



## GLOBALIZAÇÃO PORTUÁRIA: REGULAÇÃO HÍBRIDA DO TERRITÓRIO E A EMERGÊNCIA DOS AGENTES HEGEMÔNICOS CORPORATIVOS

Isabel Perides <sup>1</sup>

### RESUMO

O presente artigo tem por objetivo discutir e dar subsídios para a realização de uma análise do sistema portuário global no regime de acumulação pós-fordista sob o paradigma da Geografia e do Direito Crítico. A análise é feita sob a formação socioespacial proposta por Santos (1977) tendo em vista o entendimento da totalidade sob os conceitos de fluidez e porosidade territorial desenvolvidos por Arroyo (2014) e regulação híbrida do território (ANTAS JR., 2005) como lentes conceituais que corroboram para a análise da base material e normativa-institucional portuária. Verifica-se, a partir desses processos, que o regime de acumulação vem acompanhado de transformações no modo de produção, circulação e consumo, bem como nas instituições de regulação social. Contemporaneamente já teríamos técnica e tecnologia suficientes para superar materialmente desigualdades e desequilíbrios, todavia, o capitalismo cresce e se fortalece com as fragilidades e desigualdades do território. O capitalismo se alimenta dessas desigualdades para a sua acumulação ampliada e não utiliza qualquer meio técnico, normativo ou tecnológico para diminuí-las, mas sim para aprofundá-las, pois é justamente dessas desigualdades que nasce a força do capital.

**Palavras-chave:** Formação socioespacial, Sistema portuário global, Fluidez territorial e Regulação híbrida do território.

### ABSTRACT

This article aims to discuss and provide subsidies for an analysis of the global port system in the post-Fordist “Regime of Accumulation” under the paradigm of Geography and Critical Legal. The analysis is made under the Socio-spatial Formation proposed by Santos (1977) with a view of the knowledge about totality, under the concepts of territorial fluidity and porosity, brought by Arroyo (2014) and the hybrid territorial regulation (ANTAS JR, 2005) as conceptual lenses that corroborate for the analysis of the material base and port norm. From these processes, it can be seen that the “Regime of Accumulation” has been accompanied by changes in the mode of production, circulation and consumption, as well as in the institutions of social regulation. At the same time, we would already have enough technique and technology to materially overcome inequalities and imbalances, however, capitalism grows and strengthens itself with the weaknesses and inequalities of the territory. Capitalism feeds on these inequalities for its expanded accumulation and does not use any technical, normative or technological tactics to reduce, but rather to deepen inequalities, because it is precisely from these inequalities that it born the strength of capital.

**Keywords:** Socio-spatial formation, global port system, territorial fluidity and hybrid regulation

---

<sup>1</sup>Doutoranda do Departamento de Pós-graduação em Geografia Humana, [isabelperides@usp.br](mailto:isabelperides@usp.br). Este artigo é parte integrante da pesquisa de doutorado desenvolvida no departamento de Pós-graduação em Geografia Humana da FFLCH-USP.



## INTRODUÇÃO

Desde os mais imemoriáveis tempos da história das civilizações há uma intrínseca simbiose entre os espaços portuários e os espaços marítimos. São nesses espaços portuários, compreendidos não só como a estrutura física do porto, como também todas as suas relações imateriais, que constituem o arcabouço das tessituras desses espaços.

Historicamente os portos exerceram duas funções importantes em um dado território: a função de defesa e a função de troca comercial. Hodiernamente os principais portos do mundo estão situados em um ambiente muito competitivo e de alta tecnologia. Necessitam instalações apropriadas não só para os navios que carregam um enorme número de contêineres, como também necessitam ser tecnologicamente apropriados para que toda uma rede de fluxo de informações e mercadorias transitem globalmente.

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

Cada porto inserido em um determinado período histórico adquire um papel no processo produtivo, responsável pela produção, circulação, distribuição e consumo. Como os circuitos produtivos se dão de forma articulada, a importância que cada processo tem a cada momento histórico, e para cada porto em particular, ajuda a compreender a organização do espaço.

As formas são constituídas pelo modo de produção e cada modo de produção opera mediante formas que se transformam continuamente e especialmente conforme o todo. O capitalismo comporta fases e estas fases e especificidades se apresentam conforme as etapas do desenvolvimento do modo de produção que se diferenciam de outros modos de produção. (MASCARO, 2013)

Marx revela, em *O capital*, a forma mercadoria, no capitalismo todas as coisas tomam a forma mercadoria. A existência da forma capitalista depende de uma miríade de



formas que se complementam e dão origem à totalidade. Há um tipo de mercantilismo do século XIX e há um tipo de capitalismo imperialista no século XX que operam mediante o modelo fordista de produção. Em fins da década de 1970 até os dias atuais o que se tem é o modelo pós-fordista de produção. Todavia, segundo Mascaro (2013), o que se distingue de uma fase para a outra é a combinatória das formas, dado que o capitalismo opera em todas elas.

Com o fenômeno da financeirização, na atual fase do modo de produção capitalista, o porte das transações comerciais se intensificou e ampliou de escala. Contemporaneamente as condições técnicas-científicas-informacionais propiciaram conjunturas de fluidez e porosidade territorial. Segundo Arroyo (2014, p. 2) as bases técnicas e normativas sustentam as dinâmicas e os fluxos internacionais do período globalizado. As bases da estrutura do sistema de produção capitalista, a circulação de bens e mercadorias assumem um papel central e as normas jurídicas aparecem como um conjunto normativo editadas por diferentes níveis e que atuam conjuntamente com o poder das empresas servindo ou como estímulo ou como obstáculo à fluidez territorial. (ARROYO, 2014, p. 2)

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

Segundo Mascaro, as formas sociais dão materialidade às formações socioespaciais a partir das relações sociais no modo de produção capitalista. As formas sociais organizam as relações sociais e dão a materialidade do tempo histórico. No capitalismo a forma mercadoria atravessa todas as demais formas visando a acumulação. Embora a forma mercadoria se apresente como estruturante de todo o período capitalista em qualquer de suas fases, a periodização, considerando tempo e espaço, se apresenta como método fundamental de leitura de realidades concretamente consideradas.

## **METODOLOGIA**

A pesquisa foi realizada seguindo os critérios de pesquisa do tipo bibliográfica. Contudo, de acordo com o objeto exploratório da pesquisa e o caráter interdisciplinar, a



pesquisa bibliográfica se dividiu em quatro seções: espaço geográfico, portos históricos, portos globais e filosofia do direito.

## REFERENCIAL TEÓRICO

### FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL

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

A categoria Formação Econômica e Social teve suas sementes lançadas por Marx e Engels. Milton Santos em 1977 resgata a categoria marxista de formação social utilizando-a para a formação de uma teoria válida do espaço. Para Santos “a história não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço é ele mesmo social.” (SANTOS, 1977, p. 82) Lênin determina que para compreender uma sociedade a análise deve ser feita sob dois pontos de vista: para ele, toda a formação social deve ser analisada temporal e espacialmente. Santos, sob a perspectiva geográfica, uni a categoria Formação Econômica e Social à categoria espaço propondo, em 1977, a categoria Formação Socioespacial. A Formação Socioespacial é uma categoria que trabalha com a inseparabilidade das realidades das noções de sociedade e de espaços inerentes à categoria da formação econômica social. (BASTOS; CASARIL; 2016, p.272)

Milton Santos trabalha com a ideia de fenômeno de *motor único*, “hoje haveria um motor único que é, exatamente, a mais-valia universal” (2011, p. 20) propiciada pelo *universalidade da técnica* e a *cognoscibilidade do planeta*. Para ele, na fase do imperialismo era possível se observar diversos motores, que embora operassem todos sob a mesma forma capitalista operavam sob combinações e ritmos diferentes.

Isto nos leva a pensar em outra chave de leitura das formações sociais: a categoria tempo. As formas sociais são formas dinâmicas no tempo. “Formas sociais são fenômenos determinados da sociabilidade de um tempo histórico, mas não são eternas. O capitalismo porta crises. Suas formas são constantemente retrabalhadas e reconfiguradas a partir de tais crises.” (MASCARO, 2013) Portanto, a formação econômica social desenvolvida por Marx a partir de *Contribuição à Crítica da Economia Política*<sup>2</sup> considera espaço e tempo

---

<sup>2</sup>SERINI, Emilio. **De Marx à Lênine: La Catégorie de “Formation Économique et Sociale”** in La Pensée, Revue du Rationalisme Moderne, n. 159, octobre de 1971, p.3. Para Serini a



como chaves de leituras fundamentais para a compreensão de um determinado fenômeno social. Milton Santos, na década de 1970, propõe a partir destas bases, a *categoria formação socioespacial* como categoria fundamental da Geografia Crítica (PERIDES, 2021b)

A base do modo de produção é a relação entre forças produtivas e relações de produção. Forças produtivas são o elemento material, os bens sociais. São portanto, os objetos de trabalho, o que é extraído da natureza, a matéria-prima, mas também, o meio de trabalho, ou seja, a ferramenta utilizada para trabalhar a matéria-prima, desde as mais elementares tecnologias até as mais avançadas e complexas. As relações de produção, por sua vez, são o modo como cada sociedade organiza em cada momento histórico suas forças produtivas. (PERIDES, 2021b)

### **MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E ESTADO**

O modo de produção é a forma como se estruturam as relações sociais. A formação social por sua vez, é a realidade concreta, a sociedade concretamente considerada. No modo de produção capitalista, o capital, se torna a essência das relações sociais produzindo uma sociedade que é pautada na circulação mercantil consubstanciando a sociedade da mercadoria. (MASCARO, 2013, p. 21). As formas sociais, indispensáveis para a sociabilidade, no capitalismo, se consubstanciam em: forma-mercadoria, forma-valor, forma-dinheiro, extração de mais-valor do trabalho assalariado, propriedade privada, Estado e direito. (MASCARO, 2013)

Em o *Estado e Forma Política* (MASCARO, 2013), alicerçado em Marx e Pachukanis, Mascaró defende que o Estado não é um instrumento neutro, e a forma Estado já revela a existência do capital. Desenvolve, nessa obra, como o Estado pode ser pensado a partir do contexto das formas sociais. Para ele, o Estado aparece como uma forma indispensável do capital; para que tudo se torne mercadoria é necessária a integração entre capitalismo e forma política.

A partir de Mascaró (2013), Estado e direito podem ser compreendidos como derivados da forma do capital e em constante interação. Estado e direito interagem a partir

---

categoria formação econômica social teria aparecido em obras anteriores, ainda como um esboço: em Marx na Ideologia Alemã (1846), “*gesellschaftsform*” (forma de sociedade ou forma social) (1971, p.7). Posteriormente em Grundrisse (1858), “*gesellschaftsformation*” (formação da sociedade ou formação social) (1971, p.7).



da determinação da forma mercadoria. Estas duas formas sociais (Estado e direito) desenvolvem entre si uma certa posição de interface. Todavia, é uma interação conflituosa, nem sempre totalmente funcional e eficiente. A essa interação entre forma política estatal e forma de subjetividade jurídica, Mascaro chama de *conformação*. (*grifo do autor*, MASCARO, 2013, p. 41)

## **FORMAS SOCIAIS E FORMAS JURÍDICAS**

Há uma relação entre formas sociais e relações sociais. As formas sociais são formas de relação social e as relações sociais são constituídas mediante formas sociais, sendo que as formas sociais são históricas. A cada modo de produção as sociedades se estabelecem a partir da relação de um conjunto de formas sociais já consolidadas, mas que não se apresentam como formas inabaláveis, mas em constante dinamicidade. (MASCARO, 2021b)

Toda a sociedade vai se estruturar a partir de formas sociais. Nas diversas sociedades existem formas que as definem, e estas formas são as relações sociais. A forma fundamental que identifica a sociedade capitalista é a mercadoria. A forma mercadoria não depende da mercadoria em si, mas da estrutura social que se espalha de tal forma que tudo toma a forma de mercadoria. (MASCARO, 2013)

## **A ATUALIDADE DA TEORIA DA ACUMULAÇÃO E A DIMENSÃO ESPACIAL**

No que se refere a teoria da acumulação de Marx no modo de produção capitalista, segundo Harvey (2006 [2005]), durante muito tempo a dimensão espacial teria sido ignorada. Para Harvey seria possível reconhecer que em Marx “a acumulação de capital ocorria num contexto geográfico, criando tipos específicos de estruturas geográficas”. E, por intermédio da dimensão espacial seria possível pensar uma ligação entre a teoria da acumulação e a teoria do imperialismo. (HARVEY, 2006 [2005], p. 41)

A penetração do capital em novas esferas de atividade, a criação de novos desejos e novas necessidades, a fabricação e o estímulo para o crescimento populacional num índice compatível com a acumulação a longo prazo e a expansão geográfica para novas regiões expandindo-se à “criação de um mercado mundial” (conforme denominação cunhada por Marx em *O Capital*, Livro I) são aspectos que combinados ou isoladamente são propícios para a criação de oportunidades para a acumulação. (HARVEY, 2006 [2005], p. 45-46)



É por intermédio desse último aspecto, todavia, que podemos trazer para a discussão do processo de acumulação capitalista, a categoria das formações socioespaciais. (SANTOS, 1977)

## PERIODIZAÇÃO

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

O primeiro recorte temporal desta pesquisa considera as origens remotas da globalização, que nada mais é do que um processo histórico. Foi no contexto das Grandes Navegações, entre os séculos XV e XVI que se iniciou a mundialização do capitalismo. Foi a expansão colonialista, sob o capitalismo comercial do século XVI ao XVIII que viabilizou a acumulação primitiva, sendo este período fundamental para a entrada na fase reprodutiva a partir da Primeira Revolução Industrial.

Uma vez estabelecidos os primeiros recortes, temporal e espacial, buscou-se estabelecer uma periodização dos portos marítimos brasileiros. Considera-se para essa periodização a totalidade das formas sociais de cada período, que busca impor a todos os lugares uma racionalidade única e se materializar formas geográficas. Todavia, as formas sociais são dinâmicas e em constante interação e movimento; os lugares, por sua vez, respondem ao mundo segundo a sua própria racionalidade. A dinamicidade das formas sociais e a contra racionalidade dos lugares nos permite estabelecer uma periodização marítima-portuária.

Isso significa dizer que cada porto marítimo brasileiro tem uma gênese e uma história própria que o individualiza no todo; todavia, ao estudá-los em conjunto, com alguma organicidade e sistematicidade é possível estabelecer uma periodização didática a partir de referenciais econômicos, políticos e sociais que estabelecem a organicidade de cada período e que os diferenciam de período para período.



A primeira das periodizações propostas como recurso de método para a compreensão e análise do sistema portuário marítimo brasileiro se dá entre 1808 e 1930. O evento que marcou o início deste período é a decretação da abertura dos portos brasileiros, em 28 de janeiro de 1808, para garantir as transações comerciais com o exterior. A abertura visava integrar o Brasil à economia global por meio da função exercida pelos portos estreitando as alianças com a Inglaterra.

A partir de 1808 começa a ocorrer um significativo aumento de demanda por instalações portuárias, começam a surgir no território brasileiro os primeiros sistemas de engenharia, e neste contexto, os portos aparecem como lugar de confluência entre navios, rotas de navegação, e insipientes estradas e rodovias. Todavia, mesmo com a chegada da Corte Portuguesa ao Brasil e a Independência em 1822 ainda não é possível se falar em fluxos integrados verdadeiramente nacionais. (SANTOS e SILVEIRA, 2011 [2001], p.32)

De 1808 a 1930 tem-se a abertura dos portos às nações amigas, extinção do regime colonial e o início da construção de um sistema portuário e mudanças na atividade econômica e transações com o exterior.

Após 1930 até meados de 1990 o aumento da produção, graças a mecanização da circulação e da industrialização, e a implementação de rodovias nacionais propiciaram a integração do mercado e do território produzindo novos espaços portuários e uma nova organização destes espaços.

O terceiro período se inicia por volta 1990 e se estende até os dias atuais. Com as privatizações e uma inserção cada vez maior de alta tecnologia há uma nova ruptura do processo, com o Estado participando como agente regulador e fortalecendo a financeirização dos terminais portuários privados.

Os portos circulam mercadorias sob a acumulação capitalista. Nas últimas décadas portos competitivos internacionalmente passaram a ser sinônimo de eficiência, pois é essa eficiência que garantiria a integração do mercado marítimo mundial. Alta tecnologia, normatividade, padronização, enfim, todos os esforços são voltados para a intensificação da circulação eficiente das mercadorias no mercado marítimo global. Após o Toyotismo, na fase de produção flexível a exigência de rapidez e redução de custos passou a ser exigência também dos portos uma vez que é necessário que o círculo produtivo se efetive para que o capital se reproduza.



## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### SISTEMAS TÉCNICOS E ESPAÇO GEOGRÁFICO

A navegação marítima apresenta-se na essência desde sua origem como técnica. Isso significa dizer que a navegação é uma técnica desenvolvida pelo homem. A técnica apresenta-se aqui muito mais próxima da *arte de navegar* (no sentido de invenção humana), que em sua essência é a mesma desde os mais imemoriáveis tempos.

A técnica e a tecnologia utilizada para navegar acompanhou o desenvolvimento e o modo de produção de cada momento histórico. Em princípio, constituía-se de uma técnica rudimentar que se apresentava como forma de transpor a natureza das primeiras civilizações humanas. Em um salto de quase 2000 anos, com o desenvolvimento da Ciência Moderna, a relação do homem com a técnica muda apresentando-se num estágio técnico-científico. Do ponto de vista histórico e do espaço geográfico o que deve ser observado é que a técnica antecedeu às ciências, contudo é somente com a intervenção desta, que a técnica será fundamentalmente impulsionada.

Como regra de método o espaço deve ser considerado como uma totalidade e para analisá-lo podemos fragmentar seus elementos e, depois, voltar a reconstruir o todo novamente. Para Santos será da análise de um dado espaço e da relação existente entre os elementos do espaço, quando se torna possível objetivar a concretude destes, que se pode conhecê-los e defini-los. Os elementos do espaço são variáveis que mudam com o movimento da história, e se esses elementos compõem o todo o que se constata é que a cada movimento histórico a variável muda o seu valor modificando a constituição da totalidade. “Sai-se de uma totalidade para se chegar a outra, que também se modificará”. (SANTOS, 2012 [1985], p. 25-27)

### OBJETOS GEOGRÁFICOS E UNICIDADE TÉCNICA

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



fenômeno técnico apresenta sempre e essencialmente os mesmos caracteres” (ELLUL, 1968 [1954], p. 98)

No período contemporâneo a técnica se apresenta “como a forma mais alta e acabada da racionalidade do homem. (GALIMBERTI, 2016). Para Galimberti (2016, *versão ebook*) a técnica não é mais um capítulo à parte da nossa história, mas sim a linha motriz dos próximos capítulos da história das sociedades humanas. Segundo Ellul (1968 [1954], p. 94) essa realidade advém do fato de a técnica ter atingido um estágio em que é possível a reprodução em solidariedade e em um movimento de autorreprodução.

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

## **REDES: FLUIDEZ E POROSIDADE TERRITORIAL**

Na atual fase do modo de produção capitalista os portos se caracterizam como espaços produzidos e ocupam um lugar central neste modo de produção. Os espaços portuários marítimos distribuem-se pela costa brasileira, mas suas áreas de influência não se restringem à escala local ou regional. (ARROYO, 2014). Em alguns casos, como o Porto de Santos, em São Paulo, de acordo com o porte das transações comerciais a escala se amplia para nacional e internacional. Neste sentido, as condições de fluidez e porosidades territorial, ou seja, as bases técnicas e normativas sustentam as dinâmicas dos fluxos internacionais portuários no período globalizado.

Nas bases da estrutura do sistema de produção capitalista a circulação de bens e mercadorias assume um papel central. A produção, circulação, distribuição e consumo são elementos intrínsecos à atividade portuária. Para Arroyo (2014, p. 1-2) os conceitos de fluidez territorial e porosidade territorial são lentes conceituais que corroboram na estratégia metodológica para análise da base material e base normativa-institucional portuária.

Segundo Arroyo (2014, p. 1-2) os portos caracterizam-se como fixos produtivos que servem em diferentes momentos do processo produtivo. Sendo o conceito de fluidez



territorial definido como “qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento”. Já o conceito de porosidade territorial a autora define como “aquela qualidade dos territórios nacionais que facilita sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento.” As normas jurídicas aparecem como um conjunto normativo editados por diferentes níveis e que atuam conjuntamente com o poder das empresas servindo como estímulo ou obstáculo à fluidez territorial.

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

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

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

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



## MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

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

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

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

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

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



## BRASIL

O sistema portuário dentre as diversas bases técnicas que se incorporam ao território é composto de sistemas de fixos e de fluxos, materiais e imateriais, privilegiando o deslocamento de fluxos materiais de mercadorias e de pessoas. Ao longo da história da formação do território brasileiro é possível observar uma desigualdade na construção dos fixos (portuários) e na movimentação dos fluxos que deram margem a presença de circuitos especializados bem como uma sucessão de sistemas técnicos. (CONTEL, 2011 [2001] p. 357/358)

No período pré-técnico do território brasileiro, que abrange de 1500 a meados de 1870, o sistema aquaviário se compunha basicamente de três outros subsistemas: a navegação de interior (ou hidroviária), a navegação de cabotagem, e a navegação de longo curso (ou marítima).

No território do pré-técnico ao atual período técnico-científico-informacional, passados mais de 500 anos, apenas o subsistema marítimo, de navegação de longo curso, conseguiu acompanhar a evolução das modernas tecnologias do setor marítimo. Entretanto, os investimentos na modernização de portos marítimos não ocorreram nem ocorre de forma homogênea em todo o território.

Os portos que sempre representaram um fator determinante de economia e prosperidade são modernamente parte integrante e fundamental para o sistema global econômico. A partir da década de 1970 tem início no sistema portuário mundial o processo de containerização e logística multimodal. As transformações técnicas e tecnológicas que promoveram a integração planetária, o que corroborou para que emergissem sistemas organizacionais e grandes grupos transnacionais com poder econômico.

Existe hoje uma centralização de grupos de empresas que dominam o espaço marítimo mundial e que constituem verdadeiros poderes supranacionais. É a partir da especialização portuária concorrente que a movimentação das cargas pode ser identificada por mercados geográficos relevantes conforme sua especialização e respectivos índices de concentração. No mercado portuário existem escolhas importantes feitas pelos exportadores e importadores que incluem o preço, a eficiência da prestação de serviços e o custo e a distância para portos estrangeiros. Essa especialização dos portos e a escolha de importadores e exportadores pela utilização de determinados portos e terminais portuários e não outros produz consequências no uso do território.



A partir da década de 1970 a inserção da logística e da containerização portuária permite às corporações inserir velocidade, ampliar escalas e integrar territórios; contudo essa integração é seletiva e passa pelos interesses e critérios corporativos e do capital associado à regulação efetiva do Estado.

A nova realidade econômica mundial impõe modernizações no contexto da nova realidade de globalização das economias. O sistema de transporte marítimo é um fator da economia fundamental para o PIB de qualquer país. Um conjunto de fatores como a transformação da técnica, o aumento das normas técnicas e jurídicas, dos tratados internacionais, da regulação das águas internacionais, das arbitragens marítimas aumentaram a segurança no transporte de cargas e de pessoas por este modal de transporte, o que favoreceu o aumento do interesse e da importância do transporte marítimo global.

As normas técnicas num processo progressivo de implementação de normas têm constituído um facilitador de modernização portuária, de equipamentos, métodos e processos de movimentação de cargas nos portos e terminais portuários. Os portos brasileiros têm incorporado mudanças tecnológicas, containerização e expansão da automação das operações e uso da telemática. Os centros logísticos aceleram os fluxos de bens através de circuitos econômicos em escala mundial. Todavia, ainda persistem nas cidades portuárias conflitos entre aspectos ambientais, sociais e econômicos.

O processo de ocupação e formação do espaço econômico brasileiro possui discontinuidades tanto temporais como geográficas. Sua construção levou mais de três séculos, e o resultado hoje é um verdadeiro mosaico, e cada região produtora se vincula de forma precária aos portos. Em Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil* e em Manuel Correia de Andrade, *A Terra e o Homem no Nordeste*, observa-se que as disparidades regionais brasileiras são frutos não apenas da diversidade geográfica existente em face ao vasto território nacional, mas principalmente pelos ciclos econômicos que se sucederam em função de distintos fatores na formação do território brasileiro.

O porto constitui um fixo enquanto dimensão estruturante de uma rede de conexões inter-regionais que articulam o território nacional. A qualidade e a quantidade dessa integração constituem hoje ponto fundamental para competitividade portuária no mercado global. Ferrovias, hidrovias, aeroportos e portos, além dos equipamentos associados à logística do transporte de cargas, armazéns, estações aduaneiras de interior,



porto seco, constituem a base de infraestrutura de transporte no Brasil. A intermodalidade é responsável pela rede de circulação que precisa ser dinâmica na fluidez de cargas e mercadorias advindas do porto.

Daí que emerge a periodização como um recurso de método necessário para emprendermos a análise, pois os usos do território são distintos a cada período em que emergem novos sistemas de objetos técnicos que hegemonizam os demais sistemas técnicos pretéritos. A técnica, funcionando, em sistema apresenta-se como materialidade, mas também como forma de organização e regulação.

Por esta perspectiva a história do território brasileiro é uma só e ao mesmo tempo “a soma e síntese de suas regiões”. Assim, para a compreensão do processo portuário atual é preciso periodizar para compreender a história dos portos brasileiros. “Períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo.” E uma vez desmantelada a harmonia do todo há uma ruptura que faz pensar no começo de um novo período. (SANTOS e SILVEIRA, 2011 [2001], p. 23-24)

O atual modelo do sistema portuário brasileiro teve início na década de 1950, quando após a Segunda Guerra Mundial, houve uma reestruturação do modelo de comércio internacional. Na década de 1960 um novo modelo se estabelece e intensifica, modelo das livres trocas, com ele há a transnacionalização dos investimentos privados e dos circuitos monetários e financeiros. Em 1979, dezenove das vinte maiores empresas brasileiras eram estatais, sintetizando a política do período. A solidariedade orgânica entre empresas estatais e multinacionais se torna a diretriz da década de 1980. Com o desenrolar da década, contudo, o Brasil começa a sentir seu esgotamento econômico, o declínio das exportações e uma forte redução da participação no mercado global. A década de 1990 tem início em um clima de desanimo dos investimentos brasileiros no setor portuário, em contrapartida assistia-se a um veloz crescimento deste setor nos países da Ásia.

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



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

Há então a ruptura do modelo de regulação predominantemente estatal para uma um modelo híbrido. Nesse modelo híbrido estão presentes o Estado, as corporações hegemônicas, e estruturas organizacionais como sindicatos patronais e de trabalhadores, organizações não estatais de alcance global, agências de investimento multilaterais etc. É a partir dessas três categorias que surge o novo modelo de regulação – as *Agências Nacionais de Regulação*. (ANTAS JR., 2002).

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

Em 1993 em consonância com a política das privatizações é editado o novo marco regulatório da “lei de modernização dos portos” que previu e estabeleceu a possibilidade da operação portuária por parte dos agentes da iniciativa privada. Em junho de 2013 foi decretada a Nova Lei de Portos (Lei 12.815/13). A nova normativa veio justificar os interesses da iniciativa privada permitindo aos operadores de terminais portuários privados a prerrogativa de operar com cargas de terceiros. Nesta iniciativa, em total consonância com os interesses privados, o Porto Central expande sua área de negócios para o setor de contêiner, passando a estabelecer novos contatos com potenciais operadores.

No Brasil, o crescimento das dimensões dos navios cargueiros tem acarretado não só discussões importantes sobre a necessidade de modernização dos portos, mas de central importância a discussão sobre a relação trabalho-capital. Durante todo o século XIX e começo do século XX o trabalho portuário foi realizado por trabalho humano. A atual mecanização trouxe um grande impacto social nas relações de trabalho portuário.

A modernização portuária nos portos globais traz no seu bojo uma das faces cruéis da globalização na substituição de uma grande quantidade de trabalhadores pela moderna mecanização portuária. Atualmente na Ásia existem portos onde a participação humana



é quase inexistente; são os chamados “terminais portuários fantasmas”. No século XIX o trabalho portuário e marítimo constituía um todo; no início do século XX o trabalho se desloca e forma-se a categoria “trabalhadores portuários”. Com o surgimento dos “terminais fantasmas e navios fantasmas” teleguiados há um impacto e um custo social.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hodiernamente os principais portos do mundo estão situados em um ambiente muito competitivo e de alta tecnologia. Necessitam instalações apropriadas não só para os navios que carregam um enorme número de contêineres, como também necessitam ser tecnologicamente apropriados. Um porto bem-sucedido aumenta o comércio portuário e o desenvolvimento de uma região ou de um Estado, por outro lado, a forma conflituosa com que a sua modernização afeta o meio ambiente e o patrimônio cultural tem se demonstrado, em alguns casos, um empecilho para absorção dessa nova tecnologia.

Com o desenvolvimento dos sistemas de informação, comunicação e sofisticadas engenharias relativas à logística, sobretudo após a década de 1970, estas premissas que sempre foram estruturais para a história da navegação passam a ser relativizadas, uma vez que o homem adquiriu condições técnicas de superar barreiras e construir portos prósperos onde antes não seria possível. Nesse sentido, impõe-se aprofundar o debate sobre uma nova dinâmica de relações e rotas marítimas. Atualmente portos que por décadas figuraram como principais passam a perder posições em importância na lógica interna do transporte marítimo global.

A containerização facilitou e melhorou o transporte marítimo em muitos aspectos, por exemplo, diminuindo furtos e roubos e resolvendo a questão de carga geral solta que sofria com avarias; a utilização de contêineres para estas cargas permite que as cargas sejam fechadas e lacradas diminuindo o tempo de entrega e permitindo a intermodalidade de transporte. Contudo, uma série de obstáculos passaram a ser enfrentados: a necessidade de equipamento altamente especializados para manuseio dos enormes contêineres, navios maiores, cais maiores, estaleiros especiais para reparos, substituição de antigos armazéns por grandes áreas para estocagem.

A padronização dos contêineres se tornou fundamental para a funcionalidade da intermodalidade. O que se verifica na prática é que a containerização transformou mais do que a maneira de transportar, mas acaba por definir o sucesso ou insucesso econômico de uma cidade portuária, atingindo também sua hinterlândia ao abrir ou fechar mercados



para a exportação ou importação. A Ásia tem sido a primeira a prosperar com a racionalização dos espaços portuários.

A financeirização pode ser considerada uma fase do capitalismo que se desenvolveu e se intensificou a partir das tecnologias de informação, do mundo globalizado e da desregulação neoliberal dos anos de 1970. É um processo complexo que fundamenta muitas das crises e instabilidades contemporâneas.

Os terminais poderiam ser utilizados como ativos para investimento de capital e considerados uma boa opção de investimento, com baixos riscos, podendo posteriormente serem vendidos como ativo garantindo retorno de investimentos. O setor portuário que sempre teve suas decisões pautadas por agentes de larga experiência técnica tem visto sua tradição mudar na medida em que a financeirização transformou a indústria portuária em um investimento de baixo risco, porém ao longo do processo após a crise de 2008 o que se observa é que alguns terminais se mostraram muito valorizados na compra e desvalorizados na venda; a partir daí novos instrumentos começaram a ser delineados por agências reguladoras, mercado financeiro e operadoras de terminais cada qual buscando contornar os períodos de crise e a defesa de seus interesses.

A formação de alianças entre as maiores operadoras mundiais no transporte de contêineres é uma forma de associação que tem como objetivo a redução de custos e a diminuição de tráfego permitindo um compartilhamento de navios pelos associados. O que se pode verificar, contudo, é que essa associação fortalece um pequeno número de grandes operadoras que acabam por controlar o setor. A “globalização como perversidade” da qual nos alertava Santos (2000, [2011], p. 13)

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

Cada porto inserido em um determinado período histórico adquire um papel no processo produtivo, responsável pela produção, circulação, distribuição e consumo. Como os circuitos produtivos se dão de forma articulada, a importância que cada processo tem a cada momento histórico e para cada porto em particular, ajuda a compreender a organização do espaço.



## REFERÊNCIAS

ANTAS JUNIOR, Ricardo Mendes. **Território e Regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Associação Editorial Humanitas: Fapesp, 2005.

ARROYO, M. **Bases territoriais técnicas e normativas para os fluxos internacionais de comércio. O caso do Estado de São Paulo**. Brasil In Encontro dos Geógrafos da América Latina, Lima, 2013, Anais... Lima: UIG, 2013. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/09.pdf>. Acesso: 10 de nov. 2020.

BASTOS, José Messias; CASARIL, Carlos Casemiro. **A formação sócio-espacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica**. Geosul, Florianópolis, v. 62, n. 31, p. 271-298, jul. 2016.

BERNARDES, Antonio. **Milton Santos: os conceitos geográficos e suas concepções**. IN: Revista Formação (online), v. 27, n. 50, jan./abr., 2020, p.275-299.

CÉLÉRIER, Pierre. **Histoire de la navigation**. Paris: Presses Universitaires de France, 1968 [1956].

ELLUL, Jacques. **A técnica e o desafio do século**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1968 [1954]. Tradução Roland Corbisier.

FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. 7ª edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2007.

GALIMBERTI, Umberto. **Psiche e techene: l'uomo nell'età della tecnica**. 9. ed. Saggi: Universale Economica Feltrinelli, 2016. E-book prima edizione digitale da nona edizione nell'Universale Economica.

GASSET, José Ortega y. **Meditação sobre a técnica**. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 1991[1939]. Tradução José Francisco P. de Almeida Oliveira.

GONÇALVES, Guilherme Leite *et al.* **Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçado no rio de janeiro**. São Paulo: Boitempo, 2020.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006[2001].

ISNARD, H. **O espaço do geógrafo**. Boletim Geográfico, Rio de Janeiro, 36 (258/259), p. 5-16, jul. 1978. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/boletimgeografico/Boletim%20Geografico%201978%20v36%20n258\\_259.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/boletimgeografico/Boletim%20Geografico%201978%20v36%20n258_259.pdf). Acesso em: 23 fev. 2021.

LECOQ, Tristan. **Ports et transports: une nouvelle géographie des mers et des océans**. **Questions Internationales**: Les grands ports mondiaux, Canadá, v. 70, p. 10-20,



nov. 2014. Disponível em:  
<https://lewebpedagogique.com/marcsalach/files/2012/09/0900016007003-1.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2021.

LÊNIN, V. I. **O desenvolvimento do capitalismo na Rússia: o processo de formação do mercado interno para a grande indústria**. 2ª. Ed. Tradução: José Paulo Netto. Revisão, com base no original russo, de Paulo Bezerra. Coleção: Os economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1982].

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução Maria Helena Barreiro Alves. Revisão da tradução: Carlos Roberto F. Nogueira. 5ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2016 [1983; 1859].

\_\_\_\_\_. **O Capital**: Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867].

MASCARO, Alysson Leandro. **Estado e Forma Política**. São Paulo: Editora Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Crítica da legalidade e do direito brasileiro**. 3. ed. São Paulo: Editora Quartier Latin do Brasil, 2019.

PERIDES, Isabel. **O pós-fordismo e sua relação com a dimensão socioespacial**. Resumo expandido. In: Anais do II Seminário Crítica do Direito e Subjetividade Jurídica: Crise do pós-fordismo e autoritarismo contemporâneo; 2021.

\_\_\_\_\_. **As formas sociais e a materialidade da acumulação desigual de tempos nas formações socioespaciais**. Resumo expandido. In: Anais do I Seminário Crítica do Direito e Marxismo no pensamento de Alysson Mascaro; 2021.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. In: Boletim Paulista de Geografia. São Paulo n. 54, p.81-100, jun. 1977.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2012 [1985].

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo Edusp, 2012 [1996].

SERINI, Emilio. **De Marx à Lênine: La Catégorie de “Formation Économique et Sociale”** in La Pensée, Revue du Rationalisme Moderne, n. 159, octobre de 1971, p.3.

SILVEIRA, Maria Laura. **Concretude territorial. Regulação e densidade normativa**. Experimental: Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental. Departamento de Geografia. FFLCH-USP. São Paulo, Ano I, número 2, p. 35-45, mar. 1997.