A nova geografia econômica mundial e a emergência de um novo sistema portuário no Estado do Ceará: o Porto do Pecém

Global economic geographie emergency of a new port system in the State of Ceará: Port of Pecém

La nueva geografía economica mundial y la emergencia de un nuevo sistema del puerto en el Estado de Ceará: Porto de Pecém

Luiz Cruz Lima

Prof. Dr. em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – UECE. Rua Coronel Jucá, 510 apto. 1401, Aldeota
CEP: 60170-320 - Fortaleza, CE.
cruzlima@uece.br

Frédéric Monié

Prof. Dr. do Departamento de Geografia da Universidade do
Rio de Janeiro – UFRJ. República do Peru, 238/902, Copacabana
CEP: 22021-040 - Rio de Janeiro, RJ.
fmonie@uol.com.br

Francisca Gonçalves Batista

Mestranda no Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – UECE. Rua Raul Teófilo, 166, Pajuçara - CEP: 61910-000 - Maracanaú, CE.
geobia@universiabrasil.com.br

Resumo: O presente texto contém um estudo sobre o processo evolutivo dos sistemas de acumulação capitalista fordista e flexível, além de suas implicações nos espaços do mundo subdesenvolvido. Refere-se ao surgimento de novos espaços produtivos e à criação de infra-estruturas, nos países do Terceiro Mundo, para atender exigências do modelo de acumulação vigente. Nesse sentido, o sistema portuário é destacado como fundamental para inserir, no cenário mundial, os núcleos produtivos recém-criados. Como destaque, o trabalho detalha a estrutura do Porto de Pecém, na região metropolitana de Fortaleza, situado estrategicamente para atender as rotas internacionais, vinculando o Nordeste brasileiro aos mercados dos Estados Unidos e Europa.

Palavras-Chave: Sistema fordista, sistema flexível, espaços produtivos, sistema portuário e Porto do Pecém.

Resumen: El texto presente contiene un estudio en el proceso evolutivo de los sistemas de acumulación capitalista fordista y flexible, además de sus implicaciones en los espacios del mundo subdesarrollado. El text, también, se refiere a la apariencia de nuevos espacios productivos y la creación de infraestructuras, en los países del Tercer Mundo, para atender demandas del modelo de acumulación vigente. De esta guisa, el sistema del puerto es excelente para insertar, en el paisaje mundial, los núcleos productivos recén-instituidos. Como la prominencia, el trabajo detalla la estructura de Puerto de Pecém, en el área metropolitana de Fortaleza, puso para ayudar las rutas internacionales estratégicamente, mientras uniéndose el Nordeste brasileño a los mercados de los Estados Unidos y Europa.

Palabras Clave: Sistema fordista, sistema flexivel, espacios productivos, sistema de puertos, puerto de Pecém.

Summary: The text presents a study on the evolutionary process of the systems of fordist and flexible capitalist accumulation, and their implications in the spaces of the underdeveloped world. It refers to the appearance of new productive spaces and the to creation of infrastructures, in the countries of the Third World, to answer demands of the model of effective accumulation. In that sense, the port system is outstanding as fundamental to insert productive nuclei in the world scenery. As prominence, the text details the structure of Port of Pecém, which is strategically located in the metropolitan area of Fortaleza to assist the international routes, linking the Brazilian Northeast to the markets of the United States and Europe.

Keywords: Systeme fordism, systeme flexible, productive spaces, port system, port of Pecém.

Introdução

Faz poucas décadas que regiões e complexos industriais deixaram de ser especializados em realizar todas as etapas da produção. As grandes estruturas produtivas, verticalmente integradas, de tipo tayloristas-fordistas perderam espaço para arranjos produtivos mais flexíveis que transformaram progressivamente o espaço econômico mundial num grande conjunto de pontos especializados na elaboração das partes do todo. Na atualidade, a interconexão desses pontos especializados propicia a formação de redes produtivas, funcionando de maneira bastante fluida com redução dos custos de produção das mercadorias e maior agilidade frente às oscilações dos mercados de consumo. Assim, os portos e aeroportos viabilizam a circulação de pessoas e de volumes gigantescos de mercadorias, e inserem-se nesse novo cenário como meios estratégicos para viabilizar a junção dessas partes dispersas no mundo. Esse é o esquema geral do espaço global dos fluxos e de uma suposta mobilidade generalizada, que vem diluindo o que fora solidificado nos "trinta gloriosos[1] " que garantiram uma expansão inédita do capitalismo após a segunda guerra mundial. No novo contexto que emerge com o esgotamento do fordismo e do nacional desenvolvimentismo, o estado do Ceará experimenta transformações de suas relações com os espaços econômicos nacional e mundial que se traduziram recentemente por investimentos expressivos na sua base infra-estrutural. A construção do porto de Pecém ao norte de Fortaleza ilustra o projeto de inserção do estado nos fluxos de globalização. Para compreender as mudanças recentes do sistema produtivo e de circulação regional cabe, em primeiro lugar, contextualizá-lo no processo de emergência de uma nova geografia econômica mundial que ilustra, mais uma vez, o caráter extremamente dinâmico do capitalismo..

Do mercantilismo ao fordismo

As atuais mudanças podem ser contextualizadas na "longa duração" braudeliana como um processo de atrofia da "civilização material" e de uma dupla dinâmica de expansão secular da economia de mercado e da esfera do capitalismo. As grandes navegações iniciadas no século XV e as conseqüentes conquistas do "novo mundo" e de novos mundos, ilustram o início da expansão mundial do capitalismo, que se realizou, sobretudo na base de intensificação das trocas comercias. A partir daí, esse capitalismo mercantil confirmou o dinamismo das praças portuárias, principalmente da Europa, inseridas em redes de cidades onde os mercadores se posicionavam como agentes extremamente dinâmicos. No entanto, nos séculos seguintes, o ingresso na era industrial colocou entre parênteses a vitalidade das redes transnacionais de cidades enquanto a fábrica e o território nacional se tornavam progressivamente os marcos de referência da organização produtiva. Nesse contexto, marcado por um sistema original de redistribuição dos ganhos de produtividade, o Estado tinha um papel central, contribuindo, em particular,

[1] Trinta anos de crescimento, ou seja, os primeiros anos do pós-guerra em que a economia capitalista apresentava índices altos de crescimento, o que proporcionou um período de acumulação capitalista no pós-guerra, ou o chamado período de acumulação fordista baseado numa produção "rígida", que se revelou mais tarde um entrave para a flexibilização desejada pelo capital.

para a formação da renda do trabalhador através do sistema de bem estar que facilitou o acesso ao consumo de bens padronizados produzidos em larga em escala (BOYER: 1990). Nos países centrais e em algumas regiões de países semiperiféricos, o conflito capital x trabalho foi regulado por governos que garantiram, assim, condições de bem-estar social e pleno emprego, cujos efeitos se refletiam nas negociações coletivas, favorecendo uma relativa paz social (MÉNDEZ, 1997). A concentração de elevados contingentes de trabalhadores em grandes fábricas - os centros industriais de uma mesma região ou de grandes cidades –, contribuiu, no decorrer dos anos, para desencadear movimentos populares, às vezes radicalizando-se contra o sistema capitalista, rompendo dessa forma a regulação pelo "compromisso fordista". Paralelamente, a saturação dos mercados de consumo de bens voltados para o equipamento do lar e a crescente subjetividade do consumidor, que reivindica produtos cada vez mais personalizados, contribuem para a crise do regime de acumulação fordista.

No mesmo momento, ressalta MÉNDEZ (1997), a dinâmica de acumulação fordista gerou um crescimento econômico muito seletivo, resultando numa polarização espacial, tanto das atividades como das riquezas produzidas. Essa nova realidade passou a dificultar os fluxos nos centros urbanos industriais, além de contribuir para o aumento da poluição, da degradação do meio ambiente, do número de acidentes, do custo dos terrenos etc., provocando uma multiplicação das deseconomias de aglomeração. Enfim, a exaustão gradual do sistema técnico herdado das duas primeiras revoluções industriais comprometia também a manutenção de um elevado ritmo de aumento da produtividade do trabalho.

Redes, interações no pós-fordismo

Frente a uma situação nova que questiona a organização espacial e tecnicamente rígida da produção, com o consumo em massa e alienação do trabalhador na fábrica de tipo taylorista-fordista, as firmas passam a desenvolver estratégias que rompem com a rigidez funcional das operações centradas na grande fábricas e nos limites dos territórios nacionais. A produção industrial tende, então, a ser pulverizada em unidades espalhadas pelo mundo e cuja localização muda de acordo com o ramo. As indústrias de baixo conteúdo tecnológico buscam, assim, cada vez mais países subdesenvolvidos com capacidade técnica instalada e oferecendo mão-de-obra barata como o Brasil, Argentina, México, Índia, China etc. Outros setores de maior conteúdo tecnológico multilocalizam sua produção em sítios que têm a capacidade de inserir-se de forma flexível e competitiva em redes de valor agregado de alcance mundial (VELTZ, 2002). Dependendo da posição de cada sítio no conjunto, são privilegiados fatores locacionais como o grau de profissionalização da mão-de-obra, as condições de acessibilidade, a proximidade de um mercado de consumo de grande porte, a estabilidade institucional etc. Multiplicam-se, assim, territórios produtivos de diversos tipos ao redor do mundo: distritos de pequenas empresas, pólos tecnológicos, arranjos produtivos locais, zonas francas de grandes dimensões ou, ainda, plataformas logísticas. Alguns autores, como GOUSSOT (1998:24) evocam um processo de desindustrialização enquanto outros entrevêem a consolidação de uma "economia industrial de serviços" (VELTZ: 2002)

cada vez mais dependente dos níveis superiores de apoio à produção, essencialmente concentrados nas grandes metrópoles. Por sua parte, BENKO e LIPIETZ (1994: 4) insistem no fato que a atual fase de organização da produção "*afeta as relações entre as empresas. À grande empresa integrada, sucede a rede de empresas especializadas, ligadas por relações de subcontratação ou de parceria (...)*".Para que essa produção chegue aos mercados de consumo é preciso que as empresas subcontratadas estejam de preferência "agrupadas em torno de um porto ou de um aeroporto", o que facilitará o escoamento das mercadorias. Para isso, exige-se uma logística eficiente e muito bem planejada.

O novo cenário desenhado pela re-localização das plantas fabris; a multilocalização da produção industrial; a terceirização sistemática e, conseqüente, a formação de redes produtivas que envolvem um número maior de atores sócio-econômicos e de escalas geográficas variadas mobilizam um aparato tecnológico extremamente sofisticado para viabilizar interações materiais (navios porta-contêiners da última geração, por exemplo) e imateriais (computadores, sistemas EDI, fax, telefones etc). A fluidez e a qualidade da circulação da informação revelam-se fundamentais nesse "espaço global dos fluxos" (CASTELLS: 1999). HARVEY (1989:150) sintetiza assim essas mudanças:

> O mais interessante na atual situação é a maneira como o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovações tecnológicas, de produto e institucional.

É, então, importante ressaltar que a consolidação de novos quadros espaciais e institucionais da produção se deu, sobretudo, pela forte pressão do sistema capitalista que precisava se expandir, desprendendo-se de uma forma de produção rígida (período fordista) para arranjos mais flexíveis na relação com o consumo, na produção e na distribuição (BENKO, 2002 e PIORE e SABEL: 1984). A flexibilização da produção no sentido de sua organização em redes flexíveis provoca uma intensificação dos fluxos materiais e imateriais, em particular intra-firmas, que extrapolam a escala regional e nacional e ganham uma dimensão mais internacional. Para tanto, exigia-se uma adequação dos sistemas de circulação e dos meios e das infra-estruturas de transportes e de comunicação. Assim, as "regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo para sua subsistência, pois, com os meios rápidos e eficientes de transportes, podem buscar em qualquer outro ponto do país e mesmo do planeta, aquilo de que necessitam" (SANTOS, 1997c). Dessa forma, os territórios vão agregando modernos objetos técnicos, dinamizando os circuitos da produção e contribuindo para a transformação das estruturas produtivas, políticas e sociais dos territórios que se inserem nesse processo.

Para BAUDOUIN (2003:26), essas transformações têm algumas implicações como colocar "em cena atores oriundos do mundo industrial e da mundialização, cujos objetivos e estratégias são divergentes e freqüentemente antagônicos. Esse fenômeno nos convida a analisar os lugares do antigo e do novo paradigma, onde esses atores coexistem e se enfrentam". As cidades portos figuram entre os lugares onde os desafios colocados pela emergência dessa economia de circulação se impõem com a maior relevância.

Integração produtiva e evolução do sistema portuário

A multilocalização das unidades produtivas ou a simples relocalização de plantas fabris para novos espaços industriais (litoral chinês, novos Tigres, Tunísia, fronteira do México com os Estados Unidos, etc.) supõe sofisticadas redes logísticas que garantem a entrega no prazo certo das peças, dos subsistemas ou dos manufaturados para os clientes. Para MÉNDEZ (1997), a revolução no sistema de transportes, seja marítimo ou ferroviário, aumentou exponencialmente o deslocamento das mercadorias e das pessoas, além de contribuir para a redução das distâncias/tempo. Na medida em que as trocas internacionais de mercadorias são preferencialmente realizadas por via marítima, os portos ocupam uma posição estratégica no seio dessa economia de circulação. PIERRE GEORGE (1970:309), nos lembra que "os transportes marítimos são, antes de tudo, transportes maciços capazes de escoar a longas distâncias e por taxas de frete relativamente baixas, enormes tonelagens de mercadorias". Eles são, nessas condições, perfeitamente adaptados ao novo contexto produtivo em que as cidades marítimas participam da intensa competição entre os lugares para "a captação de fluxos de bens, capitais e informação que circulam em volumes cada vez maiores no espaço econômico mundial" (MONIÉ, 2003: 57). Isso explica que, desde os meados dos anos 1970, grandes mudanças foram implementadas na tecnologia portuária. A sistematização do uso do contêiner[2] foi uma delas. Este equipamento facilitou um manuseio das mercadorias no navio e no retroporto muito mais ágil do que o manuseio tradicional dos sacos e tonéis nos cais e navios especializados no transporte de granéis líquidos ou sólidos. Em decorrência da mudança do perfil das cargas, mais manufaturados e relativamente menos matérias primas, o contêiner passou a ser uma exigência dos exportadores, o que pode, como no caso do Brasil, causar problemas numa conjuntura caracterizada pelo crescimento rápido das exportações que explica a carência de caixas em alguns portos do país como o de Santos, em São Paulo. Paralelamente, a infra-estrutura e os equipamentos portuários foram modernizados para adequar-se operacionalmente às exigências dos armadores que passaram na mesma época a usar navios maiores e mais sofisticados para diminuir o custo do frete e aumentar as rotações anuais.

Nesse cenário, SILVA e COCCO (1999:12) concordam com HARVEY (1989), referindo-se aos portos em geral e em particular aos portos brasileiros, ao afirmarem que os terminais portuários:

> (...) devem conectar, entre si e com os mercados, bases produtivas que não se caracterizam mais pelas grandes concentrações industriais (chamadas de fordistas), mas por sistemas produtivos organizados em redes (as indústrias flexíveis, definidas também como pós-fordistas).

COLLIN (1999: 39) confirma ao afirmar que "os portos são os lugares centrais dessa conexão com a troca internacional, permitindo que cada país introduza, não apenas mercadorias, mas, igualmente e, sobretudo, as mais-valias resultantes da passagem das mesmas por essa conexão". Ou seja, com essa funcionalidade, os portos assumem

[2] É um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança, inviolabilidade e rapidez.

um caráter de infra-estrutura com extensão universal. É nessa dimensão que o porto serve como o objeto que possibilita a realidade do mundo da produção atual. Como bem explica SANTOS (1997b: 65): "nas condições da economia atual, é praticamente inexistente um lugar em que toda a produção local seja localmente consumida ou, vice-versa, em que todo o consumo local é provido por uma produção local".

No entanto, o porto não pode ser considerado por si só, pois ele ultrapassa a noção de elemento técnico, sendo também o produto de interações locais, regionais, nacionais e internacionais que se estruturam de forma diferenciada no tempo e no espaço. Questionam-se a possibilidade da relação entre o objeto técnico e a cidade em participar de estratégias de desenvolvimento do território urbano ou regional. Por isso, uma corrente de pesquisadores enfatiza, há alguns anos, a necessidade de perpassar o simples estudo das relações do porto com suas *hinterlândias* marítimas e terrestres para pensar de que maneira uma plataforma portuária pode contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico no âmbito de um novo contexto produtivo (COCCO E SILVA, 1999; MONIÉ E SILVA, 2003).

As chamadas cidades portuárias que encontramos hoje, essencialmente na Europa do Norte (Antuérpia, Hamburgo, Barcelona, etc.) e na Ásia (Hong Kong), ilustram as possibilidades abertas pela globalização às aglomerações capazes de mobilizar suas competências territoriais, em particular seus serviços de apoio à produção e logísticos, para agregar valor aos fluxos do comércio internacional nos pontos de conexão dos vetores regionais e intercontinentais de circulação.

Evolução do sistema portuário brasileiro

No caso específico do Brasil, a reestruturação produtiva acompanhada da abertura comercial e do processo de construção do Mercosul deveria incentivar estudos sobre as dinâmicas em curso nas principais cidades portos do país que, em conseqüência, desse novo contexto passam a ocupar uma posição central, pois mais de 90% das exportações transitam atualmente por elas. A geografia portuária brasileira dedicou tradicionalmente seus estudos monográficos aos portos mais diretamente ligados ao desenvolvimento econômico do país, com destaque para o Rio de Janeiro e de Santos que se tornaram os grandes "portos do café" a partir dos meados do século 19. Autores, como ARÁUJO FILHO (1969) que estuda mais especificamente os casos de Santos e Vitória (1974), têm uma preocupação nítida com a questão da "hinterlândia portuária" como um fator intrinsecamente ligado à dinâmica da rede portuária: "sendo a Hinterlândia o móvel dinâmico de um porto, este acaba sendo um instrumento de compreensão da situação regional, principalmente quando a ele se associa um fenômeno urbano de certa qualidade organizadora (...)". A força produtiva da região Sudeste fez com que ela se destacasse, então, como a primeira do país a construir seu "porto organizado" numa conjuntura de intensificação das trocas comerciais que supõe maiores investimentos nos portos e maior organização do trabalho nos cais de circulação – portos, estradas e ferrovias, ou seja, todo o aparelhamento técnico descrito por PRADO JUNIOR (1998) quando se refere às obras realizadas no período imperial. A formação e a evolução do sistema portuário brasileiro ilustram então uma inserção periférica dentro da divisão internacional

do trabalho que tinha por principal propósito a exportação eficiente e barata de produtos primários (açúcar, borracha, café, algodão etc) rumo às potências coloniais e neocoloniais e a importação de bens manufaturados destinados prioritariamente à elite urbana e às oligarquias agrárias.

Nas décadas seguintes, o caráter relativamente marginal da geografia dos transportes ocasionou certa escassez tanto no que diz respeito às monografias regionais quanto da evolução do corpo conceitual. O porto continuou assim muito sendo apreendido como um simples instrumento de transporte ou ainda como porta de entrada e saída das riquezas do país, transformando as cidades portuárias em elos de submissão a uma divisão internacional do trabalho injusta, como questiona o antropólogo Darcy Ribeiro, citado em SILVA e COCCO (1999). O contexto é de uma ampliação da capacidade industrial nacional que eleva o fluxo dos negócios internacionais, com destaque para o crescimento vultoso do volume de exportação de ferro e grãos e importação de trigo, o que vem exigir a ampliação da capacidade dos portos brasileiros. Na época, assistimos a uma multiplicação dos estudos feitos pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN que recomendam, assim, investimentos pesados nas infra-estruturas portuárias como foi o caso em Santos (SP), em 1964, quando foi criada uma Comissão Especial para a Coordenação dos Serviços Portuários de Santos – COSEPS, com finalidade de "eliminar os freqüentes congestionamentos no porto; aumentar sua produtividade; reduzir o custo operacional; e objetivar o barateamento do frete marítimo" (VARGAS, 1994: 78). A partir desse momento, foram se implantando diversos portos especializados, geralmente privativos: de minérios e manganês, no Amapá; de minério de ferro, no Espírito Santos como Tubarão; um terminal especializado em açúcar, no Recife; um terminal salineiro, no Rio Grande do Norte, além dos terminais petroleiros da Petrobrás nos estados da Bahia, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Santa Catarina.

Os portos desempenhavam na época um significativo papel mesmo obedecendo às regras rígidas da produção industrial em vigor durante o nacional desenvolvimentismo, quando "(...) os portos mantinham um perfil altamente setorizado, ou seja, segmentado e direcionado à movimentação de tipos específicos de carga, sem se mostrarem muito flexíveis às variações da natureza do produto, às modificações da tecnologia dos transportes ou às alternativas do mercado" (SILVA e COCCO, 1999:16). Os mesmos autores qualificam o porto da era fordista de *prótese* das linhas de montagem fabril.

No entanto, no final dos anos 1980, esse sistema portuário nacional revela-se cada vez mais inadequado num contexto caracterizado por crescentes exigências por partes das firmas industriais e dos armadores em termos de qualidade do serviço prestado e de custos portuários. O debate acerca do Custo Brasil ilustra de que maneira as deficiências infra-estruturais na área dos transportes ganham destaque nos anos 1990. Os programas do governo federal *Brasil em Ação* e *Avança Brasil* pretendem solucionar esses gargalos graças a uma nova concepção do planejamento territorial e a modernização da base infra-estrutural com destaque para os setores do transporte e portuário. A construção ou a ampliação dos portos de Rio Grande, Santos, Sepetiba, Suape e Pecém revela-se nesse contexto estratégica para "a inserção competitiva do Brasil nos fluxos da globalização" (MONIÉ, 2001). Paralelamente, as leis de reforma portuária de 1993 e 1996 têm por objetivo promover um choque de gestão na administração dos portos nacionais.

Do seu lado, o estado do Ceará se firma, rapidamente como um palco privilegiado para políticas públicas que usam a tecnificação de seu território no intuito de diversificar e modernizar sua economia para se inserir de forma mais competitiva no mercado mundial.

Formação histórica da base econômica e do sistema portuário cearenses

Antes disso, cabe lembrar que a formação histórica do sistema portuário cearense remete as funções impostas pelo modelo primário exportador vigente no Brasil até os anos 1930/40. Nos séculos 18 e 19, a base da economia do estado era basicamente agropastoril com destaque para a cultura do algodão, o qual iria mais tarde se revelar importante para a implantação das primeiras indústrias têxteis. O algodão foi, portanto, na época da independência da América do Norte que deixou a Europa desprovida do produto, o grande marco para a primeira inserção significativa do Ceará nos mercados internacionais.

Os ancoradouros simples, os trapiches, e depois os portos de Aracati, Camocim e Acaraú tinham, até o momento, por vocação única o manuseio desse algodão e de produtos como carne do sol, derivados de carnaúba das beiras do Rio Jaguaribe, o café das Serras de Maranguape de Baturité (GIRÃO 1985) e outros produtos regionais exportados para os países europeus, os Estados Unidos ou centros de consumo no litoral brasileiro. É importante ressaltar que a consolidação desses portos deu-se com a construção da ferrovia que favoreceu a dinâmica da economia primária-exportadora, proporcionando intensa movimentação da cidade portuária que estava muito ligada ao sertão através da coleta da produção primária.

Mas o aumento da produção de algodão combinada com a abertura dos portos brasileiros, passou a demandar a ampliação do sistema portuário estadual que ganhou mais capacidade de escoamento com a construção do Porto de Fortaleza, em meados do século XX. Foi, portanto, "graças ao porto e ao desenvolvimento da cultura do algodão, a abertura de Fortaleza, para o mar acontece" (DANTAS, 2002). Antes, a princípio, as exportações eram transportadas via cabotagem atém os portos São Luiz, Recife e Salvador donde seguiam para os mercados externos.

A partir da década de 30, a economia cearense passa assumir maiores características de modelo exportador, o que se intensifica com a situação de favorabilidade à comercialização dos produtos primários, para fins essencialmente de exportação, tornou-se essencial a existência de um porto mais organizado, com maior acessibilidade e segurança. Assim, foi proposto e construído o Porto do Mucuripe.

Com o advento da Lei nº 8.360/93[3] que busca a efetiva modernização dos portos brasileiros, importantes modificações foram realizadas na estrutura organizacional e operacional do Mucuripe. Com a instalação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, o Porto de Fortaleza foi o primeiro do país a promover a escalação de mão-de-obra avulsa de forma consensual, através de regras estabelecidas em Convenção Coletiva de Trabalho firmada entre os Sindicatos dos Operadores e dos Trabalhadores, com a intervenção do OGMO.

[3] Informações retiradas de material cedido pela empresa Docas do Ceará. (Balanço das Realizações – Companhia Docas do Ceará - 1995/2002).

Outro destaque foi a parceria com a iniciativa privada, o que permitiu obter maior eficiência operacional do porto, ampliação da movimentação de cargas e mobilização de recursos para novos investimentos. Nesse sentido, ressalta-se a implantação da empresa Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda (TERGRAN), empreendimento criado por consórcio entre os três moinhos de trigo – M. Dias Brancos, Moinho Fortaleza e Moinho Cearense. Com efeito, houve uma elevação na capacidade de armazenagem do porto para 230 mil toneladas, a segunda maior do país. De acordo com a empresa Docas (jan, 2005), os ganhos obtidos com o processo de desestatização da operação portuária permitiram a redução da tarifa portuária em quase 22%, em termos reais, entre 1995 e 2002.

No campo da gestão e administração, foram modernizados os sistemas de planejamento, informação e controle, implantando o novo modelo de gestão organizacional, em que todos os setores da empresa foram informatizados, passando a comunicar-se em rede, ampliando a integração e a eficiência administrativa.

A partir da implementação de novas técnicas operacionais, bem como a transferência das operações portuárias para a iniciativa privada e a adequação da Companhia Docas do Ceará – CDC às novas funções de Autoridade Portuária e Gestora do Patrimônio Público implicaram na redução da força de trabalho da empresa. Com a implantação do Programa de Demissão Voluntária, o quadro de servidores da Companhia foi reduzido de 328, em 1995, para 129 empregados, em 2002.

O ritimo acelerado do processo da globalização da economia mundial põe em evidência a circulação das mercadorias em qualquer lugar do mundo, os portos se destacam nesse sentido, por oferecerem possibilidades para transportar grandes volumes de produtos. No entanto, precisam estar equipados de acordo com as exigências dos transportes seja marítimos ou terrestres.

O Porto do Pecém e a inserção do Ceará nos circuitos comerciais globais

Como ocorreu no resto do país, o tradicional setor portuário cearense teve na década de 1990, sua configuração físico operacional e sua capacidade de atender as demandas da economia em via de reestruturação questionadas. Segundo o discurso dominante, a modernização do sistema produtivo, devia absolutamente ser acompanhada por inovações tecnológicas e institucionais sob a pena de marginalizar Fortaleza e o Ceará em relação ao mercado global. O discurso da inserção competitiva na globalização acabou vingando também nesse estado onde o novo jogo de alianças políticas internas e com o governo federal garante na última década do século XX, uma série de inovações técnicas nos setores produtivos, contribuindo para a eclosão de uma economia mais competitiva no mercado interno e externo. Com efeito, AMARAL FILHO (2003: 367), informa que:

> Dentre as economias estaduais brasileiras, a do Ceará vem se destacando nos últimos anos pela reforma do Estado, ajuste das contas públicas, incremento nos investimentos público e privado e mudança do regime de crescimento acompanhada por variações positivas persistentes do PIB - Produto Interno Bruto -, em especial

nas áreas urbanas e nos setores industrial e de serviços.

Diversos projetos de infra-estruturas técnicas tiveram então por objetivo principal facilitar as interações dessa economia em expansão com os mercados nacional e internacional, fazendo "do Estado do Ceará de um núcleo de irradiação do desenvolvimento[4] ", segundo o governador da época. Dentre essas obras, destacam-se: a ampliação do aeroporto Pinto Martins, transformando-se em um aeroporto internacional para que pudesse atender a nova dinâmica de crescente internacionalização da economia cearense; a construção de açude Castanhão, o maior do Estado do Ceará, visando garantir recursos hídricos para o território cearense, bem como desenvolver projetos de irrigação, voltados para a especialização da agricultura; na capital e no litoral diversos investimentos, viários, energéticos etc. viabilizaram a rápida expansão do turismo nacional e internacional. As políticas públicas favoreceram também a instalação de indústrias (têxtil, calçado, etc.) através de programas de incentivos fiscais, visando a difusão de unidades produtivas modernas no interior do estado. Mais de trezentas indústrias de bens de consumo se alocaram, assim, no Ceará na última década.

Mas, a instalação dessas novas indústrias e o dinamismo da agricultura irrigada provocaram rapidamente um aumento no volume de produção de bens em grande parte destinados à exportação. A disponibilidade de um porto capaz de atender as exigências dos megacarriers globais que operam navios porta contêineres com grandes calados foi considerada estratégica.

Como em inúmeras outras cidades do mundo, o porto urbano, no caso o do Mucuripe foi condenado por não atender essa demanda, uma vez que seu calado encontrava-se na batimetria de 10 metros, enquanto os navios atuais precisam de uma profundidade superior a 15 metros. Além disso, sua localização numa área urbana densamente ocupada, que limita as possibilidades de expansão, tornou inviável a transformação do Mucuripe num megaporto moderno de tipo hub. Para contornar o que foi apresentado como um gargalo infra-estrutural dificultando a inserção da economia cearense no mercado mundial, os governos federal e estadual projetaram a construção de uma nova plataforma portuária ao Norte de Fortaleza num contexto caracterizado pela multiplicação de projetos estruturantes. O local escolhido, o distrito do Pecém apresentava diversas vantagens entre as quais águas profundas, baixa ocupação demográfica e posição estratégica no sistema portuário brasileiro, pois o estado do Ceará se encontra relativamente perto dos mercados e das rotas marítimas internacionais consolidadas do hemisfério norte. Essa vantagem locacional viabilizou o crescimento da atividade do terminal por onde transitam navios operando linhas que conectam o território cearense a alguns dos portos mais importantes da Europa e Oriente Médio. Com três anos de funcionamento, o Terminal conta com linhas regulares para Europa, Estados Unidos e para o Golfo do México e o Caribe.

Hoje, o terminal portuário *off shore* do Pecém é composto por 2 *piers* de atracação ligados às instalações terrestres por uma ponte, um quebra-mar em forma de "L", pátios de estocagem de contêineres, armazéns, prédios administrativos e de apoio, entre outros.

O governo do estado tem por objetivo a expansão da capacidade operacional mediante a construção de um píer suplementar. O Porto do Pecém está operando de

[4] Ceará, Governador 1999-2002 (Tasso Jereissati) Mensagem à Assembléia Legislativa. Fortaleza: SEPLAN, 2000.

acordo com as normas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional-IMO, com destaque para as rígidas normas de segurança cujo respeito garante o acesso aos mercados internacionais, sobretudo o dos Estados Unidos, principal destino das mercadorias cearenses[5]. Enfim, vale destacar que o estado cearense pretende valorizar as condições do retroporto para criar um verdadeiro complexo industrial portuário, o Complexo Industrial e Portuário de Pecém - CIPP -, disponibilizando para isso, uma ampla área de terrenos servida pela CE 422 – via construída pelo Estado, interligando a BR 222 ao porto, e um ramal ferroviário.

O exemplo do Porto de Pecém revela-se, assim, ilustrativo da leitura feita do processo de globalização pelos atores econômicos e políticos que subordinam determinados territórios às exigências logísticas impostas pelos armadores, de um lado, e pelas transnacionais "terrestres", do outro. A globalização é, nesse caso, um espaço de fluxos onde cabe dispor de instrumentos suficientemente sofisticados para poder "capturar" e redistribuir com baixo custo e excelentes condições de segurança o maior volume de bens, informações ou pessoas. O projeto de Pecém lembra, então, outros empreendimentos europeus (Gioia Tauro, Algeciras), asiáticos (Colombo) ou brasileiros (Sepetiba) realizados em áreas periféricas – em escala metropolitana e/ou nacional – que escolheram a opção da fluidez absoluta em detrimento de políticas públicas mais ambiciosas de uso do porto como instrumento a serviço do desenvolvimento do território urbano ou regional. Nesse sentido, apesar de um contexto produtivo em plena reestruturação, observamos certa permanência no que diz respeito às políticas públicas voltadas para o setor portuário no Ceará, como no resto do país.

Considerações finais

As políticas públicas experimentadas no Ceará e no Brasil nas duas últimas décadas apreendem freqüentemente o processo de globalização como a formação de um espaço global de fluxos onde a sofisticação das cadeias logísticas se traduziria por uma crescente "indiferenciação" territorial, pois a fluidez absoluta acabaria definitivamente com a "tirania da distância". Por isso, governos centrais e locais vêm investindo enormes volumes de recursos aplicados em infra-estruturas e redes técnicas voltadas para a simples atração dos fluxos do comércio internacional. A disponibilidade em aeroportos, teleportos, plataformas logísticas ou portos modernos e eficientes seria uma condição suficiente de inserção competitiva das cidades na globalização. O estudo do porto cearense do Pecém nos revela essa realidade, à medida que se configura numa estrutura moderna, com equipamentos tecnológicos de última geração, pouca utilização de mão-de-obra local, atendendo com presteza aos imperativos de fluidez de armadores e grupos econômicos que organizam seus sistemas circulatórios segundo lógicas globais. Por isso, esses equipamentos adquirem ás vezes a feição de "ilhas tecnológicas" que interagem pouco com o desenvolvimento do seu entorno

[5] Recentemente, por solicitação dos EUA, a IMO determinou que os portos do mundo inteiro reforçassem seus planos de segurança. A aplicação das novas normas custou US$ 5 milhões ao Porto de Pecém que foi o primeiro no Brasil a receber a aprovação da IMO, através do ISPS Code (Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuária).

imediata que pode até sofrer impactos ambientais e sociais negativos como o apontam vários estudos realizados sobre o porto do Pecém. Frente a essa opção "desterritorializante", ainda poucas cidades marítimas ou estados elaboram projetos de desenvolvimento baseados na valorização de suas competências territoriais locais ou regionais. A condição de cidade porto oferece, por exemplo, a opção de definir iniciativas voltadas para mercantilização dos crescentes fluxos que por eles transitam conforme o demonstram os exemplos de Antuérpia, Roterdã, Hamburgo, Barcelona e talvez Itajaí no caso do Brasil. Para isso, precisa-se re-aproximar o porto da cidade através da mobilização conjunta de recursos sociais que cada vez mais conferem seu impulso inicial ao desenvolvimento de economias fortemente territorializadas.

Referências

AMARAL FILHO, Jair do. Ajustes estruturantes, novas formas de investimentos públicos e novo regime de crescimento econômico no Ceará. In: *Regiões e cidades, cidades nas regiões:* o desafio urbano – regional. LORA, Maria, GONÇALVES, Carlos Antônio Brandão e GALVÃO, Antônio Carlos Filgueira (Org.). São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969. 200 p. (Biblioteca geográfica brasileira. Série a).

_____. *O Porto de Vitória*. São Paulo: IGEOG., 1974. 300 p. (Série Teses e Monografia nº 09).

BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In: SILVA, Gerardo, COCCO, Giuseppe. (Org). *Cidades e portos:* os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 27-38.

BENKO, George. *Economia, espaço e globalização:* na aurora do século XXI. 3. ed. Ao Paulo: Hucitec, 2002. 266p.

BENKO, Georges & LIPIETZ, Alain. O novo debate regional. In: BENKO, Georges & LIPIETZ, Alain. (Orgs.). *As regiões ganhadoras – distritos e redes:* os novos paradigmas da geografia econômica. Oeiras, Celta Editora, 1994. pp 3-15.

BOYER, Robert. *A teoria da regulação:* uma análise crítica. São Paulo: Nobel, 1990.

CASTELLS, Manuel. *A era da informação:* economia, sociedade e cultura. A sociedade em rede. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COLLIN, Michele. A evolução do estatuto dos portos na Europa. In: SILVA, Gerardo, COCOO, Giuseppe. (Org). *Cidades e portos:* os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. p. 39-62.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. *Mar à vista:* estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza Museu do Ceará / Secretária de Cultura e Desporto do Ceará, 2002. 111p.

GIRÃO, Raimundo. *Evolução histórica cearense*. Fortaleza: BNB. ETENE, 1985. 446p.

GEORGE, Pierre. *Geografia econômica*. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1970.

GOUSSOT, Michel. *A indústria no mundo*. Paris: Armand Colin, 1998. 95 p.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989. 349p.

MONIÉ, Frédéric. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONÉ, Frédéric, SILVA, Gerardo (Org.). *A mobilização produtiva dos territórios:* Instituições e logística de desenvolvimento. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 57-80.

MÉNDEZ, Ricardo. *Geografía econômica*. La lógica espacial del capitalismo global. Barcelona: Ariel Geografia, 1997.

PIORE, M & SABEL C. *The second industrial divide:* possibibilities for prosperity. Nova Yorque, Basic Books, 1984.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 45. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

SANTOS, Milton. *Técnica espaço tempo:* globalização e meio técnico-científico informacional. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997b. 190 p.

_____. *Metamorfose do Espaço Habitado*. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997c. 124p.

SILVA, Geraldo & COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA, Geraldo & COCCO, Giuseppe (Orgs). *Cidades e portos:* os espaços da globalização. Rio de Janeiro: 1999. pp 9-26.

VARGAS, Milton. Construção de portos. In: MOTOYAMA, Shozo. *Tecnologia e industrialização no Brasil:* uma perspectiva histórica. São Paulo: UNESP, 1994. p. 67-84.

VELT, Pierre. *Des lieux et des liens*. Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation. Paris, Editions de l'Áube, 2002.

WEIGEND, Guido G. Alguns elementos no estudo da geografia dos portos. *Boletim Geográfico do IBGE*. Rio de Janeiro ano 29, n. 219, 1970. p. 3-13.

Recebido para publicação em abril de 2005
Aprovado para publicação em maio de 2005