

Alianças, América latina e sistema marítimo portuário mundial

Introdução

A atual etapa da globalização se caracteriza por uma dupla dinâmica: aumento das trocas internacionais que decorre do crescimento econômico global e da inserção de países emergentes no mercado mundial; formação de redes produtivas que através da integração de suas unidades intensificam as trocas intra-empresas. Por isso, forma-se o que Castells (1999) caracteriza como “espaço global de fluxos” cujo eixo estruturante é o sistema marítimo portuário mundial, responsável pela circulação da maior parte das trocas. A dinâmica em curso se traduziu por mudanças profundas na organização das empresas que prestam serviços de transporte marítimo.

Esse trabalho tem por objetivo central entender porque surgiram e se multiplicaram alianças de operadores marítimos nas duas últimas décadas e como isso afetou o posicionamento da América latina no sistema marítimo portuário mundial. Como objetivos específicos torna-se necessário analisar e identificar: O contexto de transformações do espaço econômico mundial em que a formação de alianças se insere; Quais os principais atores mundiais e latinos do transporte marítimo e; quais foram as consequências das práticas destes atores para a América latina.

1. Transporte marítimo, globalização e circulação

A formação do “espaço global de fluxos” (Castells 1999) provocou mudanças profundas na organização espacial das atividades econômicas. Castro (2005) define a globalização como “um processo que torna toda a extensão do planeta um espaço”, e ressalta que tal processo tem se acelerado, com os avanços tecnológicos aplicados à informática, transportes e às telecomunicações. Para o capital produtivo isso significa dizer que se ampliaram as possibilidades e estratégias para produção, visando aproveitar as vantagens locais de diferentes áreas do globo terrestre, mediante o uso de tecnologias e uma organização espacial flexível que facilite a integração da cadeia empresarial fragmentada e dispersa pelo globo. Tal como afirma Peyrelongue & Martínez (2001) “a globalização econômica e abertura comercial criaram a possibilidade de integrar mercados em escala global mediante a formação de redes produtivas e territoriais apoiadas em inovações tecnológicas”.

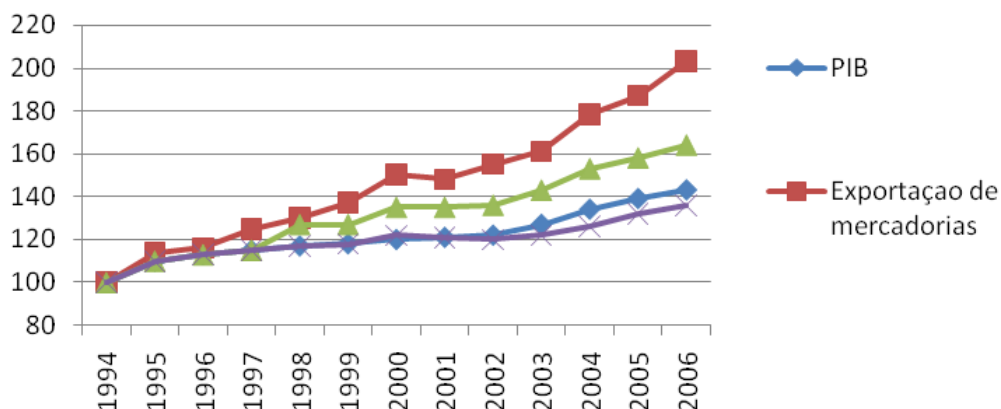
Segundo Hoffmann (1999) o transporte é um dos quatro pilares da globalização junto com a comunicação, a liberalização do comércio e das tecnologias computacionais. “As melhorias nos sistemas de transporte facilitaram a circulação de mercadorias no mundo. A tecnologia computacional é a base dos serviços pós-industriais, a liberalização do comércio permite a aquisição de recurso em escala global e os avanços nos serviços de telecomunicação permitiram a ampliação da escala de difusão de informações.”

As transformações espaciais em curso indicam, assim, o ingresso da economia mundial na era da integração produtiva que Pierre Veltz (1999), caracteriza como “processo de constituição de redes de valor agregado articulando unidades de produção, sistemas logísticos e mercados do consumo, segundo lógicas multi-escalares”. Isso significa dizer que as empresas e firmas buscam integrar o espaço produtivo fragmentado através de uma logística pautada na eficiência organizacional.

Por isso, o transporte marítimo se firma como grande responsável pela transferência de bens no mundo, sendo inclusive superior ao produto bruto (PIB) mundial e a produção industrial (gráfico 1). “De uma situação em que transporte marítimo era apenas uma infraestrutura/suporte para mobilidade e viagem, passando

para uma fase em que é um fator chave de articulação da produção e mercado global. O crescimento do comércio mundial e a divisão internacional do trabalho, aumentaram a frota em circulação[...]Em termos de peso o transporte marítimo responde a cerca de 96% das cargas mundiais.” (Rodrigue, 2006).

Gráfico 1- PIB(GDP), Produção industrial (OECD), Transporte marítimo(vol) e Exportação de mercadorias (vol) 1994-2006



Elaborado por: SOUZA, E. M.R / GEOPORTOS (2008)

Fonte: Review of maritime transport, UNCTAD (2007)

Entendemos então, que a globalização não é apenas um aumento e mudança de escala das trocas comerciais, já que suscitou uma transformação no espaço econômico mundial - contribuindo também para conferir uma centralidade maior ao sistema marítimo portuário mundial dentro desse “espaço global dos fluxos” (Castells, 1999) - mediante a incorporação da logística como: “técnica de controle e gestão de fluxos de matéria prima e produtos, desde sua fonte de abastecimento até às zonas de consumo” (Peyrelongue & Martínez 2001; Antún 1995).

Os fluxos, de todos os tipos - de informações, mercadorias e pessoas - pressupõem a existência de redes físicas e organizacionais. Como Dias (2005) ressalta “a densificação de redes [...] surge como uma condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, capitais e matérias primas”. A principal propriedade é a conectividade - qualidade de conexão - que articula os nós, locais de referência e de poder. Por outro lado, se a rede tem o potencial de conectar elementos e nós antes desconectados da economia global, também tem a capacidade de excluir.

E por isso podemos afirmar que a qualidade dessa conexão também é um fator geo-econômico, pois para as firmas prestadoras do serviço representa a possibilidade de competir e conquistar mercados assim como para as empresas e Estados que participam do comércio internacional, representa uma estratégia de inserção competitiva na economia global. Por isso, como destaca Lorot (1999) “a geo-economia é a análise das estratégias de ordem econômica, notadamente comercial, tomadas pelos Estados no quadro de políticas visando proteger suas economias nacionais ou certos nichos desta, [...]adquirir o controle de tecnologias e/ou conquistar certos segmentos do mercado mundial relativos à produção ou comercialização de um produto ou de uma gama de produtos cuja possessão ou controle confere ao seu detentor - Estado ou empresa nacional - um elemento de poder e destaque internacional, como reforço do seu potencial econômico e social.”

2. O Sistema marítimo portuário mundial

Nesse contexto, para atender ao aumento dos fluxos, o sistema marítimo portuário mundial vem passando por mudanças estruturais, na gestão, operações e organização, já que esse espaço de fluxos, segundo Castells (1999), caracteriza-se pela capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e transporte.

Sendo assim, temos assistido grandes transformações tecnológicas como o advento da intermodalidade e do container, a fim de propiciar um transporte mais eficaz, seguro, veloz e mais contínuo em acordo com os preceitos produtivos do *just in time*. O desenvolvimento do container veio da necessidade de racionalizar o espaço, a manutenção e a estadia das cargas nos portos e nos navios. Fremont (2005) define o transporte contêiner de linhas regulares¹ como “transporte de grandes quantidades, entregas com precisão e regularidade em função das exigências do mercado”. De fato, o container é uma “simples caixa de metal que reserva a possibilidade de agrupar num espaço confinado, mercadorias que eram manuseadas separadamente [...] feito especialmente para facilitar a transferência de produtos por um ou vários modos de transporte suprimindo o processo de carga - descarga entre os segmentos” (Peyrelongue & Martínez, 2001). Ou seja, permitiu o desenvolvimento da intermodalidade e com isso observam-se mudanças significativas como o aumento da capacidade e tamanho dos navios, modernização de terminais portuários e equipamentos de comunicação mais modernos.

Tais processos têm modificado bastante a estrutura dos transportes marítimos e dos portos mundiais. Por fim, observamos a formação de uma verdadeira rede global hierarquizada de portos, articulada pelos operadores do transporte marítimo e cuja qualidade de conexão dos nós - espaços produtivos, terminais de transferência de mercadorias e mercados de consumo - estão cada vez mais relacionadas com a capacidade das empresas transportadoras em oferecer o serviço de forma segura, regular, ágil e eficaz.

2.1. Os atores do transporte marítimo

O ingresso dos países em desenvolvimento e o aprofundamento da divisão internacional do trabalho provocou o aumento das trocas comerciais e a mudança do eixo marítimo para o oceano pacífico. Este fato afetou não só o funcionamento mas a organização espacial do sistema marítimo portuário mundial. Assim, não só o eixo comercial mundial se modificou mas também, ocorreu o ingresso de novos atores e novas estratégias geo-econômicas de controle e competição do mercado no setor marítimo e portuário.

A transformação da geografia portuária pode ser observada no ranking de movimentação de contêineres (tabela 1). Em 1970, dos vinte maiores portos em movimentação de contêineres 17 eram ou americanos ou europeus, já em 2006 dos 20 maiores portos em movimentação de contêineres, 12 são asiáticos com destaque para 5 os portos chineses. Além disso, é possível observar um aumento substancial no volume

¹ Transporte marítimo de linhas regulares - transporte especializados em cargas unitarizadas e contêinerizadas, de grande importância para as cadeias e produção e distribuição globais.

total de cargas movimentada por este grupo, ou seja, um aumento global das trocas comerciais.

Tabela 1- Ranking portuário em Movimentação de containers (TEUS)

Ranking mundial 1970				Ranking mundial 2006		
	Porto	País	TEUs	Porto	País	TEUs
1	Oakland	EUA	336.364	Singapura	Singapura	24,792,400
2	Rotterdam	Holanda	242.328	Hong Kong	China	23,539,000
3	Seattle	EUA	223.740	Shanghai	China	21,710,000
4	Antuérpia	Bélgica	215.256	Shenzhen	China	18,468,890
5	Belfast	Irlanda	210.000	Busan	Coréia do Sul	12,030,000
6	Bremen	Alemanha	194.812	Kaohsiung	Taiwan	9,774,670
7	Los Angeles	EUA	165.000	Rotterdam	Holanda	9,603,000
8	Melbourne	Austrália	158.127	Dubai	UAE	8,923,465
9	Tilbury	Inglaterra	155.082	Hamburg	Alemanha	8,861,545
10	Larne	Irlanda	147.309	Los Angeles	EUA	8,469,853
11	Virginia	EUA	143.231	Qingdao	China	7,702,000
12	Liverpool	Inglaterra	140.419	Long Beach	EUA	7,289,365
13	Harwich	Inglaterra	139.627	Ningbo-Zhousan	China	7,068,000
14	Gothenburg	Suécia	128.270	Antwerp	Belgica	7,018,799
15	Filadelfia	EUA	120.000	Guangzhou	China	6,600,000
16	Le Havre	França	107.995	Port Klang	Malásia	6,300,000
17	Anchorage	EUA	100.731	Tianjin	China	5,950,000
18	Felixstowe	Inglaterra	93.099	New York	EUA	5,092,806
19	Kobe	Japão	90.033	Tanjung Pelepas	Malásia	4,770,000
20	Sydney	Austrália	83.018	Bremerhaven	Alemanha	4,400,000
Total			3.194.441	Total		230.607.353

Elaborado por: SOUZA, E. M.R / GEOPORTOS (2008)

Fonte: Rodrigue, J.P, 2004. & World top container ports (2007)

Um outro reflexo desses processo é o avanço dos armadores asiáticos (tabela 2) – dos 20 principais armadores do mundo, 13 são asiáticos - que tomam o lugar dos armadores europeus e americanos principalmente.

A lógica de inserção econômica desses países está pautada em proporcionar maior eficiência das relações e conexões na economia global, isso implica em dizer que o fato dos asiáticos ascenderem como potências comerciais e marítimas, liderarem o ranking de movimentação de cargas e o ranking de armadores em frota e capacidade de transporte é, sobretudo, uma estratégia geo-econômica que lhes garante destaque e poder frente a outras nações.

Tabela 2- Ranking dos armadores mundiais em 2007

Armador	País de origem	Frota	TEU (cap)
Maersk/Sea Land	Dinamarca	484	1 573 551
MSC	Suíça	320	1 019 725
CMA/CGM	França	167	517 213
Hapag Lloyd	Alemanha	136	454 526
Cosco	China	134	390 354
CSCL	China	122	387 168

Evergreen	Taiwan	127	377 334
APL	Cingapura	105	342 461
Hanjin	Coreia do Sul	78	337 378
NYK	Japão	85	283 109
MOL	Japão	91	281 967
OOCL	Hong Kong	71	275 057
K Line	Japão	86	267 988
Yang Ming	Taiwan	82	240 433
Zim	Israel	74	203 228
Hamburg Sud	Alemanha	73	159 039
HMM	Coreia do Sul	36	157 208
PIL	Cingapura	67	123 084
CSAV	Chile	29	117 873
Wan Hai	Taiwan	69	113 532

Elaborado por: SOUZA, E. M.R / GEOPORTOS (2008)

Fonte: Review of maritime transport, UNCTAD (2007)

Um outro importante ator global da lógica de inserção das empresas e territórios na economia global são os operadores logísticos portuários, que são empresas e/ou armadores que articulam os principais portos mundiais buscando realizar as operações, negociações e reformas estruturais necessárias para que a gestão dos fluxos de mercadorias seja realizadas com maior eficiência.

Peyrelongue & Martínez (2001) sintetizam a função dos operadores portuários: “escolher e desenvolver um porto, uma rota e um corredor de transporte com todas as implicações que isso significa em termos de localização, atração de atividades produtivas [...]”. Por isso esses são agentes logísticos de grande importância para a qualidade de conexão das empresas responsáveis pelo transporte marítimo, muitas das quais também atuam como operadoras portuárias.

3. O impacto causado pelas alianças estratégicas na organização espacial do sistema marítimo portuário mundial

Podemos dizer que a globalização, como processo de internacionalização da economia bem como processo de maior integração do espaço global, motivou transformações tecnológicas e organizativas no transporte marítimo, promovendo a ascensão de novos atores econômicos e a reorganização dos portos em escala mundial. Para isso as ações dos operadores logísticos portuários foram de grande importância na constituição de uma rede portuária hierarquizada que opera em diversas escalas assegurando às empresas ampla capacidade de distribuição de fluxos.

Também para obter uma circulação mais fluida e reduzir custos de transporte as empresas lançam mãos de estratégias geo-econômicas que também visam manter a competitividade no mercado. Este é o caso da formação de alianças. Atualmente, todas as grandes operadoras globais fazem parte desse tipo de associação e por isso essas empresas concentram a maior parte da capacidade de transporte, tornando-se grandes atores na reorganização do sistema marítimo portuário mundial.

3.1. As alianças no Transporte marítimo

Nos anos 90 as empresas buscam a expansão e uma melhor inserção na economia globalizada. Então a formação de alianças foi uma resposta a esta necessidade e podemos definir as alianças como associações entre as empresas com a finalidade de “ampliar a cobertura marítima, aumentar frequências dos serviços, [...] compartilhar rotas, terminais, tanto em portos como em terra. As alianças mais dinâmicas estabelecem acordos para operar em conjuntos rotas terrestres da rede de distribuição, o que significa controlar a rede completa através da intermodalidade”.(Peyrelongue & Martínez, 2001).

Peyrelongue & Martínez (2001) lembram que não é um processo recente mais que por causa da globalização, as implicações territoriais, econômicas e sociais deste tipo de estratégia, alcançou dimensões globais. A forma como as alianças se organizam, varia de acordo com os interesses dos membros, “o caráter das alianças tem uma gama de possibilidades parte desde acordos limitados a uma pequena cobertura de rotas ou até a uma integração ou fusão completa” (Peyrelongue & Martínez 2001). Dessa forma, dependendo do grau de compromisso entre os membros, a cobertura geográfica e os serviços podem ser aplicados para uma rota local, continental ou global. O impacto espacial é muito maior quando a aliança busca uma integração mais ampla com uma rede global de cobertura.

Tabela 3-Evolução da capacidade de transporte das Alianças globais

2000			2003		
Alianças	Capacidade de transp. (TEU)	Participação no mercado (%)	Alianças	Capacidade de transp. (TEU)	Participação no mercado (%)
Grand alliance	692,551	13.45%	Grand alliance	957,019	13.97%
Chky alliance	649,709	12.62%	Chky alliance	846,251	12.35%
Maersk/Sealand	620,324	12.05%	Maersk/Sealand	818,85	11.95%
TNWA(*)	446,381	8.67%	TNWA	536,921	11.95%
TOTAL	2,408,965	46.78%	TOTAL	3,159,041	46.12%

2006			2007		
Alianças	Capacidade de transp. (TEU)	Participação no mercado (%)	Alianças	Capacidade de transp. (TEU)	Participação no mercado (%)
Maersk line	1,665,272	18.23%	Maersk line	1,759,806	16.60%
Chky alliance	1,067,198	11.68%	Chky alliance	1,264,640	11.93%
Grand alliance	989,241	10.83%	Grand alliance	1,251,016	11.80%
Tnwa	720,708	7.89%	TNWA	791,453	7.46%
TOTAL	4,442,419	48.62%	TOTAL	5,066,915	47.79%

(*)The new world alliance, Fonte: Sys (2007)

Atualmente existem quatro alianças globais (tabela 3). No caso dessas alianças, os membros são 14 dos 20 maiores armadores e operadores multimodais do mundo. A associação desses membros representou a ampliação da capacidade de transporte da frota de cada membro, mas por outro lado favoreceu a concentração do mercado já que a capacidade de transporte de todas as alianças é de praticamente 50% do mercado (tabelas 3) que conta com cerca de 400 empresas.

As alianças estão em constante transformação e mudando seus membros, seja para adaptarem a instabilidades do mercado seja para ampliar ainda mais os serviços, por isso a primeira vista podem parecer associações instáveis, mas são na verdade flexíveis, eliminam concorrentes mais frágeis, ampliam a cobertura do serviço, melhoram a eficiência, pontualidade e velocidade.

Com as alianças assistimos a formação de redes de transporte globais que através de tecnologias sofisticadas e técnicas de gestão de fluxos, articulam espaços produtivos, comerciais e de consumo disperso por todos o globo. Não apenas a cobertura do serviço amplia, mas a frequência, eficiência e velocidade de circulação das mercadorias, isto implica em dizer que a conexidade ou qualidade de conexão, melhorou sensivelmente.

3.2. Concentração do mercado

A liberalização do comércio mundial ampliou a competição no setor e permitiu a redução no custo dos transportes, porém ao mesmo tempo levou a exclusão das empresas que não conseguem se inserir adequadamente aos pressupostos organizacionais e tecnológicos desta economia global. “A introdução do container resultou num processo de concentração. Milhares de empresas pequenas empresas desapareceram e paralelamente o mercado das linhas regulares se tornou o mais concentrado do setor marítimo”. (Sys 2007; Stopford, 2004).

Com a globalização observa-se o aumento da demanda pelo transporte marítimo principalmente por que “se os clientes se globalizaram as transportadoras passaram a ter que oferecer seus serviços globalmente”. (Messikommer, 2001). Ampliaram-se as necessidades de cobertura global e serviços de “volta ao mundo” - serviços que percorrem rotas de Leste à Oeste no globo – logo, para transportar uma quantidade maior de carga com ampla cobertura geográfica, apenas as empresas mais modernas e intensivas em capital conseguiram sobreviver neste mercado e ao mesmo tempo em que inúmeros arranjos cooperativos foram construídos a fim de melhorar o desempenho. A possibilidade técnica de construir navios porta - containeres maiores, mais velozes e assim realizar economias de escala² permite os operadores/ empresas captar mais segmentos de mercado, o que torna o transporte marítimo em linhas regulares um setor concentrado e como o mercado é global, isso significa que um número restrito de empresas são as responsáveis pela maior parte da realização do serviço no mundo.

Tabela 4- Concentração da capacidade de carga³

Ranking 2003	Empresas	Participação no mercado(%)	Participação no mercado acumulado(%)
1	APM-Maersk	11,95	11,95
2	Mediterranean Shg Co	6,78	18,73

² Economia de escala: Aquela que organiza o processo produtivo de maneira que se alcance, através da busca do tamanho ótimo, a máxima utilização dos fatores que intervêm em tal processo. Como resultado, baixam-se os custos de produção e incrementam-se os bens e serviços" Glossário de economia. Portalgeo. disponível em:

http://portalgeo.rio.rj.gov.br/mlateral/glossario/T_Economia.htm

³ As empresas estão apresentadas em separado das alianças as quais pertencem.

3	CMA CGM Group	6,78	25,51
4	Evergreen Group	5,76	31,27
5	Hanjin / Senator	4,48	35,75
6	COSCO Container L.	3,57	39,32
7	APL	3,5	42,82
8	NYK	3,02	45,84
9	CSCL	2,23	48,07
10	Hapag-Lloyd	2,08	50,15
Ranking 2007	Empresas	Participação no mercado(%)	Participação no mercado acumulado(%)
1	APM-Maersk	16,6	16,6
2	Mediterranean Shg Co	9,94	26,54
3	CMA CGM Group	6,95	33,49
4	Evergreen Group	5,23	38,73
5	Hapag-Lloyd	4,33	43,05
6	CSCL	3,83	46,88
7	COSCO Container L.	3,68	50,56
8	Hanjin / Senator	3,3	53,86
9	APL	3,23	57,09
10	NYK	3,13	60,22

Elaborado por: SOUZA, E. M.R / GEOPORTOS (2008)

Fonte: Sys (2007)

Segundo Sys (2007), em 1995 eram 16 operadores que possuíam 50% da capacidade de transporte do setor, em 2007 são 7 operadoras com essa capacidade, mediante a realização de fusões, aquisição ou alianças. Tais medidas também proporcionam o aumento da capacidade de transporte das firmas (tabela 4), muito embora não signifique ampliação individual da frota ou da dimensão dos navios.

De fato, como salienta Peyrelongue & Martínez (2001) a busca por economia de escala reforça a tendência de concentração. Para alcançar economias de escala, a capacidade de serviços das empresas do transporte marítimo deve aumentar, deixando de fora outras empresas, mais frágeis ou menos eficientes. Atualmente, existem cerca de 400 empresas no setor sendo que os 25 maiores operadores participam com 85% no mercado, contra 75% à 10 anos atrás, segundo Sys (2007). Sem dúvida a tendência de realizar alianças estratégicas ou fusões dos Mega - Carriers (grandes consórcios de transporte marítimo e multimodal) é uma possibilidade sólida e que vem modificando a organização do sistema marítimo portuário mundial.

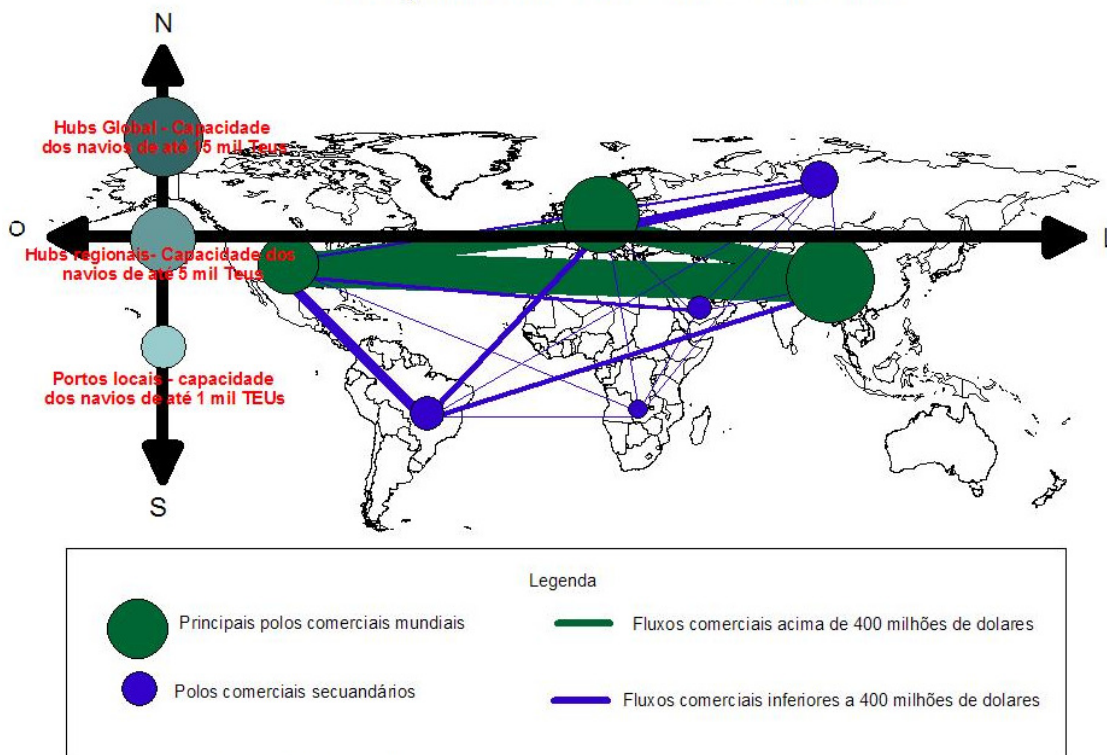
3.3. Organização espacial do sistema marítimo portuário mundial

A finalidade de uma aliança consiste em adquirir maior controle sobre os fluxos e ampliar a cobertura geografia dos serviços e ao mesmo tempo realizar economias de escala de forma a tornar a circulação mais ágil e reduzir as despesas com o transporte. Tal condição leva a ampliação do tamanho/capacidade de transporte dos navios e por conseqüência, a modernização dos portos. No entanto, se por um lado a escolha de um porto e o desenvolvimento de uma rota para atingir este objetivo, leva a concentração de cargas nos portos maiores, mais modernos e mais preparados para recepção de grandes navios que circulam apenas nas principais rotas globais (Leste - Oeste), por outro leva a

uma exclusão de portos intermediários, para reduzir escalas, tempo e distancia de deslocamento.

Segundo Peyrelongue & Martínez (2001), as principais alianças, chamadas alianças globais, ligam todos os 3 blocos mais poderosos do planeta: Ásia, América do norte e Europa. Porém, os portos excluídos das rotas principais têm a possibilidade de se articular na economia global a partir das rotas indiretas e alimentadoras dos portos principais. Sendo assim, observamos a formação de uma hierarquia portuária como observado na figura 1.

Figura 1 - Distinção das rotas Norte - Sul e Leste - Oeste



Elaborado por: SOUZA, E. M.R. / GEOPORTOS (2008)

Fonte: GRANADA, J. V. (2005) e PEYRELONGUE, C. M. & MARTÍNEZ, M. A. M (2001)

De acordo com o esquema acima, no nível mais alto da rede hierárquica portuária encontramos os *Hubs* globais que estão presentes em numero reduzido, mas localizados em pontos estratégicos e específicos nos corredores Leste – Oeste e dali se articulam no nível abaixo com os *Hubs* regionais, já nas rotas Norte - Sul, que por sua vez se conectam com os portos menores sub-regionais e locais. Sendo assim, “Os diferentes serviços de alimentação de níveis múltiplos conectam os Hubs globais com portos regionais ou sub-regionais e estes últimos com uma diversidade de portos alimentadores maiores e menores, variando com as situações operacionais econômicas e comerciais”. (Peyrelongue & Martínez 2001; De Monie 1998). Por isso, destacam-se como principais categorias as seguintes classes:

Hub Global – “São centros logísticos de concentração, processamento e distribuição de cargas e informação”. (Peyrelongue & Martínez 2001). Se localizam geralmente no hemisfério Norte nas rotas Leste – Oeste, onde estão os principais corredores do transporte marítimo, operadores e empresas do setor marítimo e bem como os maiores pólos comerciais. Recebem fluxos da rede de distribuição terrestre e marítima. Possuem um grande *hinterland* portuário com extensão /conexão intermodal de

distribuição para o interior do continente. É onde os maiores navios porta - containeres circulam e possuem cobertura geográfica global. Exemplo: Rotterdam

Hub regional - Geralmente se encontram na interseção das rotas Leste - Oeste com as rotas Norte - Sul. Recebem tanto navios de tamanho intermediário vindo dos *hubs* globais, quanto os navios menores vindo dos portos alimentadores. A principal característica desses portos é as operações de transbordo, ou seja, transferência de carga de um navio para o outro. Sua principal função é a concentração de carga para distribuição de cargas entre os portos alimentadores e globais. Não possui um *hinterland* amplo e cobertura geográfica limitada. Exemplo: Kingston

Portos alimentadores - Onde circulam os navios com menor capacidade e que conduzem a carga para *Hubs* regionais ou globais. Não são portos concentradores de cargas e a principal característica é a distribuição de cargas locais.

Além da hierarquização portuária, podemos observar uma nítida diferenciação entre as rotas em termos de captação de fluxos, alocação da frota e concentração de operadores. As rotas Leste - Oeste são as rotas preferências de cobertura global, portanto onde estão os maiores fluxos, ligando as regiões do hemisfério Norte (América do Norte, Europa e Ásia) de maior troca comercial e as rotas Norte – Sul são rotas de apoio para a distribuição de bens nos continentes do sul.

As alianças são importantes atores no sistema marítimo portuário mundial na medida que elas controlam a maior parte dos fluxos, rotas, terminais portuários, sistemas de distribuição terrestres, investem em infra-estrutura, desenvolvem barco com maior capacidade etc. Isto implica em dizer que esses atores também tem a capacidade de desenvolver um porto, incluí-lo ou não na rede global de portos, além das implicações territoriais que estão vinculadas a isso.

4. A América latina na organização espacial do sistema marítimo portuário mundial

A formação de alianças produziu uma estrutura concentrada no setor marítimo e também produziu efeitos na geografia portuária global. Observou-se a diferenciação entre as rotas alimentadoras Norte-Sul e as rotas principais Leste – Oeste, o ingresso de novos atores e estratégias geoeconômicas, bem como a formação de uma rede hierarquizada de portos. Na América Latina e Caribe, essas mudanças puderam ser observadas a partir da inserção das grandes operadores das rotas Leste-Oeste na rotas alimentadoras latinas. Com o objetivo de maximizarem a utilização de seus novos e grandes navios as operadoras também necessitavam captar tráfego extra(bem como para distribuição e desconcentração de mercadoria para o mercado regional), produzidos por estas rotas. Foi necessário, sobretudo, mobilizar diversos atores, readequar as operações, os portos, técnicas e tecnologias do setor da região.

Velasco (1998) afirma que o aumento da presença das grandes operadoras nas rotas periféricas Norte-Sul deve ser entendido como serviço complementar aos serviços globais. Segundo Hofman (1998), não é provável que os grandes navios utilizados nas linhas Leste-Oeste sejam utilizados nas rotas Norte - e Sul, mas apenas sua existência tem repercussões para as empresas, economia e portos latinos.

4.1-Crescimento do comércio e reformas portuárias

Como já mencionado, o comercio marítimo internacional é tem alcançado numeros crescentes ao longo dos anos. Segundo Sanchez et all (2007), no ano de 2006, o comercio marítimo internacional chegou a cifra de 6.355 toneladas métricas e a

América latina junto com caribe tiveram participação importante nesses números. Os dados de exportações mundiais atingem 1.116,1 milhões de toneladas métricas e as importações são de 283 milhões de toneladas. A tabela 5 mostra a participação de diversas sub regiões no comercio marítimo mundial e a tabela 6 mostra a participação das subregioes latinas nas exportações mundiais.

Tabela 5- Participação de subregiões latinas no comercio marítimo mundial 2006

Subregiões	Exportações (%)	Importações (%)
Costa Leste da Am do Sul	12,3	1,7
México, Am. Central e Caribe	3,2	2
Costa Oeste da Am. Do Sul	2,6	0,7
África/ Oriente Médio	27,8	9
Ásia Oriental	11,8	35,8
Ásia Meridional e Sudeste Asiático	11,4	14,2
Costa Leste dos EUA	4,7	13,4
Costa Oeste dos EUA	1,6	2,6
Canadá	2,8	1,9
Europa	11,4	17,1
Oceania	10,5	1,6

Fonte: Sanchez et all (2006)

Tabela 6- Participação das subregiões latinas nas exportações mundiais 2006

Subregiões	1995	2000	2005	2006
Costa Leste da Am do Sul	373592	464449	772967	780765
México, Am. Central e Caribe	108420	146271	186825	201671
Costa Oesta da Am. Do Sul	85587	118504	156345	163622
Total da Am. Latina e Caribe	567604	729224	1116137	1146058
Total mundial	3958404	4876238	6100957	6355703

Fonte: Sanchez et all (2006)

Analisando esses dados podemos perceber que a participação latina e caribenha tem sido crescente e em 2006 as exportações desta região chegaram a 18,1% do total mundial. Ainda segundo Sanchez et all (2006), os principais produtos exportados são produtos primários, como bauxita, carvão , grãos e ferro. Os principais destinos são os países europeus, Norte-americanos e do Sudeste asiático.

Como a maior parte da carga da mercadoria em circulação é transportada por vias marítimas e o aumento das cargas latinas e caribenhas é crescente nos fluxos globais, a modernização portuária e as reformas no setor são antes de tudo uma necessidade e uma estratégia para garantir uma melhor inserção dos países dessa região na economia globalizada.

Somando isto à necessidades das grandes empresas em captar fluxos das rotas alimentadoras para maximizar a produtividade dos grandes navios porta containeres os governos e operadoras dos países da América Latina e Caribe têm mobilizado esforços e investimentos no setor portuário afim de atender às exigências às condições das grandes transportadoras. Nesse sentido, tem sido observada a realização e projetos de modernização, privatizações e reformas portuárias.Podemos dizer, portanto que além de

fluidez material, essas reformas buscaram também uma fluidez política, para que o serviço prestado pelas empresas se tornasse menos burocrático, mas rápido e eficiente.

Quadro1 – Reformas e privatizações portuárias na América latina e Caribe

	Leis portuárias	Franquias e privatizações
1991	Colombia, Argentina	Argentina
1992	Brasil, Uruguai	Bolivia
1993	México	Brasil
1997	Chile, Panamá	Chile
1999	Paraguai	Colombia
2000	Colombia	Cuba
2001	Venezuela	México
2002	El Salvador	Panamá
2003	Peru	Paraguai
		Uruguai

Modificado de: Sánchez-Albavera (2005)

Por fim, os eventos encaminhados ou completos mais importantes podem ser visualizados no quadro 1. No entanto, segundo Sanchez (2003) em 2002 “numa amostra de 315 portos de containeres em todo o mundo, existem 79 na América Latina e Caribe, dos quais 31 sofreram grandes reformas, e 48 são pendentes ou inacabadas. Os 31 são remodelados 1 / 3 dos países da região [...]”.E Sánchez-Albavera (2005) enumera algumas características gerais dessas reformas: Os portos reformados foram transferidos para o “Landlord system”; existem portos privados, especializados e altamente eficientes; Existem portos privados de uso público autorizados por lei; Existe um considerável montante de capital estrangeiro investido nas reformas dos portos; Existem algumas diferenças institucionais entre as reformas e - como principal característica e como grande desafio a ser superado- em muitos países, não existe qualquer relação entre as reformas portuárias, transporte e logística.

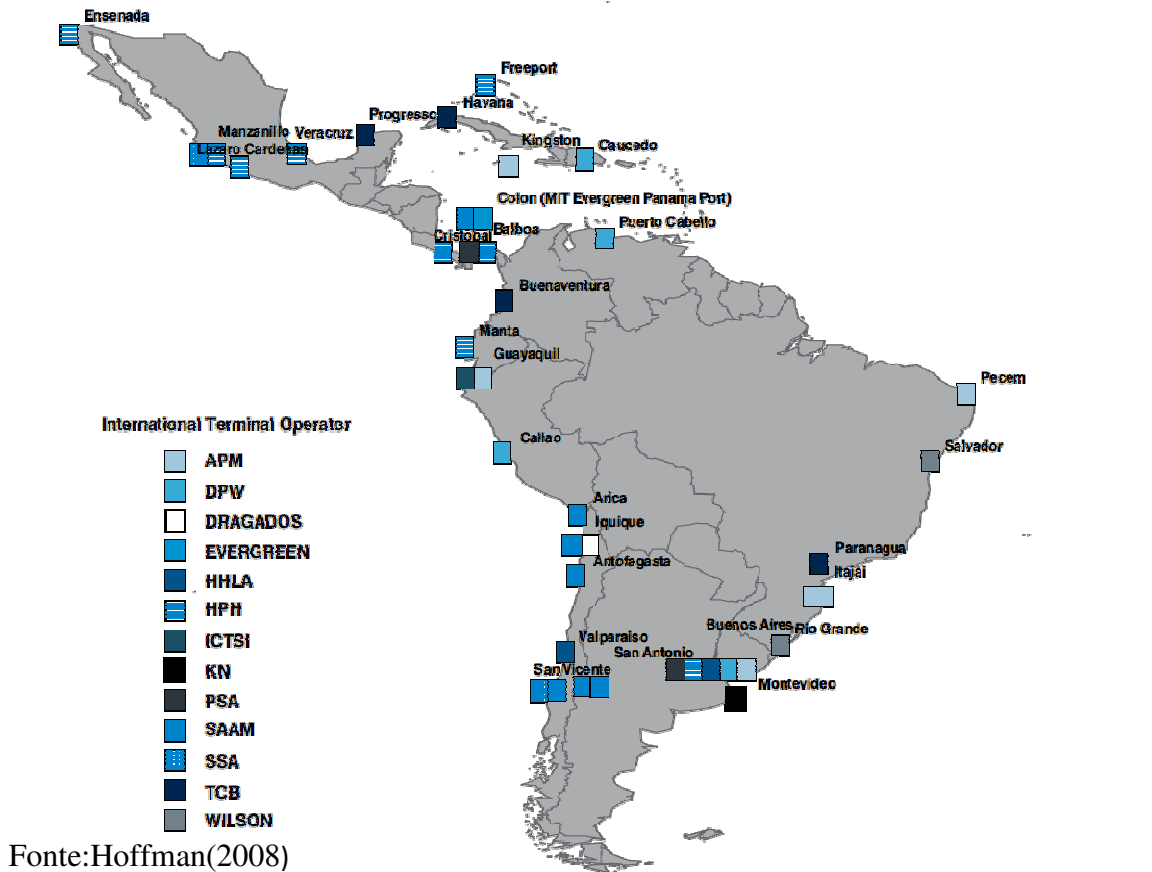
4.2- Competição e concorrência portuária

O ingresso das grandes empresas e operadoras do transporte marítimo no mercado latino (vide figura 2) foi determinante para atender o crescimento econômico da região. Segundo Hoffman (1998) muitas empresas já esperavam que as reformas econômicas implementadas na América Latina e no Caribe produzissem um crescimento acelerado na região, e por isso foram capazes de responder rapidamente a este fenômeno. As linhas tradicionais aumentaram a sua capacidade e surgiram muitas novas linhas. “Enquanto em 1985 apenas seis das linhas de transporte marítimo serviam a América do Sul para o ano de 1994 este número tinha duplicado” (Drewry Shipping Consultants, 1995, p. 69 in Hoffman, 1998). E em 1999, subiu para cerca de 30 linhas na costa leste da sub-região, que representa um enorme numero de concorrentes em uma importante rota comercial.

O tráfego do Caribe e da costa Leste da América do Sul é superior o da costa Oeste da América do Sul como já indicado na tabela 6. As perspectivas de crescimento desta última é limitada pela Cordilheira dos Andes. A possibilidade de obtenção de economias de escala na costa Leste e o fato do Caribe atravessar várias rotas comerciais para aos portos das duas sub-regiões representa uma forte vantagem competitiva. Em

termos práticos, o transporte e a geografia são mais favoráveis. O fato é que o serviço, antes de responsabilidade de pequenas empresas e governos locais, agora enfrenta a concorrência das empresas e operadoras estrangeiras, o que corrobora para a concentração do mercado em escala regional.

Figura 2- Principais operadores portuários globais na América Latina



Hoffman (1999), indica 5 possibilidades para que as empresas pequenas “sobrevivam” no mercado: 1- a empresa pode se integrar às alianças mais amplas ou cooperar com transportadoras das rotas Leste-Oeste; 2- As pequenas empresas podem realizar alianças entre si em nível regional; 3- realizar fusões entre elas para poder realizar economias de escalas similares à das empresas de rota Leste-Oeste.

Outro aspecto a ser observado, é que as reformas portuárias são também uma estratégia de inserção na economia global, mas tal fator - somado ao interesse das empresas estrangeiras no mercado marítimo latino - fomenta também a competição interna, entre os países da região, para captação de fluxos e pela moldura de um *Hubport* regional. Embora ainda existam muitos desafios particulares a serem superados para o estabelecimento tanto da fluidez na circulação - seja por impossibilidades infraestruturais e logísticas, seja por impossibilidades políticas - existem alguns portos que se destacam em termos de capitação de fluxos como observado na tabela 7.

Tabela 7- Ranking portuário latino 2008

Ranking 2007	País	Porto	2005	2006	2007
1	Brasil	Santos	2,236,580	2,445,941	2,532,900
2	Panamá	Colón	2,054,285	1,946,986	2,056,095

3	Jamaica	Kingston	1,670,800	2,150,408	2,016,792
4	Panamá	Balboa	664,185	988,583	1,833,778
5	Argentina	Buenos Aires	1,370,015	1,624,077	1,710,905
6	Bahamas	Freeport	1,121,285	1,390,000	1,636,000
7	México	Manzanillo	872,386	1,249,630	1,411,146
8	Perú	Callao	887,035	938,119	1,022,246
9	Colômbia	S.P.R Buenaventura	403,471	622,233	914,72
10	Chile	Valparaiso	377,275	614,841	845,234

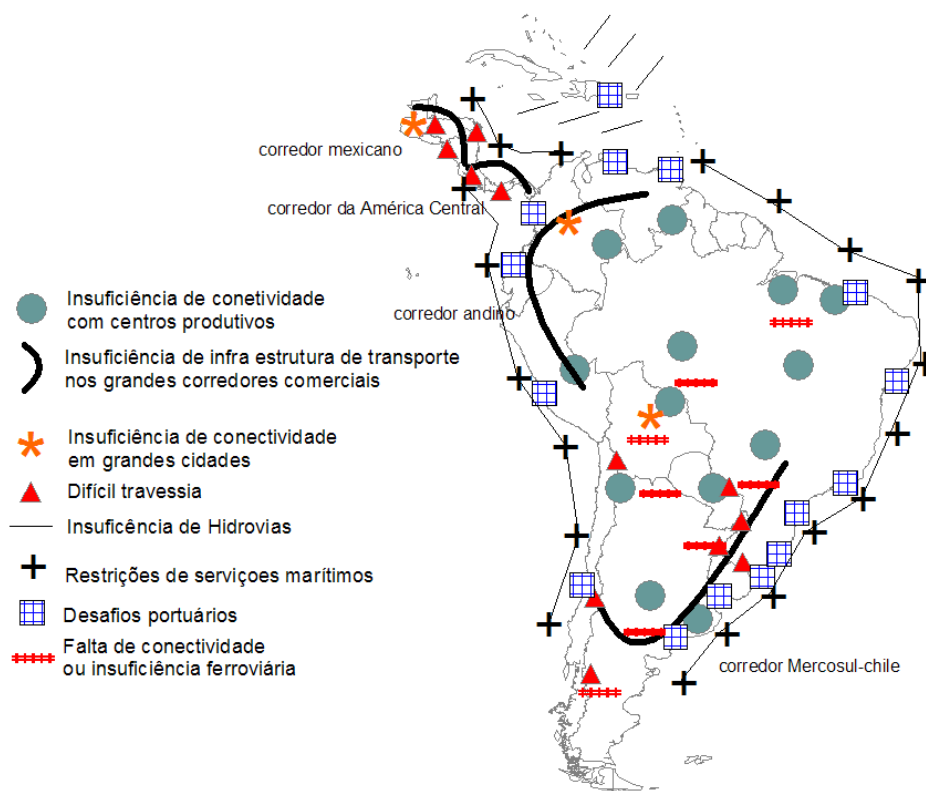
Fonte: ECLAC, 2008.

Na América Latina e no Caribe, há opiniões diferentes no que diz respeito a portos que possam cumprir a função de concentração de carga. Na costa Leste caribenha, Freeport (Bahamas) é um possível candidato. Para a costa oeste da América Latina pode ser o centro de concentração regional é Panamá. Na costa leste latina, é provável que a escolha do porto de Santos, mas é preciso melhorar a produtividade e as relações trabalhistas e fiscais.

Considerações finais : Desafios portuários na América latina e Caribe

A globalização provocou profundas mudanças na organização espacial do sistema portuário mundial. Assistimos ao ingresso de novos atores ,técnicas, tecnologias e novas estratégias(como é o caso da formação de alianças), técnicas e tecnologias que provocaram a concentração do mercado e a formação de uma rede portuária hierarquizada.

Figura 3- Desafios da América Latina e Caribe



Elaborado por Souza, E.M.R./GeoPortos (2008)

Fonte: Sánchez-Albavera (2005)

A nível regional as mudanças percebidas na América Latina foram: o ingresso de grandes transportadoras e operadoras visando captar o fluxo da região, pro meio de embarcações menores, afim de maximizar o uso dos navios das rotas Leste-Oeste; as reformas, modernização e privatização portuárias, requeridas pelas grandes empresas para que o serviço se tornasse mais eficiente e fluído; por conseqüência a mobilização desses atores em conjuntos com os governos latinos e caribenhos motivou uma competição pelo estabelecimento de um porto concentrador na região, ou *Hubport*. No entanto, cada país ainda apresenta desafios em seus aspectos físicos, infraestruturais e logísticos como pode ser observado pela figura 3.

Referências bibliográficas

- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTRO, I. E. O sistema internacional contemporâneo: globalização e organizações supranacionais. In: *Geografia e política territórios, escalas de ação e instituições*. Cap 6. Bertand Brasil. 2005. Pp. 142-59.
- COCCO, G; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- DIAS, L.C. Redes: emergência e organização. In Castro I. E.; Gomes, P. C. C; Corrêa, R.L. *Geografia: conceitos e temas*.-7ª edição. Rio de janeiro, Bertand Brasil, 2005.
- FRÉMONT, A. *Les réseaux maritimes conteneur: épine dorsale de la mondialisation*. Institut nationale de recherche sur les transportes et leur sécurité, Saint-Dié, 2005.
- HOFFMANN, J. Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los Puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL/ONU, 1999.
- HOFFMANN, J. Después de las concesiones portuarias. Exponaval, 2008.
- LOROT, P. “La géo économie, nouvelle grammaire des rivalités Internationales”. In: *Annuaire français de relations Internationales*. Paris: Bruyant, pp.110-22, 2000.
- MCCALLA, R. J., SLACK, B. e COMTOIS, C. Dealing with globalization at the regional and local level: the case of contemporary containerization. *The Canadian Geographer*, Vol. 48, no 4, 2004.
- NOTTEBOOM, T. e RODRIGUE, J-P Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks in *Maritime Economics & Logistics*, special 10th anniversary issue, 2007.
- SÁNCHEZ, R. J. Las reformar portuária en America latina. CEPAL/ONU Mérida, México, 2003.
- SÁNCHEZ-ALBAVERA, F. Latin American Ports and Transport Infrastructure Challenges. CEPAL/ONU. Houston, Texas, 2005.
- SÁNCHEZ, R. J. Tendencias del transporte marítimo internacional hacia una estrategia logística. CEPAL/ONU, 2008.
- SÁNCHEZ, R. J. et All. El transporte marítimo internacional de américa latina y el caribe hacia finales del año 2006, Boletín Fal Edición No 253, CEPAL/ONU, 2007.
- VELTZ, Pierre. *Mundialización, ciudades y territorios*, Ariel Geografía, Barcelona, 1999.