes não são mensuráveis, o que significa dizer que não podem ser expressos em preço; portanto não podem ser transferidos de forma alguma. Em terceiro lugar, a natureza parcialmente não mercantil desses recursos não é incompatível com o mercado, mas lhe é complementar. Esses recursos resultam de uma longa história, de um acúmulo de memória, de uma aprendizagem cognitiva coletiva. Esses recursos são produzidos e revelados em um território.
Capital	Na forma de poupança, ou entesourado.	Poupança é investida, mas por estar líquida só pode ser utilizada em investimento em curto prazo.	Passa a ser investido em equipamentos.	
Matéria-prima	Jazidas não são exploradas.	É explorada	Não possui valor específico, pois seu valor não está ligado a contexto socioeconômico imediato.	
Informação	Não lidas ou interpretadas para um uso particular	A informação passa a ser lida.	Elaborada e interpretada para um uso particular, pesquisas, desenvolvimento de programas, etc.	

Fonte: Adaptado de Pecqueur (2005).

Sendo assim, destacamos que para promover o desenvolvimento é necessário buscar os recursos ainda não revelados, pois, como a produção destes recursos é altamente territorializada, ou seja, resulta de normas, de costumes e de cultura que emergem de um contexto próprio de proximidade geográfica e institucional, ela nunca será copiada ou

transferida para outros lugares. Neste sentido, concordamos com Pecqueur quando este, citando Hirschman (1986), diz que, para promover o desenvolvimento econômico, mais do que encontrar combinações perfeitas de recursos e de fatores de produção, é necessário fazer aparecer e, portanto, mobilizar, a seu serviço, recursos e capacidades escondidas, dispersas ou mal utilizadas.

O recurso específico produzido num processo de construção territorial, tomado globalmente, aparece, então, como o resultado de longos processos de aprendizagem coletiva que levam ao estabelecimento de normas, na maioria das vezes tácitas. Tais normas têm a função de organizar, selecionar e hierarquizar a informação, como também de orientar ou guiar os comportamentos, oferecendo assim a cada ator do território um espaço de inteligibilidade e de ação. (PECQUEUR, 2005 p.15).

#### 2.2.2 MECANISMOS DE ATIVAÇÃO DOS RECURSOS

A contribuição de Ash Amim pode também ser relevante por destacar a centralidade das instituições nos processos de desenvolvimento e de ativação dos recursos encontrados e, às vezes, ocultos no território. Segundo o autor, existe uma terceira corrente de economistas, que não são keynesianos tampouco liberais, que apostam numa forma alternativa de desenvolvimento. Tais autores reconhecem o coletivo e a sociedade como alicerces do comportamento econômico e como base para o desenvolvimento. Esta terceira corrente é conhecida pela sua perspectiva institucionalista do desenvolvimento regional. Desta forma, insistem na valorização das instituições formais e informais, ou seja, o desenvolvimento regional não depende apenas de normas, leis e projetos governamentais, mas também de cooperação, redes sociais, reciprocidade, confiança etc., (AMIN, 1998). Em outras palavras,

essa corrente compreende a economia como algo que transcende a idéia de firmas independentes, atomizadas, com pouca integração e normas próprias, e individualizadas.

Logo, é tão necessário construir, produzir e revelar os recursos territoriais quanto construir mecanismos de ativação destes, pois, certamente, muitas regiões, apesar de concentrarem inúmeros recursos, não dominam as formas de mobilizá-los. Neste sentido, a institucionalidade, a governança e a cooperação permitem integrar melhor os mecanismos produtivos nas mais variadas escalas.

### 2.2.3 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

“Frente às evoluções recentes da economia internacional, o *desenvolvimento territorial* emerge como uma questão a aprofundar não apenas para as economias industrializadas, mas também para as economias dos países em via de desenvolvimento.” (PECQUEUR, 2005, p.11).

Atualmente muitos teóricos apostam na escala local como palco principal para elaborações de políticas de desenvolvimento. De acordo com Pecqueur (2005), Hirschman (1986) já havia formulado um dos princípios fundamentais do desenvolvimento territorial, a descoberta de “recursos escondidos”.

“Para promover o desenvolvimento econômico, importa menos encontrar as melhores combinações de recursos ou fatores de produção dados do que fazer aparecer e mobilizar a seu serviço recursos e capacidades escondidas dispersas ou mal utilizadas.” (HIRSCHMAN, 1986 *apud* PECQUEUR, 2005, p.11).

O autor demonstra em seu texto como o desenvolvimento territorial pode, também, ser construído nos países em desenvolvimento nos quais “o modelo funcionaria como um

ressurgimento das relações de produção pré-capitalistas revalidadas pelas práticas e inovadas por dinâmicas territoriais” (PECQUEUR, 2005, p.11).

Sendo assim, Pecqueur apresenta o desenvolvimento territorial como algo decorrente da constituição de uma entidade produtiva enraizada num espaço geográfico. Desta forma, devemos nos atentar e fomentar outras formas de relações entre os atores, ou seja, não nos fecharmos apenas para as mercantis. O “desenvolvimento territorial designa todo processo de mobilização dos atores que leve à elaboração de uma estratégia de adaptação aos limites externos, na base de uma identificação coletiva com uma cultura e um território.” (PECQUEUR, 2005, P.12). Em outros termos, é o resultado da construção de diversos atores e não pode ser, portanto, decretado, o que não significa que políticas públicas adequadas não ajudem na promoção do desenvolvimento.

Ainda com o autor, um dos grandes trunfos desse tipo de desenvolvimento é o princípio de especificação dos ativos, isto é, a busca e o aproveitamento dos recursos específicos do território, o que permite a diferenciação em relação aos concorrentes, mais lucrativa que a inserção numa competição através de produtos padronizados. “A dinâmica de desenvolvimento territorial visa revelar recursos inéditos, e é nisto que constitui uma inovação.” (PECQUEUR, 2005, p.12). Benko (2001) nos fala da diferenciação durável dos territórios, isto é, uma diferenciação que é territorialmente localizada e, que, portanto, não pode ser deslocada, pois é resultado de uma combinação de fatores locais.

O conceito de território pode ser interpretado sob duas perspectivas: território dado e território construído. O território dado é tido como o território preexistente e, a partir daí, analisa-se o que ali acontece, trata-se de um território que existe a priori, visto apenas como um suporte físico para a realização das ações sociais. Já o território construído constitui-se

como o produto de um processo de construção pelos atores. O território não é postulado, é constatado *a posteriori*, isto significa que o território construído não existe em todo lugar, visto que podemos encontrar espaços dominados pelas leis exógenas ao lugar (PECQUEUR, 2005).

Entendendo a diferença existente entre o território dado e território construído, podemos afirmar que a concepção de desenvolvimento territorial se baseia no conceito de território construído, uma vez que “(...) designa todo processo de mobilização dos atores que leve à elaboração de uma estratégia de adaptação aos limites externos, na base de uma identificação coletiva com uma cultura e um território.” (PECQUEUR, 2005 p. 13).

Por ser extremamente localizado, o processo de desenvolvimento torna-se específico de cada região, não é mais apreendido com um manual a ser seguido passo à passo por todos os lugares no mundo. Numa economia cada vez mais global, na qual o mundo está todo conhecido, a especificação é cada vez mais um trunfo.

Pecqueur (2005) mostra como a especificação dos recursos pode ser oriunda de características do território dado ou do território construído. Como exemplo do primeiro, podemos citar as reservas de matéria-prima, presença de terra férteis dos lugares. Já do segundo, podemos citar o acúmulo do saber-fazer, mão-de-obra qualificada, questões culturais, ou seja, recursos associados à construção de ações desenvolvida ao longo do tempo. No entanto, Pecqueur citando Lévy et Lussault (2003), nos alerta sobre o processo de transformação de uma matéria-prima em recurso, uma vez que há todo um processo de descoberta e uso da primeira que o transforma em riqueza. Todo este projeto de *invenção* provém da sociedade, que por vezes ocorre muito depois das descobertas. Como exemplos, temos o petróleo enquanto fonte de energia ou a montanha como “jazida turística”. “No

estágio da virtualidade, tudo pode potencialmente ser recurso, mas tudo não pode se tornar automaticamente um ativo, uma vez que as condições da metamorfose não estão no objeto/recurso, mas nas estratégias dos atores no bojo do processo de produção.” (PECQUEUR, 2005 p. 16).

Obviamente, na atual fase do sistema capitalista, observamos que os recursos que mais trazem riqueza aos lugares são os ligados aos do território construído, ou seja, recursos incapazes de serem deslocados, transferidos. Por isso mesmo são considerados mais específicos, pois, de forma alguma, podem ser levados a outro lugar, uma vez que fazem parte do processo de construção dos lugares. “Assim, esse princípio da especificação é, de nosso ponto de vista, essencial à compreensão do desenvolvimento territorial” (PECQUEUR, 2005, p. 17).

Segundo Maillat (2002), a crescente relevância dos territórios decorre do fato de que os sistemas territoriais conseguem enfrentar melhor a concorrência global do mundo contemporâneo, pois são mais aptos a introduzir processos endógenos de desenvolvimento. Para o mesmo autor, existem duas tipologias de sistemas territoriais de produção: lógica funcional e lógica territorial. A primeira lógica é bastante rígida, possui uma organização vertical, na qual as decisões se originam sempre da direção central. Elas repartem geograficamente suas funções de venda, produção e concepção com o objetivo maior de diminuir os custos. Por fim, neste modelo, o território possui um papel passivo, apenas como base e suporte para as empresas se inserirem. Já na segunda lógica, as empresas se organizam em redes, mantendo relações de cooperação e concorrência. A produção é integrada em suas diferentes fases e, por fim, o território tem um papel ativo, existe uma lógica de

territorialização da empresa. A tabela a seguir sintetiza essas duas lógicas, que senão são opostas, são bastante distintas.

**TABELA 2.3: LÓGICAS TERRITORIAIS.**

	<b>Empresas</b>	<b>Produção</b>	<b>Território</b>
<b>Lógica Funcional</b>	Organização de forma vertical	Segmentada em diferentes funções (concepção, produção, venda etc.).	Papel passivo, um suporte, lugar de trânsito.
<b>Lógica Territorial</b>	Organização de forma horizontal, em rede. Elo forte entre as empresas e o território.	Integração das diversas atividades que contribuem para a produção de um bem.	Lógica de inserção da empresa no território. Este possui papel ativo.

Fonte: Adaptado de Maillat (2002).

Pelas idéias do autor supracitado, podemos observar que as cidades portuárias se encaixam mais na lógica territorial, pois, compreendem a necessidade de se fomentar sinergias entre os atores e o território. Entendem que o território possui um papel ativo no enriquecimento das mesmas e que a recíproca também é válida. Assim, diante das novas formas de integração da economia mundial, o território torna-se um trunfo a favor do desenvolvimento dos lugares.

Cocco (2006) observa que há atualmente um novo potencial para as pequenas empresas, pois, com a globalização, elas conseguem obter vantagens a partir de efeitos

sistêmicos de aglomeração e de proximidade, proporcionado pelos territórios das redes. Num sistema fordista, tais empresas, ao reproduzirem as formas de organização de grandes empresas, possuíam grandes chances de falir, uma vez que não acompanhavam o ritmo de produção, os investimentos em tecnologia e tampouco a produção que ocorria em escala. Sendo assim, é cada vez mais necessário aos empresários e também aos governantes vislumbrarem novas formas de gestão, cooperação e produção, e, portanto, nada mais contemporâneo do que atentar-se para dimensão territorial no processo de desenvolvimento e de mobilização produtiva.

“É no território, com a articulação de redes técnicas, sociais e institucionais, que se estabelecem relações de confiança e de troca entre os diversos atores, e que são criadas as condições para um ambiente de aprendizagem coletiva e de difusão de inovações.” (COCCO, 2006, p. 239).

Em outras palavras, essa “massa territorial”<sup>3</sup> constitui-se em um ativo específico do território, pois é ali desenvolvida, e é impossível de ser transferida para outros lugares. É a partir dela que conseguimos construir um meio inovador, calcado em um ambiente construído coletivamente e historicamente.

No Brasil, a partir da década de 1990, tanto o país como as metrópoles buscaram promover políticas públicas à luz de seus entendimentos sobre o processo de globalização. Desse modo, diante das novas oportunidades de organização territorial, as cidades vêm buscando desenvolver planos estratégicos com o intuito de captarem fluxos de mercadorias, pessoas, bens etc. Projetos vêm sendo desenvolvidos no sentido de melhor articular as escalas locais, regionais e globais.

---

<sup>3</sup> Termo cunhado por COCCO na página 239 do livro “Territórios Produtivos”.

### **3- O LOCAL E O GLOBAL: A LEITURA DO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO REALIZADA PELAS AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS DO RIO DE JANEIRO.**

A partir da década de 1990, durante o processo de redemocratização da política brasileira, diversas leis e projetos procuraram modernizar as estruturas políticas e econômicas do país com o intuito de melhor integrar o Brasil aos rumos da economia mundial. Desde então, houve sistemáticas buscas pela melhor inserção do país na globalização. Tanto o país como as metrópoles adotaram medidas supostamente mais adequadas à competição em escala global.

Uma das medidas para melhorar a inserção do país na economia global foi a formulação da lei de modernização dos portos (Lei 8.630), visto que aproximadamente 80% das trocas internacionais do país são realizadas pelos portos. A partir desta lei federal, novas possibilidades de relação cidade e porto puderam emergir. No Rio de Janeiro muitos terminais foram concedidos à iniciativa privada, abrindo novas perspectivas para a atividade portuária.

De 1992 até 2008, o então prefeito da cidade, César Maia,<sup>4</sup> produziu planos estratégicos e projetos em busca de uma nova imagem do Rio de Janeiro que tiveram impactos nos principais portos da cidade. O objetivo era a participação da cidade nas redes globais através da construção de uma imagem positiva, potencializando principalmente os recursos associados à história e à cultura da cidade.

---

<sup>4</sup> César Maia foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro durante três gestões: de 1992-1996; 2000-2004 e 2004-2008. No entanto, entre 1996-2000, foi substituído por Luis Paulo Conde que manteve a mesma linha política de César Maia.

### 3.1 LEI DE MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA DE 1993 – O QUE GENUINAMENTE SE MODERNIZOU NO RIO DE JANEIRO?

A infra-estrutura portuária brasileira, em meados do século XX, estava muito aquém da esperada, sobretudo, para um país com a pujança econômica do Brasil. Depois de uma década economicamente desastrosa, como fora a década de 1980, vimos surgir no cenário brasileiro algumas políticas que visavam a diminuir a centralização do poder do governo nacional.

A partir da década de 1990, observou-se uma progressiva abertura comercial no Brasil, especialmente através da desregulamentação da economia que, conseqüentemente, vem levando à intensificação das trocas brasileiras no mercado mundial. Sendo assim, o país viu-se obrigado a modernizar suas infra-estruturas, especialmente as plataformas logísticas e, portanto, a modernização dos portos, já premente, tornou-se ainda mais necessária.

Historicamente, assistimos no Brasil políticas altamente centralizadas em relação às questões portuárias. Havendo, portanto, uma postura retrógrada que alijou outros atores do processo de gestão e administração portuária. No entanto, no início da década de 1990 houve a dissolução da PORTOBRÁS, órgão governamental que centralizava a gestão dos portos brasileiros, fundado em 1975. Não por acaso, observamos nos anos seguintes, uma intensificada crise no sistema portuário, com a falta de uma institucionalidade no setor, o que culminou com a elaboração da chamada lei de modernização portuária, em 1993.

Antes de 1993, o planejamento portuário era marcado por inúmeras decisões desencontradas, culminando com a absoluta “falência” do nosso sistema portuário. Desde a criação da extinta “**Taxa de Melhoramento dos Portos – TMP**”, passando pela fundação da, também extinta, “**PORTOBRAS**”, o país assistiu a um verdadeiro processo de estagnação e decadência de seu sistema portuário, contribuindo, sobremaneira, para a profunda crise econômica da década de 80. (LYRA JUNIOR, 2006).

Neste mesmo ano, foi promulgada a lei de modernização dos portos, ampliando as condições de melhorias no setor portuário, permitindo, portanto, uma melhor inserção do país nos fluxos globais. No entanto, somente em 1997, ocorreram as primeiras concessões dos terminais portuários, como a dos terminais de contêineres do porto do Rio de Janeiro (TECON 1 e 2).

“O sistema portuário de carga geral caracterizava-se pelo controle das tarifas portuárias, pelo monopólio dos sindicatos sobre o fornecimento de mão-de-obra avulsa, pela obsolescência dos equipamentos e falta de investimentos em infraestrutura, pelo elevado tempo de espera para atracação e de permanência das embarcações no porto. Como consequência, os portos públicos apresentavam baixo índice de produtividade.” (ERVILHA, 2006, p. 31).

Como reflexo da lei de modernização dos portos, houve um aumento expressivo da participação do setor privado em investimentos e melhorias das infra-estruturas. Segundo a confederação nacional de transportes (CNT), a concorrência entre e intraportos pressiona pela diminuição dos custos. De acordo com a pesquisa Aquaviários da (CNT) 2002, houve significativa redução da média nacional dos custos de movimentação de contêiner, tendo queda superior a 50%, entre 1997 e 2002. Já a produtividade média subiu de 9 para 38 movimentos por hora. Desta forma, segundo Baumgarten (2004), as iniciativas privadas passaram a assumir grande parte das estruturas estatais, sob o regime de concessão, deixando-as mais compatíveis aos novos ritmos comerciais mundiais, que exigem cada vez mais qualidade e velocidade, respondendo atualmente por mais de 80% das cargas brasileiras containerizadas.

Houve também investimentos públicos. Segundo o ministério dos transportes, no ano de 2001, a União investiu 5,95 milhões de Reais para prosseguimento da obra no terminal do Caju, construindo um cais contínuo e de múltiplo uso, além de um terminal *Ro-Ro*, para

atracação de embarcações do tipo *roll-on-roll-off*<sup>5</sup>, com berço de atracação de 117,50m de comprimento e 13,50m de profundidade.

Em decorrência de tal lei, observamos que as atividades de operações portuárias, no porto do Rio de Janeiro, vêm sendo gradativamente transferidas ao setor privado, por intermédio de contratos de arrendamento de área, passando a atuar sob a forma de terminais portuários (ver tabelas 3.1 e 3.2).

**TABELA 3.1: TERMINAIS DE USO PÚBLICO INSTALADOS SOB A MODALIDADE DE ARRENDAMENTO NO CAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

<b>TERMINAIS</b>	<b>EMPRESAS QUE ARRENDARAM</b>
Terminal de Contêineres 1 – T1	Libra Terminal Rio S/A
Terminal de Contêineres 2 – T2	Multi-Rio Operações Portuárias S/A
Terminal de Ro-Ro – TRR	Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A
Terminal de Contêineres de Prod. Siderúrgicos de São Cristóvão – TSC	Triunfo Operadora Port. Ltda
Terminal de Trigo São Cristóvão – TTC	Moinhos Cruzeiro do Sul Ltda
Terminal Papeleiro – TPA	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda
Terminal de Açúcar – TAC	Servport – Serviços Portuários e Marítimos Ltda
Terminal de Prod. Siderúrgicos da Gamboa – TSG	Triunfo Operadora Portuária Ltda
Terminal de Passageiros / Projeto Pier Mauá – PPM	Pier Mauá S/A
Terminal de Granéis Líquidos	União Terminais Armazéns Gerais Ltda

Fonte: Porto do Rio. <http://www.portosrio.gov.br/rio/index.htm> em: 05/09/2008.

<sup>5</sup> *Ro-ro* são gigantescos navios planejados para transportar cargas pesadas como automóveis, caminhões.

**TABELA 3.2 TERMINAIS PRIVATIVOS FORA DO CAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO**

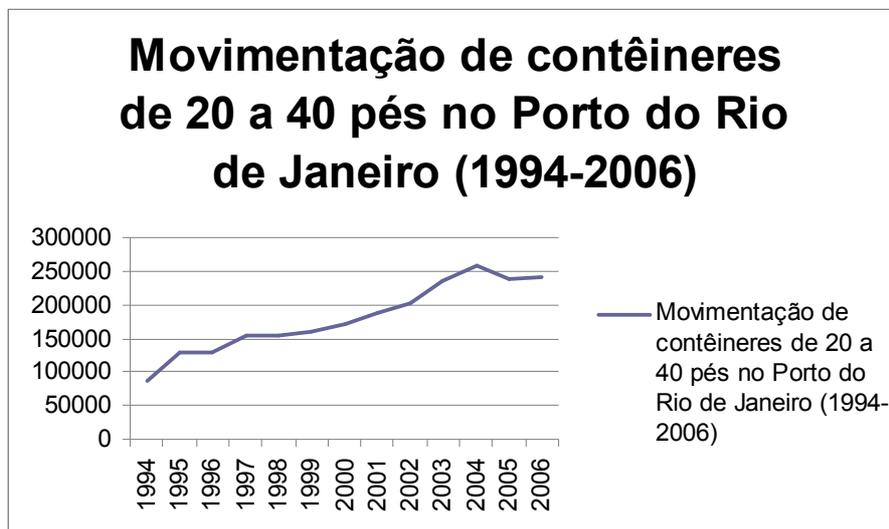
<b>TERMINAIS</b>	<b>EMPRESAS QUE ARRENDARAM</b>
<b>Torguá</b>	Petrobrás S/A, nas Ilhas D'Água e Redonda
<b>Esso</b>	Exxon Química Ltda., na Ilha do Governador
<b>Shell</b>	Shell do Brasil S/A, na Ilha do Governador.
<b>Manguinhos</b>	Refinaria de Manguinhos, na Baía de Guanabara
<b>Imbetiba</b>	Petrobrás S/A, em Macaé, RJ

Fonte: Porto do Rio. <http://www.portorio.gov.br/rio/index.htm> em: 05/09/2008

### 3.1.1 ATIVIDADE PORTUÁRIA CARIOCA APÓS 1997

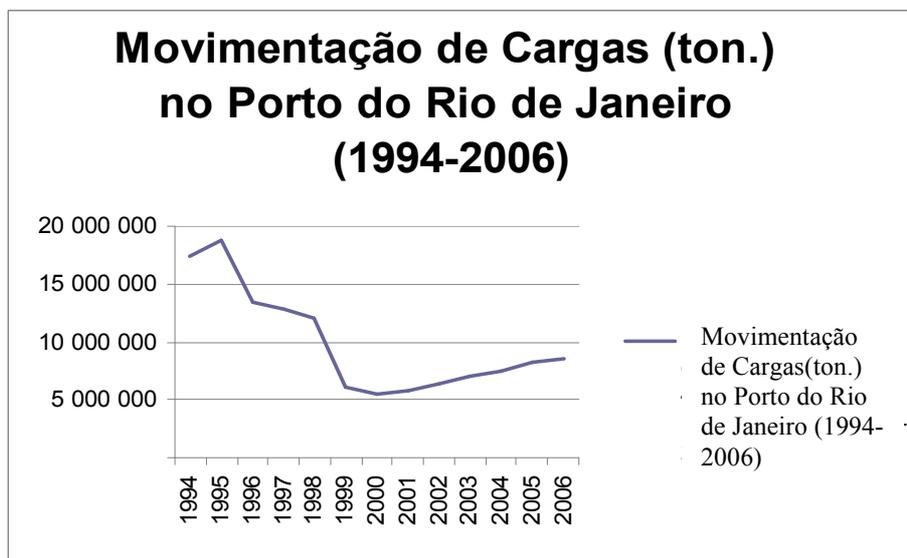
Com a concessão dos terminais portuários às empresas privadas, a quantidade de cargas no porto do Rio de Janeiro diminui progressivamente. Por outro lado, há o aumento da movimentação de contêineres que transportam cargas de maiores valores, como podemos visualizar nos gráficos 3.1 e 3.2.

**GRAFICO 3.1: MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DE 20 A 40 PÉS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO DE 1996 A 2004**



Fonte: Armazém dos Dados, Rio de Janeiro.

**GRÁFICO 3.2: MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO DE 1996 A 2004**



Fonte: Armazém dos dados, Rio de Janeiro.

De acordo com Cocco, Monié, Silva, “No mesmo momento em que se desenvolvia o projeto e a obra do porto de Itaguaí, com efeito, os terminais do Porto do Rio estavam sendo arrendados à iniciativa privada, e com considerável sucesso, tendo em conta o crescimento da movimentação de cargas de maior valor agregado a partir de então” (Cidade estratégica, p. 81).

A presença das companhias Libra e Multiterminais, empresas altamente competitivas no ramo, fez aumentar o dinamismo do porto que, desde meados do Século XIX, apresentava débil crescimento e competitividade.

Não por acaso observamos um significativo aumento das exportações brasileiras a partir de 1999. Segundo dados do Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPEAD) (2005), esse aumento das exportações está associado às privatizações dos portos e da forte desvalorização cambial. Abaixo apresentamos o gráfico 3.3 que mostra o aumento sistemático da exportação brasileira por valor agregado de 1994 até 2007.

**GRÁFICO 3.3: EXPORTAÇÃO BRASILEIRA POR VALOR AGREGADO DE 1994 A 2006.**



Fonte: Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio

De acordo com uma pesquisa realizada pela revista EXAME<sup>6</sup> em 2005, a falta de marcos regulatórios, que estabelecem regras claras, estáveis e transparentes, é o principal obstáculo ao desenvolvimento do setor de infra-estrutura do país. Em pesquisa realizada por essa revista, constatou-se que mais da metade dos entrevistados consideram que a questão institucional (a falta de regras claras para os investidores) é o maior entrave para a implantação de obras fundamentais para o crescimento do país. Ou seja, mais do que investimentos financeiros, os empreendedores privados esperam por mais institucionalidade por parte do governo.

Finalmente, pelo resultado da pesquisa da revista supracitada, parece que existem novos olhares sobre o significado de uma genuína modernização portuária. Novos horizontes se ampliam aos empreendedores para além da questão técnica e material.

Neste sentido, fica claro que a questão do desenvolvimento é bem mais ampla do que investimentos em obras e infra-estrutura, ou seja, finalmente estamos descobrindo que a técnica por si só não gera desenvolvimento e que o fortalecimento das relações institucionais é prioridade, fugindo assim da grande armadilha do século XX, o desenvolvimentismo tecnicista.

### 3.2 ESTRATÉGIAS DE MODERNIZAÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO E INSERÇÃO COMPETITIVA NA GLOBALIZAÇÃO

No fim do século XX, a região portuária do Rio de Janeiro passa a ser alvo de algumas propostas de modernização que têm como objetivo inserir a cidade na globalização,

---

<sup>6</sup>Resultado da pesquisa publicado em:  
<http://portalexame.abril.com.br/revista/exame/edicoes/0856/economia/m0080228.html>

principalmente como uma cidade turística, uma capital cultural do país. Hoje, num cenário mundial que tende a revalorizar as formas do passado, sobretudo em processos *de gentrificação*<sup>7</sup>, o que se observa nas políticas públicas do município do Rio de Janeiro, direcionadas à integração do porto com a cidade, são projetos que visam à revitalização da área portuária.

“A renovação urbana denomina o processo de substituição das formas urbanas existentes por outras, modernas. Ela pode ser pontual, geralmente fruto da iniciativa privada, ou difusa, comumente pela ação planejada do Estado. A requalificação urbana engloba processos de alteração em uma área urbana com o fim de conferir-lhe nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s). Fica evidente que uma ação de gestão territorial pode, ao mesmo tempo, ter um caráter de renovação e de requalificação” (GOULART, 2005 p. 04).

Segundo HARVEY (2005), as cidades se constroem por processos sociais espacialmente fundamentados, em meio a interesses diversos com diferentes práticas espaciais entrelaçadas. Ainda segundo o autor, para enfrentar a robusta mudança econômica e social provocada pela reestruturação industrial e tecnológica dos últimos 30 anos, as cidades vêm se tornando cada vez mais empreendedoras em detrimento da função tradicional de administradoras. Dentre esses empreendimentos, destacam-se as renovações das frentes marítimas, portos, centros históricos e também os grandes eventos internacionais. (HARVEY, 1996).

Deste modo, podemos perceber que fragmentos locais, tais como portos, aeroportos, sistema de hotéis, lugares com patrimônio cultural material e imaterial tornam-se objetos das políticas urbanas contemporâneas em muitas cidades do mundo, atuando como instrumentos

---

<sup>7</sup> Esse termo foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass em 1963, para descrever o processo de ocupação de antigos bairros desvalorizados por famílias de classe média de Londres. Segundo Hammet, (1984, apud Zachariassen, 2003) gentrificação é um fenômeno simultaneamente físico, econômico, social e cultural em relação aos mercados fundiários e imobiliários.

de crescimento econômico, pois no projeto de globalização do mundo, os portos, as infra-estruturas turísticas e os aeroportos, constituem espaços locais que, articulados, formam uma totalidade. E a articulação entre tais fragmentos das cidades às redes técnicas, resulta na construção de um espaço global. Conseqüentemente, o desenvolvimento urbano fica restrito aos interesses globais, provocando a competição entre as cidades, isto é, a produção de espaços globais (TÂMARA EGLER, 2005; HARVEY, 2005).

“As políticas urbanas globais estão na ordem do dia, e a sua importância está expressa na competição entre cidades dos mais diversos países do mundo pelas candidaturas para sediar as Olimpíadas, nos projetos de renovação das zonas portuárias, nas políticas de preservação do Patrimônio Imobiliário.” (TÂMARA EGLER, 2005 P. 02).

Não obstante, o que se percebe são políticas públicas, nas quais o tema requalificação urbana é um dos mais discutidos, especialmente nos grandes centros urbanos. Buscando-se, por conseguinte, novas soluções para áreas em constante processo de degradação. De acordo com SANTOS (2003), no Brasil, os municípios passaram a ser protagonistas das políticas públicas a partir da descentralização administrativa e financeira que emergiu com a Constituição Federal de 1988. Todos estes acontecimentos decorrem da incerteza do papel do setor público nas atividades econômicas urbanas.

No processo de integração produtiva, que ocorre em escala global, assistimos à corrida pela produção e pelo consumo, na qual se torna evidente a disputa entre cidades para se tornarem espaços atraentes dos fluxos, cada vez mais crescentes. Assim, com a abertura econômica do Brasil aos fluxos globais, uma nova questão se impôs as cidades brasileiras, levantando a discussão sobre o novo papel das cidades, principalmente as metrópoles como a de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Com a integração dos processos produtivos e a emergência de um espaço global dos fluxos, as cidades, para enfrentar a intensificação da concorrência, vêm formulando planos estratégicos, que se configuram como um novo ordenamento territorial à cidade. De acordo com a prefeitura do Rio de Janeiro, neste momento de globalização os projetos de futuro das cidades passaram a usar o plano estratégico como instrumento para direcionar ações, com o objetivo de implementar transformações socioeconômicas e, também, para proporcionar às prefeituras melhores ferramentas de gestão.

### 3.2.1 OS PLANOS ESTRATÉGICOS

O primeiro plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro, apresentado em 1995 “*Rio sempre Rio*”, foi composto por 161 projetos que representaram o modo como a cidade pretendia se inserir no processo de globalização. O grande objetivo era:

“Tornar o Rio uma metrópole com crescente qualidade de vida, socialmente integrada, respeitosa da coisa pública e que confirme sua **vocação para a cultura e a alegria de viver**. Uma metrópole empreendedora e competitiva com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o País e sua conexão privilegiada com o exterior.”  
[http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93\\_96/](http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93_96/) (Grifo nosso).

Pelo objetivo central do texto, é evidente o desejo dos seus elaboradores em promover projetos de dimensão cultural, no sentido de permitir à cidade atrair cada vez mais fluxos de pessoas, o que já nos indica o modo como pretendem inserir, mais competitivamente, a cidade na economia global. Para realizar essa *missão*, foram elaboradas sete estratégias:

- 1- O Carioca do Século XXI;
- 2- Rio Acolhedor;
- 3- Rio Participativo;

4- Rio Integrado;

**5- Portas do Rio;**

6- Rio Competitivo;

7- Rio, Pólo regional, nacional e internacional.

Observando estes projetos, vimos que a prefeitura ratifica a sua vontade de promover uma imagem mais positiva da cidade através do marketing urbano, buscando para isso, produzir eventos culturais e esportivos na cidade, com o objetivo, portanto, de tornar-se um pólo regional, nacional e internacional, atraindo cada vez mais turistas, tanto na escala nacional como internacional.

Além disso, é notório o esforço da prefeitura em promover a requalificação da área central, através de promoção de eventos, como trazer o museu *Guggenheim*<sup>8</sup>, a construção da Cidade do Samba, a implantação do maior aquário submarino da América Latina, prometido para 2009, e, agora, mais recentemente, a construção do Museu do Amanhã, prometido para 2012.

Outro grande projeto se concentrava na criação de um teleporto, que pretendia atrair empresas do terciário superior, reforçando o setor terciário do Rio de Janeiro. O teleporto ofereceria a sofisticação tecnológica que propicia aos empresários acesso a todos os mercados a partir de qualquer ponto onde haja oferta de infra-estrutura adequada a custos competitivos,

---

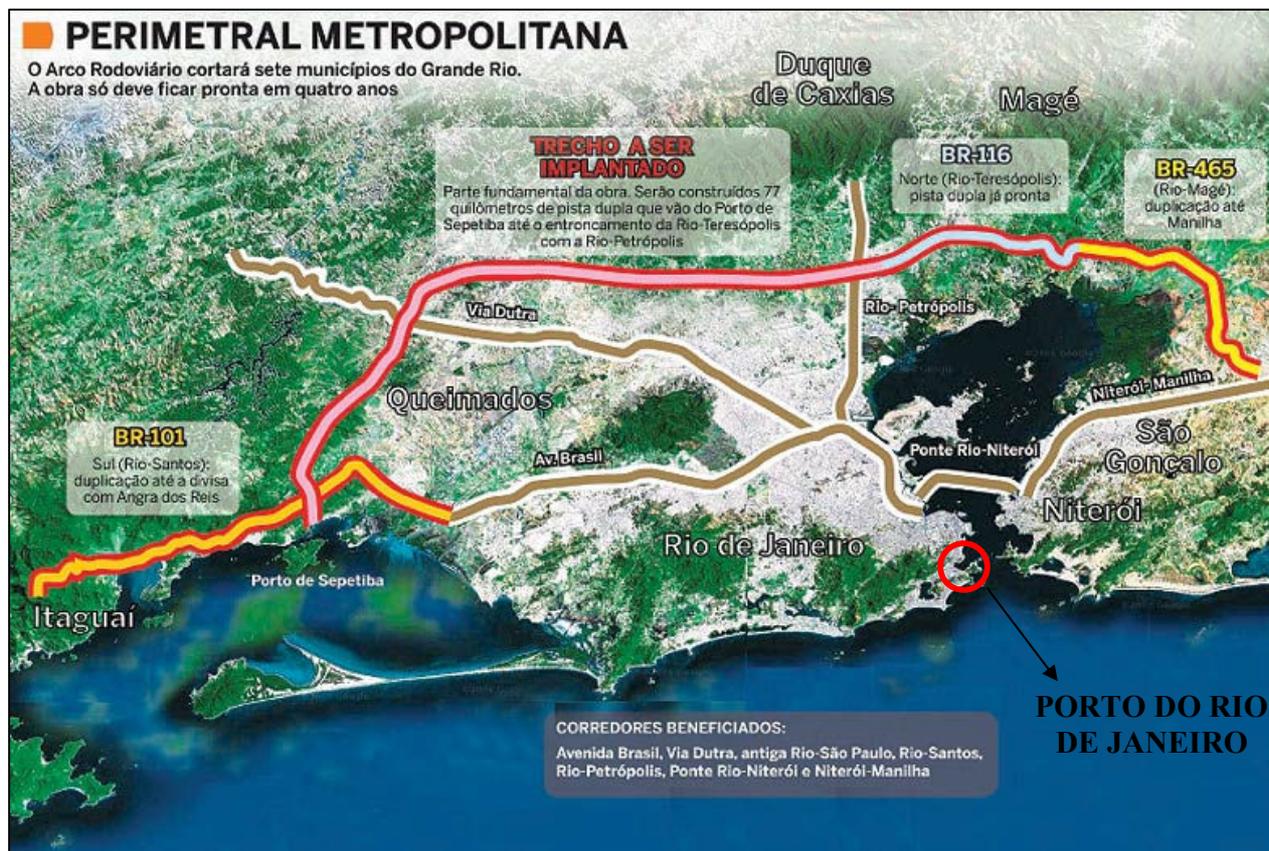
<sup>8</sup> O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Nilson Naves, indeferiu pedido do Município do Rio de Janeiro para suspender a liminar concedida dentro da ação popular movida por Eliomar de Souza Coelho para anular o contrato, assinado entre o município e a Fundação Guggenheim, em Nova Iorque. A decisão proferida pelo juiz da Oitava Vara da Fazenda Pública da capital do Rio de Janeiro e mantida pelo STJ resume as obrigações assumidas pelo Município. Segundo essa decisão, o município gastaria só com os custos da construção mais de 133 milhões de dólares, acrescidos de 800 mil dólares anuais (por cinco anos), de quase 30 milhões de dólares, em três parcelas, para a recuperação do píer da Praça Mauá, e dos valores dos impostos sobre a renda e Sobre Operações Financeiras (IOF) incidentes sobre a operação do Museu. Além disso, o município se comprometeu a dar garantia, por dez anos, dos déficits operacionais até o valor de 12 milhões de dólares. ([http://www.direito2.com.br/stj/2003/jul/22/stj\\_mantem\\_suspenso\\_contrato\\_para\\_instalacao\\_do\\_museu\\_guggenheim](http://www.direito2.com.br/stj/2003/jul/22/stj_mantem_suspenso_contrato_para_instalacao_do_museu_guggenheim)).

permitindo, assim, uma inserção mais competitiva do Rio, entre as grandes cidades, na atração de investimentos e na expansão ou manutenção de sua posição no ranking mundial, regional ou nacional. No entanto, outros prédios em outras regiões da cidade passaram também a oferecer esses serviços de alta tecnologia e acabaram por atrair muitas empresas, sendo o bairro de Botafogo um grande exemplo.

Dentre as sete estratégias supracitadas do referido plano, a que mais nos interessa neste estudo é a “Portas do Rio”, pois essa estratégia, que propõe converter o Rio de Janeiro num pólo de conexão do Brasil com o exterior e que se alicerça no grande projeto de conversão do Porto de Itaguaí em um *hub port* não só do Brasil, mas de todo o Mercado comum do Sul (MERCOSUL), centraliza a capacidade de comunicação, concentração e redistribuição de mercadoria/bens da metrópole apenas neste porto, prescindindo assim do porto do Rio de Janeiro.

Logo, o porto de Itaguaí recebeu muito mais investimentos que o Porto do Rio de Janeiro. Assim, percebemos a permanência da inclinação das políticas públicas do Rio de Janeiro voltadas para a escala nacional e não local, pois há aqui um discurso com a clara intenção de transformar o porto de Itaguaí no grande porto brasileiro e, quiçá, do Mercosul. Por fim, podemos também salientar a marginalização do porto do Rio, pela construção, ainda em andamento, do arco rodoviário de Itaguaí a Itaboraí, que margeia a cidade carioca, quase isolando-a dos fluxos portuários ( ver Figura 3.1).

**FIGURA 3.1: PROJEÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA APÓS A CONSTRUÇÃO DO ARCO FERROVIÁRIO.**



Fonte: Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes, 2008.

Desta forma, podemos especular sobre que tipo de mercadorias chegam a este porto ou se espera que cheguem. Se for de alto valor agregado, ou que possibilite agregar valor, este projeto tende ao insucesso, uma vez que os portos mais dinâmicos e competitivos do mundo, que lidam com esse tipo de mercadoria, são altamente dependentes do suporte de serviços urbanos.

Em 2001 a prefeitura elaborou um segundo Plano Estratégico que dividiu a cidade do Rio de Janeiro em 12 regiões<sup>9</sup> - verdadeiras cidades dentro da Cidade - e para cada uma delas, foi formulado um objetivo central e elaborado um plano estratégico próprio. Na região central encontramos a sub-região formada pelos bairros portuários, abrangendo os bairros: Caju, Gamboa, Santo Cristo, Saúde.

Tal plano tem como objetivo principal tornar a área central do Rio de Janeiro o centro de referência histórico-cultural do país, consolidando as suas potencialidades como centro de negócios, centro de desenvolvimento de tecnologia e principal centro de telecomunicações da América Latina.

As principais estratégias para o desenvolvimento da região são:

**1 - Desenvolver ações para tornar a região o centro de referência histórico-cultural do país;**

2- Desenvolver ações para fortalecer a vocação de centro de negócios;

3- Desenvolver ações que consolidem a vocação para centro de desenvolvimento e difusão tecnológica;

4- Desenvolver ações para que a região se estabeleça como centro de telecomunicações da América Latina;

5- Desenvolver ações para implantação de políticas habitacionais no centro;

**6- Desenvolver programas complementares visando à melhoria das condições de vida na região.**

---

<sup>9</sup> As doze regiões são: Bangu, Barra de Tijuca, Campo Grande, Cento, Grande Méier, Ilha do Governador, Irajá, Jacarepaguá, Leopoldina, Tijuca/Vila Isabel, Zona Norte e Zona Sul.

No entanto, para reverter o processo de evasão de atividades comerciais e industriais nessa área não se fez nenhuma alusão às plataformas logísticas encontradas no centro, especialmente a do porto, como estratégia de se manter as atividades comerciais. Assim, quando analisamos a estratégia 6, encontramos um subitem, no qual se faz alguma alusão ao tema transporte. Lá são estabelecidos os seguintes objetivos: coibição da circulação de vans; criação de linhas de ônibus para os bairros de São Cristóvão, Grajaú, Vila Isabel e Barra da Tijuca; estudo do transporte no bairro de São Cristóvão (próximo à Quinta da Boa Vista); projeto de educação para o trânsito (população em geral). Ou seja, fica claro que os projetos que possuem objetivos específicos de transporte na região portuária, contraditoriamente, desconsideram o porto..

Ainda analisando o mesmo plano, uma das grandes propostas para essa região é a revitalização dos espaços públicos, que não por acaso é a estratégia numero um para a região. Com isso, muitos estudiosos vêm apontado o caráter de *city marketing*<sup>10</sup> dos planos estratégicos do Rio de Janeiro. Aqui estamos analisando esses planos para entender a forma como tais planos tentam inserir a cidade do Rio de Janeiro nos fluxos globais e a forma pela qual esses planos representam o porto do Rio de Janeiro, e, portanto, como pretendem utilizá-lo na busca de uma inserção mais competitiva na globalização.

---

<sup>10</sup> “City marketing constitui-se na orientação da política urbana à criação ou ao atendimento das necessidades do consumidor, seja este empresário, turista ou o próprio cidadão”. (FERNANDA SÁNCHEZ, 1999, p.115).

### 3.2.2 PLANO DE RECUPERAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

No Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, produzido pela Secretaria de Urbanismo e pelo o Instituto Pereira Passos, em 2001, os objetivos estão voltados para a recuperação da imagem da zona portuária carioca, preocupados apenas com a dimensão cênica do processo de revitalização. Em seu texto, os objetivos do plano são claros e visam tornar a região atrativa para novos empreendimentos privados, com ênfase no comércio e no lazer cultural, ou seja, o próprio plano de revitalização da área portuária não contempla as atividades realizadas pelo porto. Seus principais objetivos consistem em ampliar o sistema de circulação existente, construir uma ciclovia entre o centro e a área portuária, e regulamentar os imóveis da área, já que não se tem informações precisas sobre quem são os proprietários de grande parte do patrimônio imobiliário da região. (Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, 2001, p. 13). Assim, “As políticas urbanas globais desenham um processo de intervenção que propõe a construção de um espaço simbólico que cumpre funções e práticas de prestígio das elites globais, para quem é determinado o uso do espaço” (TÂMARA EGLER, 2005). Para THIESEN, BARROS e SANTANA (2005), ao privilegiar exclusivamente a revitalização da área portuária do Rio de Janeiro, as políticas públicas tendem a “esquecer” ou mesmo ignorar as pessoas que vivem em tal região, que construíram a memória do porto, que têm a região como seu lugar de moradia, de trabalho e de lazer.

De acordo com o mesmo plano, num primeiro momento, seria prioritária a criação de símbolos espaciais para servirem de marcos referenciais do processo de mudança da região. Para tal, deveria ser instalado o complexo do museu Guggenheim no Pier Mauá. No entanto

como já dito, essa obra foi rejeitada pela população e por outros políticos, e acabou não sendo desenvolvida.

Além disso, seria prioritária a extensão da área de negócio do centro para esta região, a construção de um “mergulhão” na Praça Mauá e o Píer, a reorganização da Avenida Barão de Tefé e o entorno da Igreja Nossa Senhora da Saúde. Novamente, o porto em si não é alvo de nenhuma proposta. Na outra parte do projeto, que recebe o nome de “Um projeto para o porto”, também, em nenhum momento, são propostas melhorias para o porto, o que entra em contradição com o próprio nome do projeto.

A Cidade do Samba, construída no bairro da Gamboa, foi inteligentemente alocada na região portuária, lugar onde surgiu o samba na cidade, região conhecida como berço do samba. Ali, desde 2005, foram instalados os barracões das escolas de samba do grupo especial. A cidade temática transforma as atividades das escolas de samba numa prática permanente. Mais do que um centro de visitação turística, a Cidade do Samba pretende ser um núcleo de produção da genuína arte brasileira, é, portanto uma atividade que se integra aos recursos específicos do território.

Outra recente proposta do município do Rio de Janeiro para a área portuária segue a mesma linha: a construção de um aquário gigante, o maior da América Latina, no qual haverá aulas de mergulho, de educação ambiental, além de restaurantes, visando, portanto, atender às demandas das classes médias da cidade e dos turistas.

Refletindo sobre estas duas atividades de lazer localizadas na região portuária, podemos ver que, apesar de ambas estarem voltadas para o lazer, elas constituem-se de natureza diferente. Muito provavelmente, se daqui há algum tempo surgir na cidade outra Cidade do Samba, esse não terá o apelo convidativo da primeira, já que a primeira é fruto de

toda uma história local, faz parte da vida e do contexto do território. No entanto, um aquário gigante não possui nenhuma relação territorial com a região portuária e, por isso mesmo, caso se construa um outro em qualquer lugar da cidade, o primeiro terá grande chances de falir. Nesse sentido, o que estamos dizendo é que a Cidade do Samba faz parte de uma memória viva da cidade e foi inteligentemente alocada na própria região em que nasceu e se desenvolveu o samba. Já o aquário é um empreendimento desterritorializado que, a priori, pode ser substituído e alocado em qualquer ponto da cidade. Por isso, o primeiro tem grandes chances de conseguir sucesso em relação à promoção de uma imagem positiva da área por muito mais tempo. Assim, trata-se de um recurso altamente especializado da cidade do Rio de Janeiro, e que, portanto, não possui concorrente no mundo. E o aquário?

### 3.2.3 O PLANO *PORTO DO RIO - SÉCULO XXI*

Este projeto vem sendo realizado em conjunto por várias entidades: EADI'S, Câmara de Logística Integrada da FIRJAN, Governo Federal, Estadual, SINDARIO, SINDOPERJ e Cia. Docas do Rio, que vêm tentando buscar novas estratégias de utilização dos recursos da cidade. Diferencia-se dos outros, pois objetiva recuperar a produtividade do porto do Rio. Assim, tem como proposta obras como dragagem e construção de pátios ferroviários e novas rodovias que melhorem a circulação entre a cidade e o porto do Rio. Tem como meta transformar o porto no segundo maior porto do país, depois apenas do porto de Santos.

Este projeto também objetiva, no que tange a integração porto-cidade, promover obras urbanísticas de revitalização da área portuária, através de incentivos a novos empreendimentos comerciais, com o intuito de consolidar os projetos de revitalização desenvolvidos pela

prefeitura em 2001. Para realizar a integração porto-cidade este projeto prevê a realização de três etapas:

**I-Nova Estação Marítima de Passageiros:** Transferência da Estação para o Armazém 4; ( ver figura 1 no anexo ).

**II-Novo Muro Externo:** Substituição dos altos muros do porto para visualização do mar e da atividade portuária; ( ver figura 2 no anexo).

**III-Conjunto de Lojas - Armazém 18:** Projeto com alcance social e urbano em benefício da revitalização urbana junto às retroáreas do Porto. (ver figura 2 no anexo).

É evidente que apenas estas três etapas não contemplam a mobilização da sociedade, tampouco dos órgãos públicos e dos setores privados, o que conseqüentemente já exclui a possibilidade de uma genuína integração porto-cidade. Se assumirmos que, no mínimo, mais de 70% das mercadorias chegam pelos portos, certamente os clientes que recebem tais mercadorias têm muito a discutir sobre os portos, havendo, portanto a necessidade de estreitamento entre as demandas urbanas e portuárias. Essa integração porto-cidade construir-se-ia então sem discussões, demandas, relações de cooperação e contradições. Sem debates nem fomentação dos mesmos. Desta forma, como existirá uma integração entre o porto e a cidade?

Assim, mesmo que este plano preveja transformar o porto do Rio no segundo maior do Brasil e que tenha objetivos de investir em sua parte propriamente produtiva, compreendendo a importância de não prescindir de um porto na área central de uma cidade com possibilidades múltiplas, como é a cidade carioca, ele apresenta pouca nitidez sobre as formas, potencialidades e ganhos advindos da atividade portuária no coração da segunda maior metrópole nacional. A relação porto-cidade é vista apenas pelo viés da requalificação dos

bairros do entorno do porto. Em outros termos, todos os projetos apresentados pelos nossos governantes ignoram as reais potencialidades advindas do estreitamento da relação porto-cidade. O porto e a cidade são vistos através de projetos territoriais distintos, havendo pouca comunicação entre os atores e agentes envolvidos. Não há um verdadeiro planejamento de desenvolvimento territorial que provoque sinergias entre as atividades urbanas e portuárias, que podem e têm uma tendência geral de se tornarem complementares.

De acordo com a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC), no dia 18 de Novembro, o governador Sérgio Cabral participou da assinatura do termo de cooperação técnica da Companhia Docas, que cedeu os armazéns, e a Fundação Roberto Marinho para a construção de um museu – o Museu do Amanhã. Apesar de não ter especificado quando as obras começariam ou quanto tempo durariam, o Governo do Estado espera inaugurar o espaço até o fim de 2012. Segundo o governador, a Zona Portuária se transformará numa nova área para a cidade, em uma área de entretenimento, de residência e de negócios: “É um presente para Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016”. De acordo com o Ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos, Pedro Britto, "Tínhamos que avançar rapidamente para a grande meta da cidade do Rio de Janeiro que é a integração entre o porto e a cidade, que é a transformação radical de uma das áreas mais bonitas do Rio de Janeiro em algo acessível para o povo do Rio, aos brasileiros e também aos estrangeiros". Logo, podemos nos perguntar sobre o tipo de integração cidade-porto que está sendo promovida aqui no Rio de Janeiro, e assim questionar a sua importância para o desenvolvimento territorial da cidade. Apesar de quase não se mencionar quais os benefícios para a atividade portuária decorrerão de tais investimentos, o secretário estadual de Desenvolvimento, Julio Bueno, destacou que o projeto de revitalização da zona portuária

pretende explorar o potencial diversificado da região: "Será um pólo de entretenimento, de sede de empresas, habitacional, mas o Porto também continua, já que é absolutamente indispensável para a economia". Ou seja, ele fez questão de lembrar que também existe um porto na região portuária.

Concluimos assim que todos estes planos decorrem de uma leitura do processo de globalização que aponta para o dinamismo do espaço global dos fluxos e a necessidade de capturar fluxos de turistas, congressistas, consumidores e investimentos através da produção de uma imagem renovada da cidade (CASTELLS, 1993). A transformação profunda dos modos de produção e do consumo (VELTZ, 1999), que poderia transformar a aproximação do porto e da cidade em vetor de desenvolvimento, não é considerada. Por conseguinte, a dimensão produtiva do porto está sendo esvaziada em benefício das ações de revitalização. Neste sentido, o que percebemos são políticas que visam apenas atender interesses externos ao lugar, bem como demandas das classes mais abastadas da cidade, negligenciando, assim, as reais potencialidades do porto como um instrumento de desenvolvimento territorial da cidade.

#### 3.2.4 PROJETOS PARA O PORTO DE ITAGUAÍ.

O porto de Itaguaí começou a funcionar no ano de 1982, com objetivo de exportar ferro e importar carvão. Segundo Monié (1999), 90% da movimentação total do porto era voltada para importação de carvão metalúrgico para a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Contudo, sob o efeito da Lei de modernização dos portos, tal porto foi considerado uma das prioridades nas políticas públicas destinadas à modernização da infra-estrutura brasileira, devido às suas características fisiográficas bastante adequadas à atividade portuária. Na década

de 1990 criou-se então, um discurso de transformá-lo no hub-port do país, capaz de atrair operadores do comércio mundial e distribuir cargas no comércio regional, uma porta de entrada para o MERCOSUL.

Os investimentos a serem realizados deveriam transformá-lo em um macroporto concentrador de cargas, um *hub port*, o qual deveria articular o comércio marítimo mundial com a distribuição continental de produtos. A partir dos grandes transportadores seria feito o transbordo das cargas, via navegação de cabotagem, destinadas a outros portos do país e do Mercosul (RODRIGUES, 2007, P. 33).

Destarte, o porto de Itaguaí seria o responsável por tornar o Brasil mais competitivo, e, também diminuir o famigerado Custo Brasil. Em 1995, com forte impulso do governo federal, lançou-se um projeto de ampliação do porto, colocando-o como prioridade nacional no Plano Plurianual de Investimentos (1996-1999) - "Brasil em Ação". Em 1996, um outro programa voltado para o porto é elaborado, pela CDRJ e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES): o Protocolo de Petrópolis, que o tornava objeto de um amplo programa de modernização e organização logística destinado à atração de investimentos privados. À CDRJ coube a definição das linhas gerais que orientariam a modernização do porto apresentadas no Plano Diretor Integrado do Complexo Portuário de Sepetiba. (RODRIGUES, 2007).

Segundo Monié, Cocco, Silva *et al* (2001) existe um poderoso discurso a favor de investimentos para o porto de Itaguaí, sendo sua obra de modernização um exemplo paradigmático de como um discurso inovador consegue reproduzir velhas práticas, grandes investimentos são realizados para servir a interesses particulares, voltado para poucas empresas siderúrgicas e mineradoras. Desta forma, todo o investimento nele realizado não se

traduz em ganhos para a metrópole. Em outras palavras, pouco contribui para o desenvolvimento territorial da metrópole carioca, mantendo os interesses do porto e da cidade desarticulados.

O plano estratégico de 1995, produzido pela prefeitura do Rio de Janeiro, promoveu objetivos diferentes para os dois maiores portos da cidade. Privilegiou, por um lado, os investimentos na estrutura produtiva no porto de Itaguaí, almejando transformá-lo em um *hub-port*. E, por outro, objetivou a revitalização da região portuária do porto do Rio de Janeiro. Segundo Monié (2001), no Rio, os projetos de “recuperação urbanística” e de “modernização portuária” foram dissociados, tidos como projetos detentores de objetivos incompatíveis. Com isso, o projeto de ampliação e modernização do porto de Itaguaí significou quase que uma “saída” para confirmar tal dissociação, cabendo a este último o papel da modernização portuária. Ocorre que, tomados como projetos estanques o resultado foi a anulação recíproca dos mesmos. Sendo, portanto, urgente retomar discussões que busquem sinergias produtivas entre “modernização portuária” e “recuperação urbanística”.

#### **4- O PERFIL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO NA AURORA DO SÉCULO XXI**

No momento em que o debate sobre territorialização e desterritorialização se faz cada vez mais premente, prezamos aqui enriquecer essa discussão a partir da observação dos recursos territoriais, especialmente os específicos, pois acreditamos que estes recursos, por serem territorializados, dificultam ou mesmo impedem a sua fluidez, pois muitas atividades dependem de recursos altamente específicos e, que, portanto, arraigados às qualidades locais,

não permitem o deslocamento generalizado. Logo, acreditamos que muitos fatores competitivos não são determinados apenas pelo potencial técnico, ou seja, há muitas outras formas de diferenciação em jogo, e é sob esta perspectiva que buscamos entender o perfil da cidade do Rio de Janeiro atualmente.

“The economy emerges as: a composition of networks and collective influences which shape individual action; a highly diversified set of activities owing to the salient influence of culture and context; and subject to path-dependent change due to the contribution of inherited socio-institutional influences. In turn, the influences on economic behaviour are seen to be quite different from those privileged by the economic orthodoxy (e.g. perfect rationality, hedonism, formal rules, etc.)” (AMIN, 1998, p.05).

Harvey mostrou em “A Condição Pós Moderna”, que quanto mais a técnica se generaliza, maior é a procura por especializações dos territórios, já que a diferença mais modesta pode trazer grandes vantagens competitivas. Além disso, outros autores como Veltz, (1999), Storper (1990), Pecqueur, entre outros, também apresentam a tese de outras importâncias dadas aos territórios, cada vez mais articulados em redes.

Certamente, entender a dinâmica territorial da Cidade do Rio de Janeiro, no período de integração produtiva, ajuda a revelar a interpretação do conceito de desenvolvimento feita pelos nossos governantes, ou seja, como os projetos entendem e, portanto como pretendem promover o desenvolvimento da cidade. Será que as novas oportunidades lançadas com a globalização vêm sendo consideradas? Como utilizamos nossos recursos territoriais para nos inserirmos na globalização? Poderíamos pensar a inserção de outra forma? Qual?

“A complexidade das mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais no mundo de hoje tem um referencial importante na produção do espaço. Questões como redes, paisagem, identidades regionais e outras transcendem o âmbito da geografia e passam a constituir tema de diferentes ciências sociais. Importa, assim, considerar os novos usos do território que contrariam a propalada imagem de uma "homogeneização" do espaço conduzida pela globalização da economia.” (DAVIDOVICH, 2001, p. 67).

Não entendemos aqui o processo de globalização apenas pelo viés do aumento da capacidade de circulação de bens e mercadorias, agora mais rápida. Mais que isso, esse período se traduz pela nova forma de produção, pela diferenciação dos produtos e novas formas de competição. Hoje o trabalho mudou, o consumidor mudou, os valores mudaram, bem como a forma de produzir e consumir vem exigindo novas estratégias. Logo a logística e estratégias empresariais também mudaram, assim como a espacialização das empresas. (VELTZ, 1999).

Diante da possibilidade de adquirir técnica, as cidades no mundo buscam formas particulares de diferenciar-se e se tornarem mais competitivas, aproveitando suas potencialidades. Quanto mais espacializadas são essas potencialidades, maior a capacidade desta cidade se diferenciar. Um exemplo cabal é Cingapura, que possui uma posição global estratégica, entre os maiores mercados consumidores do mundo, recurso esse intransponível. Aproveitando essa potencialidade, Cingapura é hoje um dos maiores portos do mundo. O que fez Cingapura ser este grande porto, a sua localização ou a técnica? Se o governo do Rio de Janeiro quisesse implementar toda a técnica portuária no porto de Itaguaí, este nunca seria um *hub-port* à altura do primeiro, pois não reúne condições peculiares para isso, já que não se encontra perto dos grandes mercados mundiais, afinal, mesmo o Brasil, o país mais rico da América do Sul, participa com apenas 1% do comércio mundial.

Então, nos indagamos sobre as possibilidades da cidade do Rio de Janeiro encontrar seus recursos específicos e apostamos em uma estratégia de desenvolvimento territorial que contemple a função portuária carioca. Assim, para entender as novas perspectivas de desenvolvimento que se abrem no início deste novo século, faz-se necessário analisar os recursos genéricos e específicos espalhados pelo território. Após o esforço de encontrá-los,

outro esforço no sentido de ativar tais recursos tornam-se ainda tão importantes quanto à descoberta.

#### 4.1 ONDE ESTÃO OS *NOSSOS* RECURSOS?

Certamente uma metrópole como a do Rio de Janeiro, segunda maior do país, possui em seu território inúmeros recursos específicos e genéricos. “O acervo político, cultural e tecnológico que acumulou como capital do país constituiu-se em suporte para a instalação do que M. Santos (1996) denomina de contexto ‘sócio-técnico’, que atribui novos valores a lugares e objetos”. (DAVIDOVICH, 2001 p.08). No entanto, encontrar maneiras de ativar esses recursos pressupõe um esforço conjunto, que demanda mobilizações de vários atores imbricados nas mais diversas escalas. Sendo assim, apresentaremos em seguida uma explanação dos principais recursos e ativos espalhados pelo tecido da metrópole carioca.

De acordo com a coleção de estudos cariocas de novembro de 2003 (n. 2351) “*A política econômica na cidade do Rio de Janeiro*”, a cidade deve procurar promover o seu desenvolvimento local como estratégia de se diferenciar frente à economia cada vez mais global. Segundo Hélcio Medeira Junior, autor do referente artigo, uma atraente alternativa para o Rio seria promover positivamente a sua imagem, seu patrimônio cultural e sua bela estrutura física, o que, obviamente, lhe forneceria um caráter único. O turismo de lazer e negócios e a promoção de eventos culturais seriam exemplos de formas de captação de recursos advindos de suas particularidades. Segundo o mesmo autor, existem inúmeros recursos endógenos escondidos na homogeneidade aparente do território que deveriam ser

revelados, ajudando assim o processo de desenvolvimento da cidade, ou seja, permitiriam a busca de novas relações internas e externas.

“A promoção do desenvolvimento pelo uso destas riquezas, numa cidade heterogênea, seria uma alternativa viável. Apesar de não ter sido objeto de discussão neste trabalho, o desenvolvimento local ou endógeno confere às cidades que possuem características semelhantes ao Rio uma nova fronteira na busca de alternativas aos modelos impostos externamente, promovendo maior participação cidadã de seus residentes e trocas crescentes entre as empresas com base na inovação de processos.” (HÉLCIO MEDEIRA JUNIOR, 2003, p. 15).

Contudo, além dos recursos específicos associados à beleza física e à cultura carioca, sempre exaltado nos projetos de políticas públicas, existem diversos outros recursos que devem ser revelados no sentido de ajudar a promover o desenvolvimento da cidade. Neste sentido, torna-se ainda mais clara a necessidade de investigações acerca dos seus principais recursos endógenos.

Um dos grandes trunfos da metrópole carioca, que podemos dizer que é um dos seus mais importantes recursos específicos, é a educação de qualidade, ou seja, possuímos uma significativa plataforma de produção de mão-de-obra qualificada. Existem aqui sete universidades públicas e 50 escolas privadas de nível superior, além de 62 instituições de pesquisa e desenvolvimento e centros de excelência, cursos de pós-graduação, incluindo mestrado e doutorado. Tudo isto faz do Rio de Janeiro o maior centro tecnológico e educacional do Brasil. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 1996, das 21.195 pessoas que possuíam mestrado ou doutorado no país, 8207 estavam no Rio de Janeiro, contra 6368 em São Paulo. Se levarmos em conta que a população de São Paulo é bem superior à do Rio, essa diferença se acentua ainda mais. Ademais, encontramos aqui instituições de ensino profissionalizante, como o Serviço Nacional de Aprendizagem

Industrial (SENAI), com 10 estabelecimentos e Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), com 27 estabelecimentos e uma escola de circo, a única do país. Dentre os centros de conhecimento avançado de renome, no Brasil e no exterior, estão a Fundação Oswaldo Cruz, no campo da medicina e da biologia; o Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, na ciência política e na sociologia; a Fundação Getúlio Vargas, em economia e administração; o Instituto de Matemática Pura e Aplicada, o Laboratório de Informática da Pontifícia Universidade Católica e o Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas.

Na última semana do mês de abril de 2009, o Jornal *O GLOBO* publicou uma lista das 100 escolas que tiveram melhor desempenho no ENEM (Exame Nacional do Ensino Médio). Como resultado tivemos que, das 100 primeiras escolas, 29 se localizam na Cidade do Rio de Janeiro. O Estado de Minas Gerais aparece em 2º lugar com 23 escolas e o Estado de São Paulo em 3º com 20 escolas. Traduzindo este resultado podemos refletir sobre a potencialidade existente na capital carioca, sobretudo, em relação à mão de obra qualificada que aqui é formada. Desta maneira, há um significativo potencial de empreendedorismo que de alguma forma não vem sendo devidamente utilizado em favor do desenvolvimento do Rio. Além disso, a metrópole carioca é a que possui maior pessoal qualificado, com mais anos de estudos, tudo isso revela um recurso específico bastante significativo no atual cenário econômico. “O Rio de Janeiro mantém-se como segundo pólo econômico do país, contando com a dimensão do mercado e da qualificação da mão-de-obra.” (DAVIDOVICH, 2001, p. 76).

Apesar de toda essa potencialidade, e dessa significativa reserva de mão de obra qualificada, o que se observa é uma fraca ligação entre estes centros de pesquisa e tecnologia e os órgãos públicos. Em outras palavras, a produção de conhecimento gerada está mais

conectada às grandes empresas, tais como Petrobras, Vale, Embratel etc. Afinal, de acordo com Sachs (1986), a universidade e seus cérebros não são suficientes para a promoção do desenvolvimento.

“Se a inovação técnica pressupõe um esforço de pesquisa científica, não quer dizer que a simples existência de universidades e laboratórios seja suficiente: a capacidade técnica de um país se avalia igualmente pela existência de escritórios de engenharia, de acessórios de engenheiros, e da habilitação destes para propor as técnicas, os produtos e, mais geralmente, as soluções mais apropriadas ao contexto econômico, social e ecológico, mesmo que não sejam originais” (SACHS, 1986, p.84).

É preciso refletir sobre o fato de que o grande diferencial não está apenas na quantidade de recursos que uma cidade oferece, mas, principalmente, como ela articula, integra a rede de recursos que possui, como os potencializa. “La eficacia en la acción requiere advertir que, en su concreción, economía, política y cultura no pueden ser tratadas como si fueran esferas independientes tal como las reconstruye el pensamiento formalizado” (CORAGGIO, 2000 p.15.) Neste sentido, nos falta ainda encontrar a melhor forma de gerir nossos recursos, de fazer valer todo o investimento em educação, e com isso, fazer com que ele transborde para todo o tecido social e não mais continue dando retorno parcial e pessoal.

Quanto aos recursos genéricos, a metrópole carioca apresenta significativa limitação. A sua infra-estrutura de transporte apresenta sérias restrições. Segundo DAVIDOVICH (2001), o território fluminense possui histórico problema de articulação entre as suas regiões e, desta forma, os custos de frete e de operações, são, em média, 31% mais caros do que em outros Estados. A autora destaca que a dificuldade de integração do Estado do Rio de Janeiro também é consequência de sua função de capital e que, portanto, suas políticas foram majoritariamente pensadas em atender a escala macro, nacional. Neste sentido, houve demasiada negligência para com a escala regional e local:

“É preciso, porém, considerar que os problemas de integração efetiva do território fluminense podem ser primordialmente atribuídos a um processo econômico que atende a interesses macro, de escala nacional; o território como suporte logístico de implantações, com características de enclave, públicas e privadas internacionais. A Companhia Siderúrgica Nacional teve esse papel, bem como a Álcalis, o Estaleiro Verolme, a Usina Nuclear, a indústria automobilística ou a exploração do petróleo, entre outros empreendimentos, que foram acionados pelo objetivo nacional, em diferentes períodos da economia e da política do país”. (DAVIDOVICH, 2001, p. 76).

A força do empreendedorismo carioca estava relacionada à posição de capital, pois, certamente, por ser capital da República, grande parte da economia da cidade estava associada ao capital público e estatal, havendo, portanto, um predomínio desse setor em relação ao capital privado. No entanto, com a transferência da sede do poder para Brasília, o Rio de Janeiro sentiu-se órfão tanto de investimentos públicos como também dos privados.

No que tange a infra-estrutura, a cidade do Rio de Janeiro e de Brasília foram as primeiras classificadas entre as cidades brasileiras, em pesquisa realizada pela consultoria internacional em recursos humanos Mercer<sup>11</sup>, segundo publicação do site da BBC Brasil no dia 28 de abril de 2009. As duas aparecem na 100ª posição de um ranking que inclui 215 cidades ao redor do mundo, e que avalia critérios como fornecimento de energia elétrica e água, telefonia, correios, transportes públicos, trânsito e o número de vôos internacionais nos aeroportos locais. A cidade de Cingapura ficou em 1º lugar. Esta é a primeira vez que a Mercer realiza uma pesquisa sobre a infra-estrutura das cidades mundiais, ao lado do tradicional ranking de qualidade de vida, feito há dez anos.

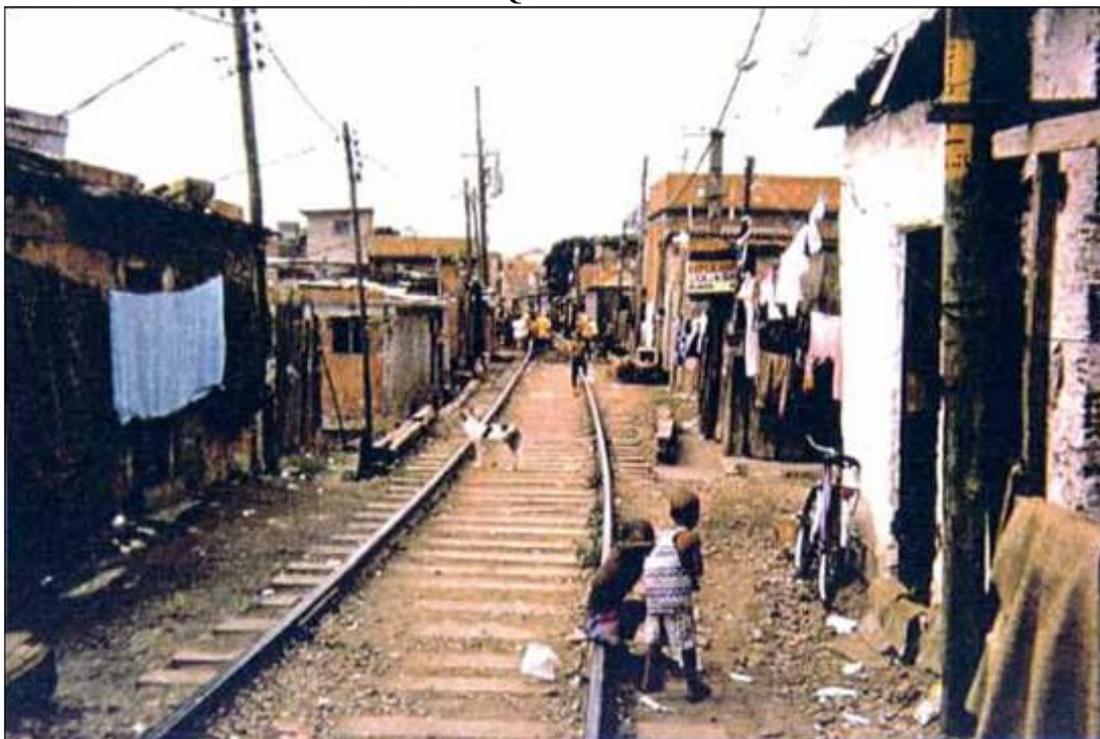
Apesar desta colocação, a cidade do Rio de Janeiro possui infra-estrutura limitada em relação ao seu porto. Grande parte das bitolas das ferrovias não é compatível entre si,

---

<sup>11</sup> Resultado da pesquisa foi publicado em :  
[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2009/04/090428\\_cidadesqualidademl.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2009/04/090428_cidadesqualidademl.shtml)

dificultando assim a fluidez entre elas. Além disso, umas das principais ferrovias que chegam ao porto, mais precisamente à ponta do Caju, próxima ao parque Arará, hoje operada pela empresa MRS, não consegue alcançar uma velocidade acima de 20km/h, pois seu entorno está rodeado de favelas, tendo ainda problemas em relação à segurança das cargas e da comunidade do entorno. Em 2008, o governo do Estado e a empresa empreenderam esforços para melhorar esta situação e, como *estratégia* retirou-se cerca de 400 barracos da comunidade do Arará, localizados sobre a linha férrea, no trecho entre a Avenida Leopoldo Bulhões e a Avenida Brasil e construiu-se um muro separando as moradias irregulares da ferrovia, o que é uma medida bastante paliativa (ver fotos 4.1 e 4.2).

**FOTO 4.1: FERROVIA MRS NO PARQUE ARARÁ ANTES DA OBRA.**



Fonte: O GLOBO, Sete de Novembro de 2007.

**FOTO 4.2: FERROVIA MRS NO PARQUE ARARÁ APÓS A OBRA**



FONTE: [http://www.revistaferroviaria.com.br/sstf\\_2007/palestras/MRS\\_RF.pdf](http://www.revistaferroviaria.com.br/sstf_2007/palestras/MRS_RF.pdf). Acesso em 17 abril de 2009.

No Brasil, somente os portos do Rio e de Santos são servidos por acessos em bitola larga e estreita. Assim, um dos projetos do Porto do Rio - Século XXI prevê a interligação de bitolas, com implantação de trechos em bitola mista e construção de novo pátio ferroviário. Segundo seus elaboradores, estas mudanças permitirão maior eficiência do sistema e menor interferência nos centros urbanos, triplicando a capacidade ferroviária do porto, que passaria dos atuais 150 vagões/dia para 450 vagões/dia.

No que tange a acessibilidade rodoviária, com a saturação da Avenida Brasil, principal avenida que chega ao porto do Rio de Janeiro, duas novas propostas estão sendo projetadas, segundo o projeto Porto do Rio, século XXI. São elas: Avenida Alternativa e Avenida Portuária. A primeira beneficiará uma região em processo de favelização e permitirá criar áreas de apoio logístico, concentrando operações hoje dispersas por vários bairros. A segunda será um acesso novo, independente da circulação viária local, ligando a Avenida Brasil ao

porto. Além disso, será implantado um novo acesso, aproveitando o espaço aberto pelo deslocamento da atual Avenida Rio de Janeiro. Considerando-se essas três intervenções, o custo total é de R\$ 105 Milhões. Abaixo segue a imagem d satélite 4.1 junto à simulação das principais obras prometidas no projeto “Porto do Rio: Século XXI”.

**FIGURA 4.1: PROJEÇÃO DAS OBRAS PROMETIDAS NO PROJETO *PORTO DO RIO - SÉCULO XXI*.**



Fonte: <http://www.portodorio.org.br/imprensa.htm> , acessado em 10 de abril de 2008.

Além destes problemas de infra-estrutura, de segurança e de falta de investimentos na atividade portuária carioca, outras questões contribuem para o atual cenário de afastamento do porto e da cidade. Em outras palavras, estamos afirmando que além das questões visíveis de relativo desinteresse pelo porto, outras questões como falta de políticas de cooperação

portuária, desinteresse da própria sociedade agravam a situação do porto, que hoje possui 50% da sua capacidade ociosa.

De acordo com dados do projeto porto do Rio: Século XXI, o metro quadrado do porto é o que mais gera receita de tributação em todo o Estado (superando o terceiro maior município em arrecadação de impostos: Campos) com o maior valor agregado de cargas do país (cerca de US\$ 812/t contra a média nacional dos seis maiores portos, da ordem de US\$ 235 por tonelada). Somente considerando-se as exportações brasileiras, anualmente o porto do Rio movimenta 35% dos produtos siderúrgicos acabados, 25% dos veículos, 11% do granito e 13% do café. Além disso, num raio de 500 quilômetros em torno do porto, estão localizados 32% da população do país, 65% do volume de comércio e serviços, 25% da população agrícola, 70% da movimentação de carga e 67% do PIB brasileiro. O Porto do Rio é o primeiro do país na movimentação de passageiros em cruzeiros internacionais "home port" nacional. Contudo, pouco otimizamos à potencialidade de desenvolvimento dessa atividade portuária para a cidade do Rio de Janeiro. Uma estratégia, por exemplo, seria gerar mais valor agregado às cargas que circulam no porto.

Outras infra-estruturas centrais da região metropolitana do Rio de Janeiro são as grandes vias expressas, como a Linha Vermelha, a Via Light (estaduais) e a Linha Amarela (municipal). Tais obras constituem novos eixos de estruturação do espaço metropolitano e de ligações mais rápidas do aeroporto internacional com a Zona Sul, a Barra da Tijuca e o Riocentro, a favor da expansão do turismo de negócios.

A Coleção “Estudos Cariocas - A política econômica na cidade do Rio de Janeiro” (Estudo Nº 2351) mostra que a participação da cidade do Rio no contingente populacional do Estado atingiu 40,7% e que mais da metade (53,8%) da população residia na Região

Metropolitana do Rio de Janeiro, em 2000. Já na economia, ainda na mesma época, 50% do Valor Adicionado Fiscal (VAF) e 54,9% do Produto Interno Bruto fluminense foram gerados pela economia carioca, assim como a arrecadação de impostos respondeu por 70,4% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e 65,2% do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Quanto à receita tributária de todos os municípios fluminenses em 1999, a carioca foi a maior responsável pelos principais tributos oriundos da atividade econômica e do território urbano: 79,7% do Imposto sobre Serviços (ISS) e 71,8% do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), que acrescidas de outras fontes de menor importância deram à capital, na média, participação em 72,3% de todas as receitas geradas. Todos estes dados nos permitem ratificar o elevado grau de centralização da cidade do Rio de Janeiro para a sociedade e economia fluminenses (SANTOS, 2003).

No que se refere ao cenário nacional, a economia do Rio de Janeiro segue em segundo lugar, pois desde o ciclo do café e do processo de industrialização, o Estado de São Paulo assumiu a dianteira da economia do Brasil. Uma das causas, segundo Natal (2003), é que a indústria paulista conseguiu servir a todo o território nacional enquanto a carioca se fechou para a economia fluminense. Como o setor primário no Rio é incipiente, e quase não existe, o PIB do Rio de Janeiro se baseia, portanto no setor terciário. Segundo a Fundação de Centros de Dados e Informações do Rio de Janeiro (CIDE), no ano de 2006, 85,5% do Produto Interno Bruto (PIB) foi produzido pelo setor terciário, contra 14,4% pelo secundário e, modestos, 0,1% pelo setor primário. No entanto, mesmo o setor carece de incentivos, pois de acordo com a câmara de comércio do Rio de Janeiro, um estudo recente apontou que o Rio perde, anualmente, US\$250 milhões em arrecadação de impostos devido a incentivos fiscais oferecidos por outros estados.

Mesmo sendo o segundo Estado mais rico do país, é óbvio que ainda existe um longo caminho rumo ao desenvolvimento territorial do Rio. Sendo assim, torna-se urgente diagnosticar os recursos existentes na cidade a fim de ativá-los. Fica claro, portanto, que o fato de possuir os recursos não determina a melhor utilização dos mesmos, e que isso depende de políticas e meios institucionais que fomentem novas formas de uso e de integração dos recursos.

“Entre otros factores complejos de competitividad global compatible con el paradigma de desarrollo humano está el de contar con una sociedad integrada, dinámica, creativa, con capacidad de acceder a, utilizar y producir conocimiento universal, con valores que incorporan lo mejor del sistema universal pero con rasgos que marcan una identidad fortalecida por un sentido de pertenencia que trasciende la localización actual” (CORRAGIO, 2000 P.14)

#### 4.2 A IMPORTÂNCIA DOS PROJETOS NA BUSCA PELO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Certamente existe uma literatura abundante a respeito da falência dos planejamentos urbanos, que sofreram inúmeras críticas em relação ao seu caráter extremamente autoritário, bem como à ilegitimidade dos planejadores estatais em interpretarem as carências sociais e, principalmente, à utilização de seus lucros por grupos sociais mais privilegiados. De acordo com Dowbor, (1989), estamos sempre buscando soluções universais, o que acaba sendo matriz de muitos de nossos atuais conflitos.

No entanto, também é verdade que os projetos são parte integrante do processo de desenvolvimento territorial. Deve existir um momento de reflexão acerca dos recursos e dos usos destes pelos diferentes atores do tecido urbano. Assim, é imperativa a consideração dos fatores locais, abordados nos projetos e nas dinâmicas econômicas. Desta forma, segundo,

Dowbor (1989) uma das transformações do planejamento é a sua fundamental descentralização, o que implica em decisões mais coletivas sobre o uso dos recursos sociais do lugar, e não apenas por técnicos e governos.

De acordo com Cavalcanti e Peci (2005), no Brasil, mesmo no âmbito do próprio governo e da sociedade, a discussão de políticas públicas para melhorar a gestão do setor público ainda não alcançou prioridade, pois sua importância é tida como secundária em relação às políticas tradicionais e às políticas econômicas. Nesse sentido, os autores demonstram como ainda é incipiente a discussão sobre políticas públicas e discussões de projetos, tanto no meio governamental quanto na sociedade em geral. Tudo isso enfraquece o meio institucional brasileiro que, não por acaso, é bastante frágil.

Assim, antes de qualquer coisa, é preciso considerar a administração pública como uma realidade complexa e não-unitária, identificada, portanto, pela existência de diversos órgãos que cooperam e competem no processo de gestão das políticas públicas. “Trata-se de reconhecer a multiplicação de atores que, de forma direta ou indireta, participam em todas as fases do processo de políticas públicas”. (CAVALCANTI e PECCI, 2005, P. 40). Fica claro que não pode existir um super Estado que dará conta de resolver todos os problemas. Até porque o que é solução para alguns acaba virando problema para outros. Logo, a compreensão de que os projetos devem ser construídos coletivamente, articulando várias escalas, com cooperação e busca de consenso é primordial para o sucesso de políticas públicas:

“Portanto, a aproximação da governança com a democracia traz alguns problemas de legitimidade e torna imperiosa a necessidade de gerenciar o setor público de modo transparente, participativo e responsável. A gestão integrada das políticas públicas deve se basear no reconhecimento da interdependência, da complexidade e do caráter multifacetado dos problemas que as políticas públicas visam resolver.” (CAVALCANTI e PECCI, 2005, P. 42).

Ademais, é preciso considerar que um elemento determinante ao planejamento municipal consiste justamente em definir o limite de sua própria intervenção frente a outros mecanismos de regulação, visto que ele nunca dará conta de resolver a complexidade dos problemas municipais. “Entender planejamento municipal é, portanto, ter presente o limite desta intervenção e entender sua relação com outros níveis de regulação” (DOWBOR, 1989, P. 23).

Assim, ao discutirmos projetos estamos pensando sobre a racionalização das formas de gestão da nossa economia e, particularmente, sobre o problema da hierarquização das atividades e das decisões de poder. Ou seja, um problema técnico e político que constitui elemento básico da democratização da sociedade, e, portanto, essencial ao desenvolvimento territorial brasileiro.

No setor de transportes, marcado pela complexidade da intermodalidade, cada vez mais imprescindível devido ao aumento dos fluxos e ao método *just in time*, a falta de marcos regulatórios impõe barreiras à integração dos modais. Um sistema de transporte eficiente requer total conectividade das redes ferroviárias, hidroviárias, rodoviárias e aeroviárias, tanto física quanto institucional. Segundo Cavalcanti e Peci (2005), as maiores dificuldades em relação à intermodalidade se dão no campo institucional e não no físico. Um exemplo são os procedimentos burocráticos que ainda exigem a confecção de um manifesto de carga para cada modal utilizado, com tributação separada em cada uma das fases. Desta forma, há o predomínio do transporte rodoviário, que consegue entregar as mercadorias de porta a porta usando apenas um modal.

Ademais, a circulação de mercadorias pelo território deveria ser tratada com mais atenção, uma vez que exige uma política de coordenação e parcerias nas diferentes escalas de

governo. Isto facilitaria uma visão mais integrada dos transportes, e não setorial, como ocorre atualmente. Quando falamos do transporte portuário, este problema agrava-se ainda mais, visto que envolve atores internacionais que deveriam ser informados sobre nossa política de transporte e sobre como funciona nossa fachada marítima.

Contudo, algumas ações extremamente importantes para diferenciar e tornar nossos portos mais competitivos não são problematizadas e consideradas. Apesar da lei de modernização portuária estar completando 16 anos, muitas questões parecem não chamar atenção dos atores envolvidos. Ainda não desenvolvemos mecanismos de cooperação para aumentar a fluidez entre os meios de transporte, e, no caso portuário, dentro do mesmo modal. Assim, a falta de uma política portuária e de uma visão coordenada e integrada dos portos nacionais dificulta a emergência de cooperação entre os mesmos. Não se trata, porém, de defender a centralização das políticas portuárias, mas ao contrário, de fazer com que existam fóruns onde os diferentes atores portuários consigam se expor e, com isso, cooperarem entre si. Assim, deve-se sempre buscar um denominador comum para toda a comunidade portuária, incluindo os clientes, já que a cooperação afeta o uso comum das infra-estruturas aquaviárias e terrestres, o intercâmbio de informações e tecnologias, o desenvolvimento de planejamento e os programas que possam beneficiar a comunidade. Sem estas visões integradas incorremos em erros banais, como, por exemplo, negligenciar o potencial de desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro em favor do porto de Itaguaí. Sendo assim, já mostramos neste trabalho, em diversas oportunidades, como a herança de capital da República ainda deixa marcas nas políticas públicas do Rio de Janeiro, pois, ainda hoje, encontramos preocupações com outras escalas que não a local e regional nos projetos públicos do Rio. Aqui, o exemplo do Porto de Itaguaí deixa clara a permanência dessa postura histórica.

Certamente, pensar sobre projetos é essencial ao desenvolvimento de qualquer lugar. No entanto, quais são os mecanismos de elaboração de um projeto? Parece-nos que num mundo da integração, a governança, a cidadania, a estabilidade política e administrativa e a participação pública de atores, inclusive os civis, são fundamentais na construção de projetos que visem o desenvolvimento territorial, trazendo maior poder de competitividade às regiões econômicas. Assim, saber articular as escalas de ação e de poder constitui em si um genuíno recurso a favor do desenvolvimento, pois, de certo que promover consensos requer grande esforço de todas as partes da sociedade, que é construído ao longo de décadas e que deve ser periodicamente reafirmado, a fim de manter os interesses coletivos acima dos particulares. Em outros termos, além dos recursos tradicionais que são consensualmente aceitos como fundamentais ao desenvolvimento, cada vez mais nos damos conta que infra-estruturas, aparato político institucional e regulatório, centros de educação e formação, mão de obra qualificada, são sinônimos de competitividade global.

Desta forma, existe ainda um enorme obstáculo ao desenvolvimento de projetos aqui no Rio de Janeiro, pois apesar de se destacar no cenário nacional em relação à mão - de- obra qualificada e de possuir uma relativa malha viária, é notório que os projetos aqui desenhados nada estimulam a participação dos atores, sobretudo, civis. Além disso, por faltar uma análise mais sistêmica do processo de globalização, os projetos são desarticulados e, por isso mesmo, possuem grande dificuldade de implementação. Os grandes centros de pesquisa e as universidades não se aliam ao governo no sentido de desenvolver projetos comuns. Aquelas estão mais associadas às grandes empresas do que ao setor público.

Assim, enquanto os recursos existentes para a realização de projetos não são ativados, na prática é como se eles não existissem, pois sem mobilização, sem direcionamentos, isto é,

sem projetos, acabam sendo dissolvidos no tecido urbano e, portanto, não são usados a serviço do desenvolvimento. Conseqüentemente, vem às nossas mentes a seguinte pergunta: como ativar os recursos, os potenciais de desenvolvimento em uma metrópole? Essa é uma pergunta que não parece ter uma resposta simples e universal, pois, certamente, cada lugar terá que desenvolver seus mecanismos que serão construídos de acordo com seus recursos e sua história. Faz parte da criatividade, altamente localizada e impossível de ser transportada.

No Rio de Janeiro, a prefeitura desenvolveu dois planos estratégicos, que segundo Hércio Medeira Junior, buscava promover o desenvolvimento endógeno da cidade. No entanto, como podemos promover o desenvolvimento territorial a partir de um documento que não reproduz a voz dos moradores da cidade, que é realizado apenas pelas autoridades? Assim, o planejamento estratégico deveria ser resultado de vários planos que sintetizassem o interesse dos diversos atores da cidade. “O projeto deve pensar, entre outras coisas, que a complexidade e a diversidade brasileira supõem um regime democrático num confronto entre vários projetos estratégicos” (VAINER, 1994, P.110).

“Dado o protagonismo das cidades no enfrentamento das questões contemporâneas que afligem a população residente, tem-se observado nos últimos anos iniciativas de promover o crescimento local com base nos pressupostos da **teoria de desenvolvimento endógeno**, que procura promover o desenvolvimento a partir da utilização dos potenciais – econômicos, humanos, naturais e culturais – internos a uma localidade, privilegiando a cidadania, tendo em vista a concorrência cada vez mais presente entre cidades no contexto de globalização dos espaços. Várias experiências em cidades ao redor do mundo têm indicado ser esta via uma busca alternativa para o crescimento com menor dependência das economias nacionais e regionais. Na cidade do Rio de Janeiro, **por iniciativa do atual governo municipal em sua segunda gestão, um novo pacto social – o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro 2001/2004 - vem sendo empreendido tomando por base elementos que dão suporte às teorias de desenvolvimento endógeno**, indicando assim uma tentativa de criar uma nova ambiência para o crescimento econômico e o desenvolvimento social. Não cabe aqui maior aprofundamento quanto aos elementos que cercam esta nova iniciativa que centra seu olhar nas regiões da cidade, mas apenas registrar seu advento como algo novo e diferenciado daquele empreendido pelo mesmo gestor em sua

primeira tentativa no período 1993/1996 cujo modelo já foi objeto de estudo e considerações (HÉLCIO MEDEIRA JUNIOR, 2003).”

Ademais, o discurso do planejamento estratégico, a produtividade e a competitividade constituem a nova questão urbana em detrimento da questão urbana relacionada com o crescimento desordenado, o consumo coletivo e os movimentos sociais urbanos. (VAINER, 2000).

Para Amendola (2002), a princípio, os projetos realizados no Rio de Janeiro na década de 1990 não trazem nenhuma novidade no que diz respeito à forma de se administrar o espaço - com as associações dos setores público e privado (empresas) em torno dos grandes projetos, criando ilhas superinfraestruturadas, sem modificar a questão sócio-econômica precária em que vive grande parte da sociedade carioca. Enfim, buscou-se um reordenamento da cidade através de projetos isolados que acreditam impactar em toda a cidade de forma positiva, em detrimento de uma forma de gestão na qual a cidade fosse interpretada como um todo, integrada, articulada. Parece-me que a velha quimera de se investir em um setor, geralmente na infra-estrutura, e esperar que seja responsável pela indução ao desenvolvimento de todo o resto do tecido urbano ainda permanece. O pensamento continua invertido, pois a infra-estrutura deve resultar de uma dinâmica pré-existente, e não devemos esperar que a construção da mesma gere resultados por si só. Ora, é claro que a cidade tem suas dinâmicas e exige um olhar integrado e correlacionado, comprometido com o todo e não com algumas partes. Nada pode funcionar isoladamente numa cidade.

## **5- UMA NOVA RELAÇÃO CIDADE-PORTO É POSSÍVEL?**

Certamente a relação porto-cidade do Rio de Janeiro já se manifestou de diversas formas e até mesmo quase não se manifestou ao longo destes quase 500 (quinhentos) anos. Sendo assim, enquanto ainda houver cidade e porto sempre existirá a esperança de uma outra relação cidade-porto que possa ser mais positiva para ambos, e, conseqüentemente, para a sociedade em geral, e quem sabe esta frase não se torne redundante um dia.

Nas últimas páginas dessa dissertação, me dediquei a investigar os recursos encontrados no Rio de Janeiro e, em seguida, a importância de projetos, pois, a meu ver, estes são, em grande parte, responsáveis pela ativação e pela busca dos recursos espalhados pelo território. Desse modo, a falta de projetos que consigam reunir interesses até mesmo contraditórios, vem deixando de gerar oportunidades de desenvolvimento para a cidade e para o porto, entendidos aqui muito mais como complementares do que como concorrentes.

Assim, apesar do Rio de Janeiro possuir alguns recursos fundamentais que poderiam impulsionar uma nova relação cidade-porto tais como: mão-de-obra qualificada, excelentes universidades (a Universidade Federal do Rio de Janeiro está instalada ao lado do porto), uma longa história de sucesso com a indústria naval, significativa infra-estrutura comparada ao resto do país, além de se localizar na região mais rica do país, esta não me parece ser uma preocupação nem governamental nem da sociedade. Desse modo, a relação cidade-porto se mostra tão enfraquecida que nem é discutida. Não há divergência, não ouvimos a negação da idéia, pois nem mesmo a idéia é concebida, diferente do que ocorre com o porto de Itajaí em Santa Catarina, onde o porto é municipalizado e possui uma relação mais sinérgica com a sociedade - para mais informações, ler a dissertação de mestrado de João Grand Júnior (2009).

Há pouco mais de um ano houve eleição para governador aqui no Estado do Rio de Janeiro e a questão portuária não levantou debates, questionamentos, pois, a priori, ela só é pensada por uma perspectiva. Então, para que discutir? Em outros termos, é notório que existe um consenso sobre a perspectiva do uso de alguns de seus píeres para o desenvolvimento de usos comerciais, lazer, como restaurantes, *shoppings centers* etc. E é só isso que é debatido. A parte *legitimamente* portuária não é considerada, já que todos os olhares se voltam para o porto de Itaguaí. Não por acaso, já que este é considerado o futuro portal do Mercosul, vem recebendo mais atenção e investimentos. Ora, mais uma vez estamos colocando a escala nacional em nossas prioridades e esquecendo de pensar na escala local. Ainda que seja lucrativo para o país existir um porto como o de Itaguaí, não paramos para discutir quais os benefícios deste para o Estado do Rio de Janeiro em comparação com as potencialidades do porto do Rio, repetindo, portanto, os erros que cometemos enquanto capital nacional. Ademais, não pensamos como estes dois portos podem ser complementares, afinal um porto não exclui o outro e, ao contrário, seria bastante interessante que houvesse uma fachada portuária no Brasil, onde a complementaridade trouxesse mais vantagens do que a concorrência, pois é preciso pensar as escalas de forma integrada.

No entanto, existe uma leitura pós-moderna do processo de globalização, obviamente destacada nos projetos de políticas públicas do Rio de Janeiro, os quais se reduzem a utilizar as formas do passado para um uso comercial, como atração de turistas e lazer. Nos projetos que incluem o porto, a função propriamente produtiva do porto do Rio de Janeiro vem perdendo espaço para projetos de revitalização portuária no sentido de promover outros usos da plataforma logística mais associados ao consumo de lazer. Não achamos, porém, que estes novos usos não devam existir. O que nos chama atenção é como o porto do Rio não é visto

pelo seu aspecto produtivo, ou seja, parece não nos importar mais a modernização portuária. Desta forma, ao realizar esta pesquisa não consegui achar muitas divergências a essa nova forma de pensar a região portuária. Em momento algum me deparei com estudos que comprovem a ineficiência do porto do Rio de Janeiro e que, portanto, seja irrelevante investir nele, confirmando a sua inutilidade, a sua falência frente a Itaguaí. Bom, se esse estudo não existe, por que abandonamos com certa facilidade este potencial recurso da cidade? Acredito que voltamos todas as nossas atenções para um porto moderno, com capacidade de escala, nos deixando envolver pelo velho discurso faraônico, e pouco nos questionamos sobre quais as finalidades de um porto, como pode ser aproveitado pelo tecido urbano e como este pode se aproveitar da cidade, sobretudo no atual processo de integração produtiva.

Acreditamos aqui que o aumento do número de cargas containerizadas atracadas no porto poderia sim contribuir para a geração de empregos na metrópole carioca, pois grande parte desta carga que chega ao porto seria retrabalhada, agregando-se valor às mesmas. Quem sabe o Rio de Janeiro não conseguiria capturar cargas cujos destinos finais não fossem aqui? Tudo isso requer um longo processo de investimentos, pesquisas, mobilizações, projetos etc. que não se limitam à escala local, pois como anunciado, o porto é uma fronteira de várias escalas e necessita fundamentalmente ser pensado desta forma.

No início deste século, um novo projeto se anuncia menos centralizado e com novas perspectivas para o porto do Rio de Janeiro, pois tem a participação da União, do Governo do Estado e da iniciativa privada, representado, sobretudo, pela Associação Comercial do Rio de Janeiro. Obviamente sentimos a falta da sociedade civil, especialmente daquela que mora no entorno do porto e que, certamente, será a primeira a ser afetada. Neste recente projeto, algumas idéias parecem se diferenciar, uma vez que ele objetiva investir na potencialidade

produtiva do porto e transformá-lo no segundo maior porto de movimentação de cargas no país, saindo da atual posição de sexto. No entanto, apesar de retomar o interesse pela produtividade do porto, e não apenas pela potencialidade de utilizá-lo como uma área de lazer para os cidadãos e turistas, este novo projeto incorre nos mesmos erros que os demais, pois, outra vez, busca investir apenas nos recursos genéricos do território, como ferrovias, novas rodovias, dragagem, maquinarias, técnicas em geral. Não se vê, portanto, em seus projetos, a busca de recursos que realmente diferenciem o porto do Rio, que genuinamente o integrem à dinâmica da cidade. Não há, deste modo, a busca de sinergias entre a cidade e o porto, já que, na verdade, continuam sendo vistos como objetos separados, sem objetivos em comum.

As mudanças programadas para este porto, a priori, poderiam ser feitas em qualquer porto do Brasil, pois não estão sendo realizadas no sentido de encontrar, conciliar e promover os recursos específicos da cidade.

Por fim, a esperança de uma nova relação cidade-porto no século XXI, que me abateu quando descobri que havia um novo projeto (que recebera esse mesmo nome, Porto do Rio - Século XXI e que tinha os objetivos de ultrapassar os investimentos em revitalização portuária), não existe mais, pois uma leitura mais acurada me revelou que este continua sendo um projeto extremamente setorial, que não busca se integrar à realidade já contida na cidade e que, em momento algum, busca discutir amplamente a questão portuária na cidade. Sendo assim, como esse projeto altamente setorizado, desarticulado dos interesses gerais é capaz de ajudar na promoção do desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro? Em que medida os nossos recursos estão sendo ativados com projetos dessa estirpe?

## 6 - BIBLIOGRAFIA:

ABÍLIO, A. (2005) *Morro da Providência: estigma social e ações transformadoras*. In: THIESEN, I. BARROS, L.O.C. MARCO, A. S. (Orgs.) (2005) *Vozes do Porto, memória e história oral*. DP&A: Rio de Janeiro.

AMENDOLA M. (2002). *O ordenamento urbano carioca sob a ótica do plano estratégico de cidades*. Revista geo-paisagem ( on line ). Vol. 1, número 2, 2002. Julho/dezembro.

AMIN, A. (1998). *An institutionalist perspective on regional economic development*. Paper presented at the Economic Geography Research Group Seminar. 'Institutions and Governance', July 3 1998. Department of Geography UCL, London.

ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. (2000) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Vozes: Petrópolis.

ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS. *Ciudad e puerto, mutacion y recomposicion*. HYPERLINK "<http://www.aivp.com>" [www.aivp.com](http://www.aivp.com), 1997.

BENKO, G. (2001). *A recomposição dos espaços*. Interações – Revista Internacional de Desenvolvimento Local. Vol.1, N.2, p. 7-12, Mar. 2001

BENKO, G. (2002) *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. Editora Hucitec. São Paulo.

BAUMGARTEN, M. Z. (2004). *Em busca do protagonismo: a nova inserção brasileira no panorama internacional e a candidatura ao posto permanente no conselho de segurança da Onu*. Rio Grande: Furg.

BAUDOIN, T e COLLIN, M. *O território do comum na mobilização produtiva dos atores da cidade* In: COCCO, G. et al. (2006) *Territórios produtivos: oportunidades e desafios para o desenvolvimento local*. Rio de Janeiro: DP&A.

BAUDOIN, T. (1999) *A cidade portuária na mundialização* In: COCCO, G. et all. (1999) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A.

BOLOGNA, S. (2000) *Transporte y logística como factores de competitividad de un territorio*. In: BOSCHERINI, F. e POMA, L. (Orgs.) (2000) *Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas: el rol de las instituciones en el espacio global*. Miño y Dávila Editores. Buenos Aires.

CASTELLS, M. (1993) *A questão urbana*. Paz e Terra: Rio de Janeiro.

CASTELLS, M. e BORJA, J. (1996). *As Cidades como Atores Políticos*. *Novos Estudos Cebrap*, n. 45.

CASTELLS, M. (1999) *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura - Volume I*. In: *A Sociedade em Rede*. Paz e Terra: São Paulo.

CASTRO, I. (2007) *Geografia e Política. Território, escalas de ação e instituições*. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro.

CAVALCANTI, B. S. e PECI, A. (2005). *Além da (re)forma do aparelho do Estado: para uma nova política de gestão pública*. In: Cavalcanti, Bianor S.; Ruediger, Marco A.; Sobreira, Rogério (orgs.). *Desenvolvimento e construção nacional: políticas públicas*. Rio de Janeiro: editora FGV.

CEL-COPPEAD (2005). *Relatório de Pesquisa Panorama Logístico CEL-COPPEAD: Logística e Comércio internacional*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos em Logística – COPPEAD.

COCCO, G. (1999) *A cidade portuária na mundialização*. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. DP&A. Rio de Janeiro.

COCCO, G. *Mobilizar os territórios produtivos: para além do capital social, a constituição do comum* In: COCCO, G. et all. (2006) *Territórios produtivos: oportunidades e desafios para o desenvolvimento local*. DP&A. Rio de Janeiro.

CORREA, R. L. (1986). *Organização espacial e região*. Ática. São Paulo.

CORRAGIO, J.L. (2000). *La relevancia del desarrollo regional en un mundo globalizado*. Ponencia presentada al Seminario Taller Internacional: “Cultura y desarrollo: la perspectiva regional/local”, organizado por el Instituto Andino de Artes Populares del Convenio Andrés Bello (IADAP), Quito, marzo 15-17, 2000. [http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Cultura%20y%20region%202000\(rev\).pdf](http://www.coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/Cultura%20y%20region%202000(rev).pdf). Acessado em 27/04/2008.

DAVIDOVICH, F. (2001). *Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro*. Cadernos Metrópole. PP. 67-77. n. 6. 2º sem.

DOWBOR, L. (1989). *Introdução ao planejamento municipal*. Coleção Brasiliense/Cepam. São Paulo.

DUARTE, M. B. (2005) *Entre o espaço global e o local: elementos para uma reflexão sócio-humanista da “explosão de espaços” no urbano*. In: *Caminhos de geografia - revista online UFMG*. p.41.

EGLER, T. T. C. (2005) *Políticas urbanas para o espaço Global*. In: *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. V, n. 17, p. 1-25.

ERVILHA, R. (2006) *Impactos da lei 8.630/93 sobre a infra-estrutura de terminais de containers e a viabilização da navegação de cabotagem de carga geral no Brasil*. Dissertação

de mestrado profissionalizante em administração / Faculdade de Economia e Finanças  
IBMEC. Rio de Janeiro. Programa de pós-graduação e pesquisa em administração e economia.

FREITAS, A. I. RABHA, N. M. (2004) *Porto do Rio de Janeiro - Construindo a modernidade*. Andrea Jakobson: Rio de Janeiro.

GOULART, R. (2005) *Processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas*. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (44).  
<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm>

GRAND J. J. (2009) *Novos cenários para a competitividade portuária em tempos de reestruturação da economia mundial: uma análise sobre a dimensão produtiva da relação cidade-porto através da experiência de Itajaí, SC*. Rio de Janeiro, 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

HARVEY, D. (1996): *Condição Pós-Moderna*. Edições Loyola: São Paulo.

HARVEY, D. (1996) *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In Espaço & Debates, Número 39, NERU, p. 8-64.

HAYUTH, Y. (1988) *Changes on the waterfront: a model-based approach*. In: Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux, Paradigme, Caen.

HOYLE, B. (1988) *Development Dynamics at the Port-City Interface*. In: B.S. HOYLE, D.A.

PECQUEUR, B. (2005) *O desenvolvimento territorial: uma nova abordagem dos processos de desenvolvimento para as economias do Sul*. Raízes. Campina Grande. p 10-22.

PINDER AND M.S. HUSAIN (eds) *Revitalising the Waterfront*, Chichester: Wiley.

IPP, Instituto Pereira Passos (2002). Porto do Rio. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro.

JOHN, T, e SLACK, B. (1999) *Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional* In: COCCO, G. et al. (1999) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. DP&A. Rio de Janeiro.

JUNIOR, H. M. (2003). *Diferenças no Crescimento e Política Econômica: A Cidade do Rio de Janeiro Ante os Fatos*. Coleção de Estudos Cariocas, Nº 20031101. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.

KITZMANN, D. E ASMUS M. (2006) *Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades*. [online]. Rio de Janeiro. Nov. /Dez. 2006.Vol. 40 no. 06 p. 1041-60. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf> .Acesso em: 21/05/2008.

LACERDA, L.M. *Investimentos nos portos Brasileiros: Oportunidades da Concessão da Infra-estrutura portuária*. BNDES Setorial, *Rio de Janeiro*, n. 22, p. 297-315, set. 2005.

LAMARÃO, S. T. N. (2006). *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2a. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural.

LYRA, J. (2006). *Reflexões acerca de um novo modelo de gestão portuária no Brasil*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 35, 01/12/2006. Disponível em: [http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1515](http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1515). Acesso em 23/04/2009.

MAILLAT, D. (2002). *Globalização, meio inovador e sistemas territoriais de produção*. *Revista Internacional de Desenvolvimento Local*. Vol. 3, N. 4, p. 9-16, Mar, 2002.

- MELHEN S. E LENZI M. I. (orgs.) (2005) *O porto e a cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Casa da Palavra: Rio de Janeiro.
- MONIÉ, F. (1999) *O Novo Papel dos Portos na Era da Globalização: o caso de Sepetiba*. Revista da Pós Graduação Em Geografia Ufrj, Rio de Janeiro, v. III, p. 80-93, 1999.
- MONIÉ, F.; COCCO, G.; SILVA, G.; BORGES, S.; CAVALCANTI, C. (2001). *A cidade estratégica. Nova retórica e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: DP&A.
- MONIÉ, F. (2003). *Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Rio de Janeiro* In: MONIÉ, F e GERALDO, S. (Orgs.) *A mobilização produtiva dos territórios*. DP&A: Rio de Janeiro.
- MONIÉ, F. e VIDAL, S. M. do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Revista Brasileira de Administração, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.
- NATAL, Jorge. (2003). *Revisitando o Rio de todas as crises*. In: GONÇALVES, BRANDÃO E GALVÃO (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões*. Unesp/ANPUR: São Paulo.
- PEYRELONGUE, C. M. *El puerto y la vinculación entre lo local y lo global: EURE (Santiago)*. [online]. EURE (Setembro) v.25 n.75. 1999. Disponível em: "<http://www.redalyc.com>" <http://www.redalyc.com>. Acesso em 20 de Setembro de 2007.
- PINDER, D. AND B. SLACK (eds) (2004) *Shipping and Ports in the Twenty-first Century: Globalisation, Technological Change and the Environment*, London: Routledge.
- RODRIGUES, C. A. (2007) *Modernização portuária e rede logística – o porto de Sepetiba/Itaguaí como vetor de desenvolvimento no território fluminense*. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGG, 2006. Tese.

- SÁNCHEZ, F. *Políticas urbanas em renovação: uma leitura dos modelos emergentes*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Campinas, n.1, p.115- 132, 1999.
- SACHS (1986) *Espaços, tempos e estratégias do desenvolvimento*. Vértice. São Paulo.
- SANTOS, A. M. S. P. (2003) *Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro*. FGV: Rio de Janeiro.
- SANTOS, J.C. *Requalificação e Turistificação de áreas Centrais O exemplo da reestruturação do Porto do Rio de Janeiro e a inserção competitiva da metrópole carioca no mercado mundial de cidades*. <http://www.simonsen.br/rds/geo/artigo2.php>. Acessado em 13/05/2008.
- SANTOS R. (2008) *Relação porto/cidade: o caso de Santos*. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH). Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10022009-123934/>. Acessado em 02/02/2009.
- SASSEN, S. (1998) *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel.
- SOTORPER, M. (1990) *A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo (lições do pós-imperialismo; perspectivas do pós-fordismo)*. In: VALADARES, L., PRETECEILLE, E. (orgs) *Reestruturação urbana tendências e desafios*. Nobel/IUPERJ. Rio de Janeiro.
- VAINER, C. (2000). *Os Liberais também fazem Planejamento Urbano?* glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”.. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes.
- VAINER, C. (1994). *Seminário projetos estratégicos para o Brasil*. Rio de Janeiro: Fase-FUJB.
- VELTZ, P. (1999) *Mundialización, ciudades y territorios*, Ariel. Barcelona
- ZACHARIASEN, C. B. (2006). *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos*. Annablume. São Paulo.

ENDEREÇOS ELETRÔNICOS:

<http://www.portodorio.org.br/projetos.htm> .Acesso em 10/06/2007.

<http://www.rio.rj.gov.br/ipp/> .Acesso em 10/06/2007.

<http://www.acrj.org.br/>" .Acesso em 12/02/2008.

<http://www.portosrio.gov.br/>" .Acesso em 23/07/2007.

[http://www.jucerja.rj.gov.br/novo/resolucao\\_sedeis.asp](http://www.jucerja.rj.gov.br/novo/resolucao_sedeis.asp). Acesso em 02/05/2008.

<http://www.governo.rj.gov.br/>. Acesso em 23/11/2007.

<http://www.aivp.org/>. Acesso em 23/04/2009.

[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/indicadoresminimos/supplme/default\\_educacao.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/indicadoresminimos/supplme/default_educacao.shtm). Acesso em 17/04/2008.

<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/>

CIDE – Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: [www.cide.rj.gov.br](http://www.cide.rj.gov.br). Acesso em 02/03/2008.

[http://www.acrj.org.br/rubrique.php3?id\\_rubrique=60](http://www.acrj.org.br/rubrique.php3?id_rubrique=60) Acesso em 11/04/2007.

<http://oglobo.globo.com/educacao/mat/2009/04/28/entre-as-mil-escolas-com-piores-notas-no-enem-2008-965-sao-estaduais-755491740.asp>. Acesso em 17/05/2009.

<http://www.dnit.gov.br/> Acesso em 19/01/2009

[http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93\\_96/](http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93_96/). Acesso em 19/03/2009

<http://www.abtc.org.br/noticias.php?codigo=9571> Acesso em 19/03/2009

<http://www.google.com>

## 7 - ANEXO

**FIGURA 1:** Nova Estação Marítima de Passageiros: Transferência da Estação para o Armazém 4.



Fonte: Projeto Porto do Rio Sécuro XXI.

**FIGURA 2:** Novo Muro Externo: Substituição dos altos muros do porto para visualização do mar e da atividade portuária.



Fonte: Projeto Porto do Rio Século XXI.

**FIGURA 3:** Conjunto de Lojas - Armazém 18: Projeto com alcance social e urbano em benefício da revitalização urbana junto às retroáreas do Porto.



Fonte: Projeto Porto do Rio Século XXI.