



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS - DCG
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**

RINALDO THOMAZ DE OLIVEIRA

**O TERRITÓRIO E AS QUESTÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DOS
PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO A PARTIR DA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE - PE**

**RECIFE
2016**

RINALDO THOMAZ DE OLIVEIRA

**O TERRITÓRIO E AS QUESTÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DOS
PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO A PARTIR DA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE - PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Guillaume Cozic

RECIFE
2016

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria Janeide Pereira da Silva, CRB4-1262

- O48t Oliveira, Rinaldo Thomaz de.
O território e as questões socioespaciais : uma análise dos processos de transformação do espaço a partir da implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape - PE / Rinaldo Thomaz de Oliveira. – 2016.
113 f. : il. ; 30 cm.
- Orientador: Prof. Dr. Bertrand Guillaume Cozic.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-graduação em Geografia, 2016.
Inclui referências e apêndices.
1. Geografia. 2. Suape Complexo Industrial Portuário. 3. Globalização. 4. Áreas portuárias. 5. Economia regional. 6. Desenvolvimento econômico. I. Cozic, Bertrand Guillaume (Orientador). II Título.

918 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2017-193)

RINALDO THOMAZ DE OLIVEIRA

**O TERRITÓRIO E AS QUESTÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DOS
PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO A PARTIR DA
IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE – PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em: 26/08/2016.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic (Orientador – Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Wedmo Teixeira Rosa (Examinador Externo)
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco

Prof. Dr. Rodrigo Dutra Gomes (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

À Maria José, que sempre acreditou no meu potencial, e não mediu esforços para que tudo isso fosse possível.

AGRADECIMENTOS

Aos meus familiares em especial, aos meus pais Severino e Maria José por todo apoio, amor e compreensão. À Helena Beatriz, que sempre acreditou e incentivou minha trajetória profissional e humanística.

Aos meus queridos amigos Camila Barbosa, Maria Caroline, Derick Martins, Luciana Cardoso, Naya Maria e Fernanda Reis, que me trouxeram um pouco de divertimento ao longo de toda pesquisa e realização da escrita.

Aos meus colegas da Pós-Graduação em Geografia da UFPE, em especial, à Jeissy, Yohanne e Ítalo, todos os momentos de reflexões e descontrações foram essenciais para o desenvolvimento do trabalho.

Ao meu orientador Prof. Dr. Bertrand Cozic, por toda disponibilidade e apoio ao longo desses dois anos de pesquisa.

Ao Grupo de Estudos em Geografia Portuária – GEOPORTOS da Universidade Federal do Rio de Janeiro e ao Prof. Dr. Frédéric Monié.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), pela concessão da bolsa do mestrado.

À Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco – FACEPE, pela concessão do Auxílio à Mobilidade Discente – AMD, possibilitando a realização do estágio no GEOPORTOS – UFRJ.

Ao Prof. Dr. Rodrigo Dutra e ao Prof. Dr. Wedmo Teixeira pela disponibilidade em fazer parte da minha banca como avaliadores.

Ao Patrick Lima, por toda paciência e incentivo ao longo de todo processo.

A todos que contribuíram direta e indiretamente para a realização desta pesquisa.

“O ideal da educação não é aprender ao máximo, maximizar os resultados, mas é antes de tudo aprender a aprender, é aprender a se desenvolver e aprender a continuar a se desenvolver depois da escola”.

Jean Piaget

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo geral compreender as transformações socioespaciais a partir da implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) e seu impacto para as mudanças no território frente às novas dinâmicas socioespaciais. Para tanto, nos apoiamos no materialismo histórico dialético, com o intuito de desvelar os processos socioespaciais que ora ocorrem na área de estudo. O estado de Pernambuco figura entre as maiores economias da região nordeste quando tratamos de desenvolvimento regional, este impulso é motivado em grande parte, pelos investimentos públicos e privados realizados no porto de Suape, que iniciou sua operacionalização em abril de 1984, e hoje possui um dos maiores complexos industriais e portuários do país. O interesse pelo tema surgiu em virtude da constatação da importância que o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) tem para o crescimento socioeconômico no estado de Pernambuco, onde o território estratégico de Suape se transformou em uma região com grandes potenciais de geração de emprego e desenvolvimento, o que impulsiona uma nova dinâmica socioespacial e fortes transformações no território, modificações nem sempre harmoniosas na relação porto e cidade. Dessa forma, chamamos a atenção para as externalidades advindas da dinâmica socioespacial e do processo de territorialização do Complexo Industrial e Portuário de Suape - PE. Assim, os procedimentos metodológicos desenvolvidos primaram pela pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Na pesquisa bibliográfica realizamos uma reflexão teórica acerca das questões territoriais, e do processo de globalização e como isso impulsionou o desenvolvimento das cidades portuárias.

Palavras - chave: Suape. Território. Globalização. Cidades Portuárias.

ABSTRACT

This study has the general objective to understand the socio-spatial transformations from the implementation of the Industrial and Port Complex of Suape (CIPS) and its impact on the changes in the territory in the face of new dynamics sociospatial. For this, we rely on historical dialectic materialism, in order to reveal the socio-spatial processes that sometimes occur in the study area. The state of Pernambuco is among the largest economies in the northeast when dealing with regional development, this impulse is motivated largely by private and public investments in the port of Suape, which started its operation in April 1984, and today it has a the largest industrial complex and port of the country. Interest in the subject arose because of the realization of the importance that the Industrial and Port Complex of Suape (CIPS) has for socio-economic growth in the state of Pernambuco, where the strategic territory of Suape has become a region with great potential for employment generation and development, which drives a new socio-spatial dynamics and strong changes in the territory, changes not always harmonious relationship in the harbor and city. Thus, we call attention to the externalities arising from socio-spatial dynamics and Industrial Complex territorialization process and Port of Suape - PE. Thus, the developed methodological procedures were conspicuous by their literature, documentary and field. In the literature we carried out a theoretical reflection about the territorial issues, and the process of globalization and how it spurred the development of port cities.

Keywords: Suape. Territory. Globalization. Port Cities.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fluxograma da Problematização.....	22
Figura 2 - Fluxograma da relação conflituosa entre a cidade e o porto	49
Figura 3 - Fluxograma dos principais impactos após a instalação do CIPS.....	51
Figura 4 - Projeto Porto Maravilha.....	55
Figura 5 - Fluxograma dos fatores decorrentes do processo de containerização	58
Figura 6 - Fluxograma dos pressupostos para a instalação do Porto de Suape	70
Figura 7 - Mapa de Localização de Suape	73
Figura 8 - Principais rotas de Suape – Localização Privilegiada do Hub Port..	75
Figura 9 - Porto Externo	76
Figura 10 - Porto Interno	77
Figura 11 - Zoneamento do Complexo Industrial e Portuário de Suape	78
Figura 12 - Território Estratégico de Suape.....	79
Figura 13 - Evolução da Movimentação de Contêineres	80
Figura 14 - Saneamento básico precário em Porto de Galinhas	96
Figura 15 - Imagem aproximada da situação do saneamento básico.....	97
Figura 16 - Comércio de Porto de Galinhas	97

LISTA DE QUADROS

Quadros 1 - Classificação dos Transportes.....	43
Quadros 2 - Distribuição dos portos por região	67
Quadros 3 - Consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape	72
Quadros 4 - Turismo - Cabo de Santo Agostinho.....	82

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - IDHM – Ipojuca.....	52
Gráfico 2 - Principais atividades econômicas – Cabo de Santo Agostinho	82
Gráfico 3 - Gênero - Participantes.....	85
Gráfico 4 - Taxa de desemprego.....	86
Gráfico 5 - Entrevistados que trabalham no CIPS	87
Gráfico 6 - A população possui formação necessária para o desenvolvimento do turismo local.....	89
Gráfico 7 - Trabalhadores com curso técnico ou superior	92
Gráfico 8 - Problemas Urbanos	95
Gráfico 9 - Ações do poder público	99

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Método de Pesquisa	25
Tabela 2 - Indicadores Demográficos de Ipojuca	52
Tabela 3 - População Residente em Ipojuca	52
Tabela 4 - IDHM - Ipojuca	52
Tabela 5 - Principais atividades econômicas – Cabo de Santo Agostinho.....	82
Tabela 6 - Síntese das Principais Informações sobre o Cabo de Santo Agostinho	83
Tabela 7 - Renda	88
Tabela 8 - Educação	93

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

CIPS – Complexo Industrial e Portuário de Suape

CONDEP / FIDEM – Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco

CPRH – Agência Estadual do Meio Ambiente

DIT – Divisão Internacional do Trabalho

EMPETUR – Empresa de Turismo de Pernambuco

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

PNDU – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PORTOBRÁS – Empresas de Portos do Brasil S/A

PROEJA – Programa Nacional de Integração na Modalidade Jovens e Adultos

PRONATEC – Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e ao Emprego

RMR – Região Metropolitana do Recife

TECON – Terminal de contêineres

TEU – Equivalente a um contêiner de 20 pés

ZIP – Zona Industrial Portuária

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.2	PROBLEMATIZAÇÃO	21
1.3	OBJETIVOS DA PESQUISA	22
1.3.1	Objetivo Geral da Pesquisa	22
1.3.2	Objetivos Específicos da Pesquisa	23
1.4	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	23
2	TERRITÓRIO: UMA DISCUSSÃO ATUAL.....	26
2.1	DO TERRITÓRIO POLÍTICO AO TERRITÓRIO CULTURAL.....	26
2.2	O DESENVOLVIMENTO E AS QUESTÕES TERRITORIAIS – AS NOVAS DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS EM JOGO.....	32
3	A GLOBALIZAÇÃO E AS CIDADES PORTUÁRIAS	34
3.1	DEFININDO GLOBALIZAÇÃO	35
3.2	A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO	41
3.3	PORTOS: UM VETOR PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL.....	48
3.4	PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO PORTUÁRIO	61
4	PORTOS: CARACTERIZAÇÃO DE SUAPE	62
4.1	CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	63
4.2	O PROJETO SUAPE	67
4.3	SUAPE: ESTRUTURA FÍSICA DA REGIÃO E O PORTO DE SUAPE... ..	73
4.4	O TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE: O CABO DE SANTO AGOSTINHO E IPOJUCA.....	79
5	ANÁLISES E RESULTADOS	85
5.1	PERFIS DOS PARTICIPANTES	85
5.2	TRABALHO E RENDA.....	86
5.3	INFRAESTRUTURA LOCAL.....	95
5.4	PRINCIPAIS IMPACTOS NO TERRITÓRIO	99
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
	REFERÊNCIAS	105
	APÊNDICES	109
	APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO – MORADORES E TRABALHADORES DO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE.....	109

APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

.....112

1 INTRODUÇÃO

Este projeto é fruto das minhas inquietações como morador do território estratégico de Suape. Acompanhei todo processo de consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape a partir de 2010. E refletia sobre as principais modificações no território e como a população resistia ao processo em curso. Claro, que necessitava de teorias que subsidiassem tais indagações, já que todo esse debate até então era desconhecido para mim enquanto aluno da Licenciatura em Geografia.

Faz-se necessário pontuar brevemente toda minha trajetória acadêmica, para uma maior compreensão dos processos que me motivaram a estudar o Complexo Industrial e Portuário de Suape e os impactos territoriais decorrentes de sua instalação.

Despertei o interesse pelo porto de Suape logo nos primeiros semestres do curso de Licenciatura em Geografia, passei então a investigar mais de perto o aumento populacional em Ipojuca, por identificar o processo migratório de mão de obra especializada vindo de fora do estado e de trabalhadores da área rural para a área urbana, objetivando ocupar as vagas de trabalho oferecidas pelo parque industrial. Reconheço que algumas disciplinas e eventos acadêmicos me estimularam a produzir trabalhos com a temática em questão, em especial a disciplina Regional do Brasil da qual fomentou o interesse em estudar o território numa perspectiva da justiça social, além de eventos na área.

Paralelamente, observava *in locus* alguns problemas gerados a partir da consolidação do parque industrial em Suape. Sobretudo, quando verificamos o crescimento populacional e urbano desordenado. Então já identificava conflitos de ordem territorial, a partir de matérias jornalísticas e relatos dos moradores, além dos problemas estruturais urbanos (saneamento básico precário, insegurança, saúde pública ineficiente, educação de péssima qualidade, e o processo de favelização de algumas áreas).

Com o intuito de me aprofundar mais sobre as questões territoriais no entorno do porto de Suape, passei a assistir algumas palestras, a participar de alguns eventos, para construir reflexões a cerca dos processos intrínsecos da territorialização do parque industrial e de como tal instalação refletiu no território.

Foi a partir desse momento que decidi ingressar no curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco. Durante o processo, realizei mobilidade acadêmica através do Auxílio à Mobilidade Discente – AMD financiado pela Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco - FACEPE, estagiando durante três meses no Grupo de Estudos em Geografia Portuária – GEOPORTOS da Universidade Federal do Rio de Janeiro, coordenado pelo Prof. Dr. Frédéric Monié. Durante o período desenvolvi pesquisas relacionadas ao sistema portuário brasileiro, além de me aproximar de estudos referentes às dinâmicas portuárias e aos conflitos territoriais atuais. Sendo assim, este trabalho é o resultado de todo processo de pesquisa, análise e reflexões vivenciadas por mim ao longo desses dois anos.

O Estado de Pernambuco passou por profundas e significativas modificações em seu cenário econômico, sofrendo influência direta da consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS), o que gerou um aumento no PIB do estado e foi/é um vetor importantíssimo para o desenvolvimento local. Recebendo investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o parque industrial de Suape se consolida como um projeto responsável por reestruturar a economia do estado, além de desenvolver sistematicamente uma série de competências estruturais em seu território de instalação, como o melhoramento nas vias de acesso ao porto, o desenvolvimento no setor logístico, a atração de várias empresas e o incremento no turismo.

O porto de Suape foi idealizado a partir do estrangulamento do porto do Recife, que já não atendia as exigências das novas demandas que surgiram após a intensificação da circulação de fluxos materiais e imateriais. O mesmo afundava em problemas com relação à poluição ambiental, poluição sonora, degradação dos armazéns, estigmatizando a área como insegura e utilizada para a prostituição, além de não possuir infraestrutura modernizada que o fizessem figurar entre os principais portos de entrada e saída do mundo.

O porto de Suape caracterizava-se assim como um projeto pensando e alavancado conjuntamente entre os governos federal e estadual, que objetivam inserir Pernambuco no cenário da economia mundial. Seguindo um modelo no moderno conceito da integração do porto-indústria já visto em portos como o de Marseille-Fos na França e de Kashima no Japão. Alguns outros fatores contribuíram para que o projeto porto-indústria fosse desenvolvido na região de Suape, primeiro

por possuir águas profundas junto à costa, além de estar localizado estrategicamente num ponto que facilitaria o fluxo de mercadorias, pessoas e informações para as principais rotas marítimas do mundo (Norte Americana, África, Europa, Ásia).

O plano diretor para implantação do CIPS começou a ser elaborado a partir de 1973. No ano seguinte, foi lançada a pedra fundamental do Porto de Suape, pelo então Governador Eraldo Gueiros Leite. Em, 07 de novembro de 1978, através da Lei Estadual nº 7.763, criou-se a empresa SUAPE – Complexo Industrial Portuário, com a finalidade de administrar a implantação do distrito industrial, o desenvolvimento das obras e a exploração das atividades portuárias.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape recebeu investimentos de mais de US\$17,0 bilhões entre os anos de 2005 a 2010, em particular na implantação de empreendimentos estruturadores e de infraestrutura portuária modernizada como adequação ao modelo de porto concentrador de cargas conteineirizadas. E segundo relatório do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento que promove a execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, investiu no final de 2015 R\$340.000.000,00 na obra de dragagem e aprofundamento do canal externo do Porto de Suape.

Com tudo isso Pernambuco desponta no cenário econômico, e o CIPS se transforma em um polo de enorme relevância para investimento no Brasil. O que impulsiona na geração de emprego e renda. Gerando assim dezenas de oportunidades de emprego tanto para trabalhadores de dentro do estado como de fora.

O interesse pelo tema de pesquisa surgiu em virtude da constatação da importância que o Complexo Industrial e Portuário de Suape tem para o desenvolvimento da economia do estado de Pernambuco. Não obstante, este trabalho pretende chamar a atenção para outra faceta da questão, as externalidades advindas da dinâmica socioespacial e do processo de territorialização desse parque industrial. Tendo como finalidade analisar a dinâmica socioespacial e territorial causado pelos investimentos públicos e privados realizados no Complexo Industrial e Portuário de Suape, em especial, na sua infraestrutura, que vem desenvolvendo o estado de Pernambuco como um todo, sendo considerado um dos fatores motivadores da elevação do Produto Interno Bruto (PIB) de Pernambuco.

Considerando, Di Méo e Buléon (2007) que o território desempenha sim um papel de mediador das nossas relações com o espaço, o debate territorial leva em consideração nossas representações e vivências construídas a partir de ações concretas ou simbólicas. Uma sensibilização de contato com a paisagem e valores diversos, como sociais, econômicos, políticos e culturais. Essa concepção é fundamental para entender os delineamentos das questões territoriais em jogo.

A leitura do território pode ser compreendida de forma política, o que limitaria nosso olhar sobre as dinâmicas fragmentadoras existentes no território. O território nesse sentido são espaços apropriados e delimitados por atores, indivíduos que territorializam submetendo os demais a representação da sua territorialidade.

Essas apropriações no território são decorrentes das interações entre os indivíduos e grupos sociais, na natureza e no social. Regulando assim as forças com relação à luta pela vida, acompanhado da seleção natural. Essa competição entre os indivíduos ou grupos coletivos podem gerar impactos negativos quando tratamos da segregação territorial. Nesse sentido, o território passa assumir, segundo Haesbaert (2008), duas grandes linhas ou perspectivas: uma mais materialista e outra mais idealista. Desde a sua origem, o território pode assumir uma dupla conotação, uma mais material e outra mais simbólica.

A partir dessa visão, posiciona território, em qualquer aceção, em relação a poder, tanto no sentido de dominação (mais concreto), quanto no sentido da apropriação – mais simbólico. Quando a apropriação deveria prevalecer sobre a dominação (LEFÉBVRE, apud HAESBAERT, 2008), a lógica capitalista transformou os espaços em mercadoria, culminando numa dinâmica de dominação do espaço que sufoca as possibilidades de apropriação através do vivido e cada vez mais, restringe o acesso à terra pelos hegemonzados.

Outro debate importantíssimo difundido pelos meios de comunicação e informação em massa é a intensificação da globalização, visando a ideia de uma unicidade entre os mercados, povos e culturas, na supressão do espaço-tempo e na ausência de barreiras físicas.

Surgindo a partir das transformações tecnológicas e econômicas, a globalização é sem dúvida um fruto do sistema capitalista, os mercados passam a ser integrados através do livre comércio, baseando-se cada vez mais na DIT – Divisão Internacional do Trabalho, o que gera uma especialização dos mercados, em suma seria o separar para posteriormente unir.

Paralelamente a essa dinâmica, temos o aumento no fluxo de mercadorias, pessoas e informações, as distâncias finalmente são encurtadas. É quando o porto aparece como uma ferramenta não mais de trânsito, mas como um instrumento para o desenvolvimento local. Mobilizando atores para o estabelecimento de competências necessárias e eficientes para estimular as potencialidades locais.

Vale destacar que o aparecimento dessa relação porto-cidade pode desencadear conflitos entre os protagonistas centrais da dinâmica. De um lado o porto se instala no território buscando o crescimento econômico da região e do outro os agentes sociais que nem sempre participam das decisões que competem à instalação do empreendimento. Sendo assim, busca-se uma sinergia entre o porto e a cidade, mobilizando os mais diversos atores para a execução de infraestruturas geradoras de riqueza e renda, pautada na justiça social e no desenvolvimento igualitário, além, da aproximação da população com a área portuária que é sempre vista como uma região degradada e insegura.

Para atingir meus objetivos através das reflexões e discussões ao decorrer desta dissertação, a temática proposta foi estruturada em cinco (05) capítulos para maior compreensão.

No capítulo inicial (primeiro), trazemos a primeira aproximação ao objeto de estudo, além das motivações mais relevantes responsáveis pela realização do estudo. Busca-se delinear a problemática, os objetivos e o caminho metodológico.

No segundo capítulo, *Território – uma discussão atual*, abordamos as diferentes concepções de território, passando do território político ao território cultural, todas as limitações, implicações e questionamentos. Além disso, buscamos inserir a categoria dentro do debate relacionado ao desenvolvimento prometido pela ciência moderna que se mostra segregador.

O terceiro capítulo, *A globalização e as cidades portuárias*, pauta-se na reflexão sobre a globalização como fruto direto do capitalismo financeiro, e como sua intensificação impulsionou no surgimento das cidades portuárias. Por fim, buscamos refletir sobre as políticas públicas para mobilizar os territórios produtivos objetivando um desenvolvimento local.

O quarto capítulo, *Porto e cidade – caracterização de Suape*, trazemos o processo de formação do sistema portuário brasileiro, e como o projeto do Porto de Suape se desenvolveu para suprir a demanda do cenário atual. Além disso, caracterizamos o território estratégico de Suape, em particular os municípios do

Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca que sofreram influência direta da instalação do Complexo Industrial e Portuário de Suape.

O quinto e último capítulo, *Análises e Resultados*, contempla as concepções dos participantes da pesquisa, através dos questionários e das observações realizadas.

1.2 Problematização

É neste cenário complexo que sinalizamos o nosso problema de pesquisa, tendo como referência as seguintes categorias de investigação: espaço, desenvolvimento, território, dinâmicas socioespaciais, identidade socioespacial, globalização, cidades portuárias, governança. Tais categorias se materializam em nossa questão como elemento detonador que impulsionou a investigação, a saber:

- Quais as transformações socioespaciais ocorridas no território estratégico de Suape e suas relações com as questões territoriais como fomentadoras de novas dinâmicas socioespaciais?

Diante desta questão surgem diversas hipóteses que justificam e confirmam o alto nível de relevância do tema ora aqui apresentado. Partimos das hipóteses de que:

- 1- As transformações socioespaciais ocorridas no território estratégico de Suape têm interferido diretamente para a criação de novos territórios estratégicos, o que tem influenciado diretamente nos processos de territorialização e, por conseguinte o surgimento de novas dinâmicas socioespaciais;
- 2- A instalação de novos fixos tem exigido uma transformação desigual e segmentada do espaço e dos processos sociais vigente, exigindo novos signos no presente.

Figura 1 - Fluxograma da Problematização

Fonte: Elaborado pelo autor

Transportando esta consideração para o objetivo desse estudo, tomando o seguinte corpo – as externalidades sociais do Complexo Industrial e Portuário de Suape –, é possível inferir de forma sistêmica que as políticas públicas, no sentido de atenuar os impactos sociais do crescimento de Suape são ainda um desafio para a área e seu território estratégico, sendo necessária a implementação de políticas públicas que dinamizem de forma direta as questões tanto de ordem social, como econômicas e sua influência direta nas territorialidades emergentes.

1.3 Objetivos da pesquisa

1.3.1 Objetivo geral da pesquisa

- Compreender as transformações socioespaciais a partir da implantação da área estratégica do Suape e seu impacto para as mudanças no território frente a novas dinâmicas socioespaciais.

1.3.2 objetivos específicos da pesquisa:

- Contribuir para a discussão dos processos socioespaciais e territoriais em áreas estratégicas;
- Identificar os fatores condicionantes que impactam diretamente nos processos de territorialização e desterritorialização e das dinâmicas socioespaciais na área de estudo;
- Analisar o papel do poder público frente às estratégias dos poder privado em diferentes escalas, tendo como referência as territorialidades;
- Identificar elementos intrínsecos as transformações sociais e seu reflexo na reorganização do espaço e do território em estudo.

1.4 Procedimentos metodológicos

Para Morin (1999, p. 339), o método “[...] é a atividade reorganizadora necessária à teoria [...]”. Por meio dele o pesquisador faz sua leitura de mundo e por vezes também constitui uma forma de mostrar como se comporta politicamente diante da realidade. Assim, as teorias científicas não são eternas e a ciência não constitui um produto neutro e acabado. Ao contrário, as teorias são permanentemente contestadas e refeitas e é isso que ajuda a renová-las, propiciando ver e ler o mundo ainda que com os mesmos olhos, nunca com o mesmo olhar. Eis aí um dos papéis do método.

A par das considerações feitas nos parágrafos acima, sob o ponto de vista do método, o presente estudo tem seu foco principal no materialismo histórico dialético, com o intuito de desvelar os processos socioespaciais que ora ocorrem na área de estudo. Muito utilizado nas pesquisas em ciências humanas e sociais, o método dialético “Valoriza a contradição dinâmica do fato observado e a atividade criadora do sujeito que observa as oposições contraditórias entre o todo e a parte e os vínculos do saber e do agir com a vida social dos homens”. (CHIZZOTTI, 2000, p. 80). Vale Destacar nesse debate, as contribuições do Valter Cruz (2011), sobre as

dimensões do exercício metodológico, o método de interpretação, o método de investigação e por último o método de apresentação. Cruz, a partir de um levantamento minucioso sobre métodos, constrói uma matriz metodológica para subsidiar na produção do conhecimento científico.

A pesquisa foi realizada em duas etapas. Na primeira etapa da pesquisa, utilizamos o método de interpretação, para tal finalidade, temos como referência as seguintes categorias: cidades portuárias, espaço, território, desterritorialização, dinâmicas socioespaciais, identidade socioespacial, globalização. Tais categorias se materializam em nossa questão como elemento detonador que impulsionara a investigação. “Discutir o método de interpretação significa tratarmos dos pressupostos filosóficos que alicerçam a nossa compreensão geral sobre o que é o conhecimento, a pesquisa e a realidade.” (CRUZ, 2011, p. 68). Nesse caso, trabalharemos com autores como SOUZA (1995), Monié (2003), MONIÉ e VIDAL (2006), SAQUET (2007), HAESBAERT (2008); HARVEY (2011), HAYUT (1981), HOYLE (1989), RAFFESTIN (1993), SILVA, G. & COCCO (1999) entre outros estudiosos que dialoguem com as categorias de investigação que serão utilizados como base na presente pesquisa.

Devido à complexidade do objeto, optamos por uma abordagem do tipo quantitativa e qualitativa, uma vez que este tipo de pesquisa rompe com os parâmetros epistemológicos do paradigma positivista, incorporando em seu fazer, o sujeito e sua subjetividade; valorizando a construção peculiar das práticas cotidianas, que passam a ser vistas, não por seus produtos palpáveis, objetivados, quantitativos, mas pelo processo significativo de sua construção, onde se incorpora as representações, os significados e o sentido existencial elaborado, (MINAYO, 1994).

O estudo das dinâmicas socioespaciais e das questões territoriais em cidades portuárias aqui proposto constitui uma estratégia de pesquisa do tipo estudo de caso (monográfico). Se enquadrando na segunda dimensão apontada por Cruz (2011), o método de investigação, trata-se da operacionalização da pesquisa, através de estratégias, técnicas e procedimentos que facilitem a investigação do objeto de pesquisa.

A revisão bibliográfica foi realizada mediante uma leitura sistemática, com fichamento de cada obra, de modo a ressaltar os pontos pertinentes ao assunto em

estudo abordado pelo autor. A pesquisa será realizada em bibliotecas e através da internet.

Foi elaborado um questionário com perguntas fechadas e abertas, tomando inicialmente como referência as categorias de investigação apresentadas na parte introdutório deste projeto. A elaboração das perguntas foram feitas a partir da análise da bibliografia existente sobre o tema. O questionário não seguirá um padrão prévio ou já adotado em outras pesquisas, mas elaborado para atender os objetivos do presente trabalho.

A definição do grupo amostra incidiu sobre os diferentes agentes intrínsecos a área de estudo. Somente após a observação direta e da apropriação das características socioespaciais, fase intermediário, ou de intersecção da fase e fase dois da pesquisa foram definidos o quantitativo de sujeitos que subsidiaram a base de categorias de análise pré-definidas.

Para análise e tratamento dos dados, optamos pela análise de conteúdos, conforme a proposta de Bardin (1995). A partir da orientação desse autor, na fase de organização dos dados, faremos a transcrição e tabulação categórica integral do material coletado, com o objetivo de se resgatar todo o conteúdo temático gerado. Através dessa metodologia buscamos identificar a significação dos dados coletados resultantes dos questionários.

Tabela 1 - Método de Pesquisa

MÉTODO DE PESQUISA		
	CLASSIFICAÇÃO	MODALIDADE
MÉTODO	De Abordagem (Lógicos)	Dialético
	De Procedimentos	Estudo de Caso (Monográfico) Comparativo
TIPO DE PESQUISA		
	CLASSIFICAÇÃO	MODALIDADE
	Quanto à natureza	Aplicada

TIPO DE PESQUISA	Quanto à forma de abordagem	Quantitativa Qualitativa
	Quanto ao objetivo geral	Descritiva
	Quanto aos procedimentos técnicos	Bibliográfica Documental Levantamento (campo) Estudo de Caso
TÉCNICA DE PESQUISA		
	CLASSIFICAÇÃO	MODALIDADE
TÉCNICA	Quanto à obtenção de dados	Coleta Documental Questionário/Formulário Análise do Conteúdo

Fonte: Elaborado pelo autor.

2 TERRITÓRIO: UMA DISCUSSÃO ATUAL

O objetivo deste capítulo é fazer uma reflexão sobre uma das principais categorias de análise da geografia, o território, incluindo uma exposição sobre suas diferentes concepções. Partindo assim, dos estudos de Ratzel no século XIX que restringe o território ao Estado Nação (território político), até os debates atuais no meio acadêmico que entendem o território como um lugar compartilhado no cotidiano, criador de raízes, laços de pertencimento e símbolos (território cultural). Ao longo do texto, procuramos fazer considerações sobre as diferentes abordagens do conceito de território.¹

2.1 Do território político ao território cultural

A História do Pensamento Geográfico é marcada por diferentes fases, surgiu desde os tempos mais remotos quando o homem e seus grupos se deslocavam

¹ Parte deste capítulo, do item 2.1 a 2.2, foi publicado na Revista de Geografia (Recife), Vol. 31, N° 3 (2014) - Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, sob o título “O INÍCIO DA FORMAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA: UMA REFLEXÃO SOBRE O TERRITÓRIO EM SUAPE” em 2014.

procurando meios de subsistência e precisavam registrar/conservar informações de trajetos para repassar a outros grupos. Mais adiante, temos os gregos como os primeiros estudiosos e precursores da palavra geografia (estudo sobre a terra), os filósofos utilizavam a geografia como ferramenta de estudo dos problemas observados na sociedade, como também para manter a ordem entre os grupos sociais existentes¹.

A Geografia na Antiguidade Clássica, revestida do seu caráter determinista está de acordo com a racionalidade situacional da época em que se procurava estabelecer o lugar de cada “coisa” dentro de uma ordem geral. Situar o homem no seu lugar “correto” na vida era a função do saber clássico. A observação da natureza, que “ajudava” a compreender e a explicar fenômenos de toda ordem, revestia-se de um caráter contemplativo, não tinha uma função utilitária ou transformadora. (PEREIRA, 2006, p. 32).

Entre os filósofos da época que mais contribuíram para o progresso do pensamento geográfico, destacamos: Heródoto (485 – 425 a. C.) percorreu a maior parte do mundo habitável conhecido, desde o Sotão até a Ucrânia e da Índia ao estreito de Gibraltar; Eratóstenes (276-196 a. C.) primeiro filósofo grego a se autodeterminar *geógrafo*. Ptolomeu (90-168 d. C.), último geógrafo da antiguidade, escreveu *Geographia* em oito volumes (projeções, mapas, princípios da cartografia). “Os mapas desse período foram responsáveis pela base do sistema cartográfico atual, sendo ultrapassados apenas no século XVI, com o advento das grandes navegações e a melhoria considerável dos documentos cartográficos.” (GODOY, 2010, p. 16).

Passando para o período conhecido como Idade Média, temos o aprofundamento dos conhecimentos gregos, contribuindo ainda mais para a evolução da geografia, nesse período ocorreu à invenção da bússola (objeto com uma agulha magnética que é atraída para o polo magnético terrestre), trazida para o Ocidente no século XIV. Já durante a Renascença e ao longo dos séculos XVI e XVII, as grandes viagens de exploração reavivaram o desejo de bases teóricas mais sólidas e de informação mais detalhada, temos então *A Geographia Generalis* de Bernardo Varenius e o mapa mundo de Gerardo Mercator, exemplos importantes de produções geográficas dessa época.

Segundo, Godoy (2010), até o século XIX a história da geografia estava mais próxima de uma catalogação de fatos, de lugares e protagonistas de descobertas

geográficas, do que propriamente de uma História do Pensamento Geográfico, constituída a partir de considerações acerca de teorias, conceitos e temas da geografia. Foi a partir de então que já sistematizada e institucionalizada enquanto ciência surgiu à preocupação em estudar a relação homem-espaco na perspectiva holística, procurando refletir sobre os fenômenos que circundavam a vida humana e sua relação com o espaço geográfico. A evolução da geografia como ciência se deu na idade moderna quando o alemão Friedrich Ratzel e a Escola Determinista, afirmava que “o meio determina o homem” e posteriormente com o francês Vidal de La Blache que mesmo usando a base conceitual do Ratzel não acreditava no determinismo ambiental, partindo assim da ideia de que o homem dominava e modificava a natureza levando em consideração todo avanço e revoluções científicas da época, a então Escola Possibilista. “Vidal de La Blache, reconhecido não marxista, destacou a ação dos homens sobre a natureza da qual usaria as substâncias e os modelos na fabricação de seus objetos, deixando, entretanto, a sua marca, “humanizando-a”, aceitando a tese marxista das relações unitárias homem/natureza.” (PEREIRA, 2006, p. 35).

Assim, a geografia foi ganhando escopo de ciência social, pautada no estudo das sociedades humanas diante do meio natural por meio da racionalidade crítica e da modernidade. Partindo dessa prerrogativa, temos o apogeu da Geografia Crítica se definindo por fazer da geografia uma demasiadamente ciência social, formulando críticas ao modelo capitalista e a globalização, colocando-os como expoentes impulsionadores da segregação social e de todas as mazelas encontradas na sociedade.

De fato, para a grande maior parte da humanidade a globalização está se impondo como uma fábrica de perversidades. O desemprego crescente torna-se crônico. A pobreza aumenta e as classes médias perdem em qualidade de vida. O salário médio tende a baixar. A fome e o desabrigo se generalizam em todos os continentes. Novas enfermidades como a SIDA se instalam e velhas doenças, supostamente extirpadas, fazem seu retorno triunfal. A mortalidade infantil permanece, a despeito dos progressos médicos e da informação. A educação de qualidade é cada vez mais inacessível. Alastram-se e aprofundam-se males espirituais e morais, como os egoísmos, os cinismos, a corrupção. (SANTOS, 2001, p. 10).

A partir de toda essa construção da História do Pensamento Geográfico, chegamos à definição dos seus principais conceitos e categorias de análise, o território, o espaço, a região, a escala, a paisagem, o lugar e a rede.

O território, termo derivado do latim (*territorium*), que significa terra apropriada por um sujeito, sujeito esse que se apropria de um dado espaço (um país, estado, cidade, comunidade, uma rua) para territorializar, sendo assim, o território pode ser aplicado em diferentes escalas e modelos. Partindo desse pressuposto, definimos território como um espaço apropriado e delimitado através das relações de poder. “É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível.” (RAFFESTIN, 1993, p. 2).

Entendemos assim, o território como sendo anterior ao espaço, que sofreu a ação de um sujeito A ou B, que ao se apropriar, territorializa o espaço, formando assim o território. Essa territorialização pode ser tanto concreta ou abstrata, política ou cultural, importando enxergar e compreender como se definem as relações de poder existentes no processo pré e pós territorialização. Como ressalta Raffestin (1993, p.2):

O espaço é, portanto anterior, preexistente a qualquer ação. O espaço é, de certa forma, "dado" como se fosse uma matéria-prima. Preexiste a qualquer ação. "Local" de possibilidades, é a realidade material preexistente a qualquer conhecimento e a qualquer prática dos quais será o objeto a partir do momento em que um ator manifeste a intenção de dele se apoderar. Evidentemente, o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção, a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder. Produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento. Qualquer projeto no espaço que é expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações.

Na Geografia Clássica o conceito de território era investido de um caráter demasiadamente político, potencializado pelo período das grandes guerras, pelo espírito nacionalista da época, e pelas disputas expansionistas. Friedrich Ratzel (1974), grande autor alemão, colocava o território essencialmente ligado ao Estado, como controle social, expansão territorial, aplicando assim o termo *boden* (solo), significando a união do povo. “O Estado não é, para nós, um organismo meramente porque ele representa uma união do povo vivo com o solo (*boden*) imóvel, mas porque essa união se consolida tão intensamente através da interação que ambos

se tornam um só e não podem ser pensados separadamente sem que a vida venha a se evadir.” (RATZEL, apud SOUZA, 1995).

Apesar de toda contribuição dada pelo autor para construção e progresso da história do pensamento geográfico, essa definição de território fixada no Estado Nação era reducionista, abrangendo apenas o sentimento de nação e dominação militar da época. Souza (1995) concluiu a partir do pensamento do Ratzel que a territorialidade do Estado-Nação possui uma enorme dimensão, englobando regiões, belezas e recursos naturais da pátria, mas que o autor não discute o conceito de território desvinculando-o do solo pátrio.

Todavia, nos últimos anos, o território foi recebendo novas concepções, concepções essas que davam conta de todo avanço das novas tecnologias e exigências do mundo moderno. Portanto, a compreensão e o entendimento da geografia precisou se adequar aos novos paradigmas da ciência e diversidade da sociedade, dando conta dos aspectos políticos, culturais, simbólicos, das pluralidades e das conflitualidades presentes no cotidiano dos atores que realizam as apropriações do espaço materialmente e simbolicamente diariamente.

Aqui, o território será um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade: a diferença entre “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade”, os insiders) e os “outros” (os de fora, os estranhos, os outsiders). (SOUZA, 1995, p. 86).

O território a partir dessa mudança passou a empregar um papel fundamental como norteador das relações sociais, observando assim a criação de vários e diversificados territórios e não mais um só território, como era definido pela Geografia Clássica. Podemos destacar assim, a criação de vários territórios, levando em conta tanto a afetividade como também a funcionalidade, chamamos assim de “territórios afetivos” e “territórios funcionais”. Como exemplo, podemos citar os territórios da prostituição, do tráfico de entorpecentes, o comércio informal, os encontros culturais, entre outros. Como bem lembra o Hasbaert (2007), todo território é, ao mesmo tempo e obrigatoriamente, em diferentes combinações,

funcional e simbólico, pois as relações de poder têm no espaço um componente indissociável tanto na realização de "funções" quanto na produção de "significados".

Os territórios afetivos são comumente reconhecidos quando os atores precisam se apropriar de determinado espaço para a prática de uma tradição ou cultura previamente adquirida em outra região e que na situação de perda esses grupos sentem a necessidade de se reunirem para reviver hábitos e costumes. Com relação aos territórios funcionais, identificamos um caráter de temporalidade, são territórios ocupados por sujeitos nem sempre bem vistos pela sociedade "preconceituosa" e "normativa" (no caso da prostituição), esses sujeitos ocupam ruas e conflituam entre si, disputando espaço e a chamada "clientela".

Como decorrência desse raciocínio, é interessante observar que, enquanto "espaço-tempo vivido", o território é sempre múltiplo, "diverso e complexo", ao contrário do território "unifuncional" proposto e reproduzido pela lógica capitalista hegemônica, especialmente através da figura do Estado territorial moderno, defensor de uma lógica territorial padrão que, ao contrário de outras formas de ordenação territorial (como a do espaço feudal típico), não admite multiplicidade sobreposição de jurisdições e/ou de territorialidades. (HASBAERT, 2007, p. 21).

Essa nova forma de pensar o território é com toda certeza uma quebra de paradigmas no que tange a reflexão conceitual proposta pela ciência geográfica. Caminhando entre as dimensões políticas e culturais da sociedade, visando entender toda complexidade das relações socioespaciais, com um olhar mais completo para o político e cultural. É necessário cruzar essas duas dimensões, trazendo assim um "ecletismo" conceitual disposto a dialogar e pensar as relações de conflito impostas pelas novas dinâmicas pautadas pela hegemonia das grandes empresas mundiais em detrimento das minorias que vivem subjugadas e amarradas aos seus territórios planejados e estratégicos para aplicação e uso do capital. "Para muitos "hegemonizados" ou, como preferimos, subalternizados, o território adquire muitas vezes tamanha força que combina com igual intensidade funcionalidade e identidade." (HASBAERT, 2007, p. 23).

2.2 O desenvolvimento e as questões territoriais – As novas dinâmicas socioespaciais em jogo

O desenvolvimento prometido pelo avanço da ciência moderna mostra-se cada vez mais, perverso, excludente, segregador e limitador, não alcançando os objetivos prometidos baseado no bem estar da humanidade e superação das desigualdades sociais. “Uma coisa é um sistema de relações, em benefício do maior número, baseado nas possibilidades reais de um momento histórico; outra coisa é um sistema de relações hierárquico, construído para perpetuar um subsistema de dominação sobre outros subsistemas, em benefício de alguns. É esta última coisa o que existe.” (SANTOS, 1998, p.15) Assim, são criados territórios estratégicos através da iniciativa privada e do Estado, para manutenção de uma lógica de mercado capitalista pautada na instalação de novos fixos que tem exigido uma transformação desigual e segmentada do espaço e dos processos sociais vigentes, como também a exigência de novos signos no presente.

Poderíamos mesmo, generalizando ao extremo, afirmar que o capitalismo se funda, geograficamente, sob dois grandes "paradigmas" territoriais - um mais típico da lógica estatal "tradicional", preocupada com o controle de fluxos pelo controle de áreas, quase sempre contínuas e de fronteiras claramente definidas; outro mais relacionado à lógica empresarial, também controladora de fluxos, porém prioritariamente através de sua "canalização" em dutos e nódulos de conexão (as redes), de alcance, em última instância, global. (HAESBAERT, 2007, p. 29).

Entretanto, esses fixos na maioria das vezes não são benéficos quando tratamos do impacto negativo para o cotidiano dos grupos coletivos e suas individualidades. Os territórios das minorias acabam sendo hegemonzados, assim sendo, são submetidos a uma mudança/ruptura de seus costumes e valores, perdendo então sua autonomia territorial frente às estratégias impostas pelo capital, baseados nas principais tendências de globalização e uniformidade, onde acaba por excluir as individualidades presentes nas relações sociais.

São objetos técnicos, que representam sistemas técnicos, dotados de uma mecânica própria e funcionalidades próprias, e é nessa condição que aceitam ou recusam funções transmissoras dos processos. Esses sistemas técnicos hegemônicos são capazes de uma força de invasão de qualquer outro sistema já instalado, estabelecendo sobre a face da terra uma área de combate que é, ao mesmo tempo, a base da dinâmica e o substrato da dialética do espaço. (SANTOS, 1998, p.45)

Toda experiência vivida e adquirida pelos atores subjugados não são levados em consideração pelo capital. Usando assim de ferramentas nem sempre legais frente aos elementos jurídicos para apropriação e territorialização de determinado espaço para construção de seus projetos “faraônicos”, expulsando e desterritorializando qualquer que seja a população que resida no recorte espacial de interesse.

Uma sociedade autônoma é aquela que logra defender e gerir livremente seu território, catalisador de uma identidade cultural e ao mesmo tempo continente de recursos cuja acessibilidade se dá, potencialmente, de maneira igual para todos. Uma sociedade autônoma não é uma sociedade “sem poder”, o que, aliás, seria impossível (daí, aliás, a dimensão de absurdo do anarquismo clássico). (SOUZA, 1995, p. 106).

Os territórios que conflitam com a expropriação pelo capital, precisando ainda mais de autonomia, não ficando presa a cartilha de dominação imposta pelo desenvolvimento atual que só maximiza as desigualdades sociais. Como aponta Haesbaert (2007), Os governantes territorialistas identificam o poder com a extensão e a densidade populacional de seus domínios, concebendo a riqueza do capital como um meio ou um subproduto da busca de expansão territorial.

Assim, dentro dessa lógica capitalista os territórios precisam ser criados e fixados visando à superação das desigualdades sociais não só a acumulação do capital pelo capital. Esses diversos territórios se mostram capazes sim de superar a dicotomia imposta pelo Estado e o capital, potencializado seus símbolos e signos, mantendo assim a identidade cultural frente às mudanças ocorridas em seu entorno.

3 A GLOBALIZAÇÃO E AS CIDADES PORTUÁRIAS

O estudo da dinâmica portuária busca a compreensão da estrutura organizacional de um porto, assim como o entendimento dos perfis mercadológicos, atores mobilizados e modificação socioespacial de seu entorno. Não é de hoje que as questões portuárias permeiam os estudos e discussões no meio acadêmico, influenciados pela configuração atual da dinâmica dos transportes marítimos, que ao longo do tempo sofreram alterações significativas em seu quadro. A modernização das instalações marítimas foi impulsionada pela exigência de novos mercados consumidores com a expansão da economia, associado ao advento da globalização.

Monié (2003) aponta que o processo de globalização é definido pelo aumento na circulação de trocas, compreendendo o fluxo de mercadorias, informações e pessoas. Globalização essa intensificada pela divisão internacional do trabalho, com potencial incremento das especificidades dos mercados e da não limitação aos bens necessários a este ou aquele mercado nacional, com mercados deslocalizados pelo mundo, até formar uma totalidade, como afirmou Baudouin (1999, p.30), “hoje, são cada vez mais peças separadas, partes fracionadas de mercadorias sempre mais numerosas, que circulam para serem agrupadas de diversas maneiras, em diversos locais, em função de mercados diversos”. Todo esse processo favoreceu o estabelecimento dos portos como vetores do desenvolvimento.

Nessa perspectiva, os portos desempenham um papel fundamental na estruturação da economia de fluxos, com o desenvolvimento das economias das regiões de sua instalação, aumentando assim a competição entre os portos. Para tratarmos da atual dinâmica portuária mundial e brasileira, iremos dá ênfase na reestruturação e consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape, fazendo-se necessário a apropriação de reflexões propostas pela Geografia Portuária, acerca das estruturas organizacionais, formas e funções do porto e da cidade portuária construindo assim também reflexões que façam jus as condições de escala existente dentro do entendimento geral dessa temática.

Inicialmente são apresentadas reflexões em torno do conceito de globalização e seus pressupostos, incluindo-se naturalmente a questão da globalização como fenômeno totalizante marcada pela intensificação das trocas materiais e imateriais. O que foi facilitado pela aceleração da produtividade da divisão internacional do trabalho, o que resultou numa maior especificidade dos mercados. Além disso,

buscou-se entender as controvérsias em torno do processo de globalização em que ao mesmo modo que globaliza fragmenta suprimindo as identidades locais.

Em seguida buscou-se trabalhar sobre a evolução do transporte marítimo acompanhando o processo de globalização. Trazendo a história da mundialização em três fases distintas, iniciando com a Revolução Industrial e as mudanças nas relações de trabalho maior produtividade, divisão internacional do trabalho e consequente especialização dos mercados globais. Logo em seguida com o declínio da globalização no período entre guerras vivido pela Europa entre 1914 e 1950, e o seu apogeu na fase histórica do pós-guerra mobilizando nações do segundo e do terceiro mundo, além da inserção da revolução técnico-científico-informacional.

Trazemos também, uma reflexão a cerca do porto como vetor principal do desenvolvimento local. A partir daí são incorporadas o conjunto das transformações e modernizações do setor portuário, que impactam diretamente na consolidação dos portos, incluindo assim, o processo de containerização. A produtividade do porto aumentou significativamente, todavia, as relações de trabalho sofreram uma mudança expressiva, com a substituição das atividades tradicionais, e o estabelecimento do setor de logística, que inclui transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo, armazenagem nas grandes aglomerações urbanas da hinterlândia.

Por último, mas não menos importante destacamos a questão da gestão portuária e da governança para promoção dos territórios de instalação dos terminais marítimos e de como a mobilização dos atores sociais e econômicos são importantes para uma maior sinergia entre o porto-cidade.

3.1 Definindo globalização

O termo globalização atualmente difundido pelos meios de comunicação e informação remonta a ideia da unidade, de um único mercado, da compressão do espaço-tempo, e da diminuição das barreiras geográficas. Como nos mostra Santos (2001, p.212), tratando a globalização como o mundo da fluidez, a vertigem da velocidade, a frequência dos deslocamentos e a banalidade do movimento e das alusões a lugares e a coisas distantes.

O conceito de globalização surgiu a partir das mudanças econômicas, acompanhando a dinâmica das inovações tecnológicas. Alves (2011) nos aponta a

globalização como fruto direto do capitalismo, afirmando que tal processo se acelerou nas últimas duas décadas em função dos avanços tecnológicos principalmente nas áreas da informática, capitais e mercadorias que passaram a circular de maneira mais intensa entre os países. Dessa forma em síntese a globalização seria o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista. (SANTOS, 2001, p.22). Baudouin (1999, p.31) ainda acrescenta que:

Globalização quer dizer precisamente que não existe mais um mercado mundial massificado, crescendo regularmente da Europa à América do Norte, em direção ao Japão e à Ásia. Existem, sim, mercados considerados hoje em sua especificidade, tanto por seus fatores de produção, quanto no que concernem seus modos de consumo.

Os mercados passaram a se integrar através do livre comércio mundial, baseando-se na divisão internacional do trabalho, ou seja, aumento das especializações e das trocas comerciais, das quais favoreceu o acesso a uma infinidade de bens e serviços. Além de promover o aumento considerável dos bens de produção o que na teoria acarretaria numa maior qualidade de vida. Santos (2001) coloca que essa divisão internacional do trabalho pode ser a forma como os recursos (indivíduos, empresas, instituições) se distribuem social e geograficamente, tais recursos transformados a partir do trabalho do homem formando uma totalidade. “Tal distribuição de atividades, isto é, tal distribuição da totalidade de recursos, resulta da divisão do trabalho”. (SANTOS, 2001, p.86).

Continuando ainda o debate sobre divisão do trabalho como um dos pressupostos da globalização, Santos (2001, p.91) fala também da “divisão social do trabalho, considerada como a repartição (ou no Mundo, ou no Lugar) do trabalho vivo”. Vale salientar que além da divisão do trabalho vivo, existe a divisão territorial do trabalho morto, as duas se complementam, o trabalho morto na forma do meio ambiente construído, e como papel fundamental na repartição do trabalho vivo.

Dentro desse aspecto a globalização faz do espaço geográfico um campo de forças multicomplexo, graças a essa individualização e especialização minuciosa dos elementos do espaço: homens, empresas, instituições, meio ambiente construído, ao mesmo tempo em que se aprofunda a relação de cada qual com o sistema do mundo, aponta Santos (2001, p.213). Portanto, as ações humanas e as sociedades vão imprimindo suas construções ao espaço, registrando suas atividades, seus costumes, suas crenças, seus hábitos, seus modos coletivos e

individuais, suas tecnologias, suas culturas, dentro disso vale observar que com os territórios portuários não acontece diferente, haja vista o grau logístico empregado nesses ambientes, assim como as demandas de especialidades existentes.

Dando continuidade na fala vale observar que para Prado (2003, p.4), a globalização é definida como o processo de integração de mercados domésticos, no processo de formação de um mercado mundial integrado. Em vista desta definição, incluimo-nos, portanto, entre os defensores da ideia de globalização como fenômeno socioeconômico. Dessa forma ele dividiu o fenômeno da globalização em três processos: globalização comercial, globalização financeira e globalização produtiva.

- Globalização Comercial é a integração dos mercados nacionais através do comércio internacional.
- Globalização Financeira como integração dos mercados financeiros nacionais em um grande mercado financeiro internacional.
- Globalização Produtiva como o processo de integração das estruturas produtivas domésticas, em uma estrutura produtiva internacional.

Todavia enquanto a globalização impõe a unicidade do globo, as individualidades tornam-se cada vez mais evidentes, daí o erro ao reduzir tal categoria a um olhar meramente simplista como fazem alguns estudiosos da área. É notável o caráter fragmentador do processo de globalização. Lembra-nos muito bem Haesbaert e Limonad (2007) quando debatem sobre as controvérsias em torno da globalização, afirmando que o termo foi generalizado de forma reducionista para disseminar as transformações nas relações de trabalho, do desenvolvimento das tecnologias e da uniformização das culturas.

Vale observar que a ideia de homogeneização reproduzida, sobretudo pelos meios de comunicação em massa, é falsa. A homogeneização levaria a uma supressão das identidades locais, o que resultaria em um espaço global despersonalizado. Eles ainda acrescentam que a tal homogeneização não atinge todos os segmentos socioespaciais, pois não somente ela se processa em pontos seletivamente escolhidos do globo terrestre como, em muitos casos, é obrigada a adaptar-se e/ou a reelaborar processos político-econômicos e culturais ao nível local. (HAESBAERT; LIMONAD, 2007, p. 40). Sendo assim, existe uma homogeneização regida pelas forças dominantes do globo, e uma potencialização

das desigualdades sociais como reflexo de uma sociedade pautada pelo consumo exacerbado colocado como modelo de vida por essas forças dominantes.

Dentro desse contexto observa-se a retomada do debate sobre desenvolvimento, que se faz necessário a partir do processo de globalização, surgindo impasses com relação a aspectos como, economia, sociedade, cultura, política e meio ambiente. A ciência moderna prometia um desenvolvimento pautado no bem-estar social, todavia, sua característica mostra-se cada vez mais excludente, criando muros invisíveis que segregam e aumentam à demasia as desigualdades socioeconômicas. Santos (2006), afirma que o espaço por não ser homogêneo, evolui de forma desigual, logo, alguns espaços onde são inseridos objetos atuais modernos acabam por acolher os interesses dos grupos hegemônicos.

A ordem trazida pelos vetores da hegemonia cria, localmente, desordem, não apenas porque conduz a mudanças funcionais e estruturais, mas, sobretudo, porque essa ordem não é portadora de um sentido, já que o seu objetivo - o mercado global - é uma auto referência, sua finalidade sendo o próprio mercado global. Nesse sentido, a globalização, em seu estágio atual, é uma globalização perversa para a maioria da Humanidade. (SANTOS, 2006, p. 227).

A seguir como estabelece o Haesbaert (1998, apud HAESBAERT; LIMONAD, 2007, p.40), ao tratar da globalização como um fenômeno fragmentador, colocam a fragmentação como inclusiva e integradora pautada pelo capitalismo financeiro, seria fragmentar para melhor globalizar, e a fragmentação excludente e desintegradora quando a mesma maximiza as desigualdades sociais e quando então surgem os movimentos de resistência. Estas formas de resistência, bem como as próprias consequências mais diretas da globalização, conduzem a um processo de fragmentação que se manifesta na forma de exclusão, reforço de desigualdades etc e constituem, assim, o polo oposto aos processos hegemônicos pretensamente homogeneizadores. (HAESBAERT; LIMONAD, 2007, p. 41).

Concluir-se a partir destas visões que as fragmentações podem aparecer também como forma de resistência ao processo da globalização, resistência essa responsável por manter vivas identidades territoriais locais, culturas e modos coletivos e individuais. A simples emergência de muitas novas-velhas territorialidades antepõe-se à ideia de globalização na medida em que, dialeticamente, enquanto a globalização remete à ideia de unidade do diverso,

muitas territorialidades que hoje emergem são a própria diversidade. (HAESBAERT; LIMONAD, 2007, p. 41).

Em consonância, Octavio (2002) aponta que o processo de mundialização está estritamente ligado com a história do capitalismo financeiro, como um amplo processo, simultaneamente social, econômico, político e cultural, no qual se movimentam indivíduos e multidões, povos e governos, sociedades e culturas, línguas e religiões, nações e continentes, mares e oceanos, formas dos espaços e possibilidades dos tempos. Ou seja, ele não se refere só à globalização de mercado, trata-se de uma ruptura considerável, afetando os grupos sociais de maneira significativa, aumento das necessidades, do consumo, da busca pela inovação.

As mesmas forças produtivas engajadas no desenvolvimento extensivo e intensivo do capitalismo produzem tanto a integração como a fragmentação. As desigualdades reproduzem-se em todos os níveis, em todos os lugares. As muitas diversidades de formas sociais de vida e trabalho, compreendendo grupos e classes, etnias e minorias, nações e nacionalidades, religiões e línguas, são frequentemente recriadas como hierarquias, marcas, estigmas, alienações. (OCTAVIO, 2002, p. 67).

A globalização então reorganiza o espaço mundial de acordo com suas características de dominação, de poder, alterando aspectos econômicos, sociais, políticos, a partir do jogo imposto pelos atores econômicos influentes. Santos (2001), enxerga esse processo de unificação como uma fábula, da qual um mercado avassalador dito global é apresentado como capaz de homogeneizar o planeta quando, na verdade, as diferenças locais são aprofundadas. Dessa forma globalização pode ser definida como um sistema integrado que homogeneiza, a partir de elementos materiais e imateriais. O indivíduo passa a ser um cidadão global, fazendo parte da sociedade de consumo, alterando seus costumes, regras, hábitos, crenças. Fala-se também, com insistência, na morte do Estado, mas o que estamos vendo é seu fortalecimento para atender aos reclamos da finança e de outros grandes interesses internacionais, em detrimento dos cuidados com as populações cuja vida se torna mais difícil. (SANTOS, 2001, p. 19).

Santos (2001, p. 20), coloca também a globalização como perversidade:

A perversidade sistêmica que está na raiz dessa evolução negativa da humanidade tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas. Todas essas mazelas são direta ou indiretamente imputáveis ao presente processo de globalização.

Santos, afirma então que a globalização pode ser perversa, entre os fatores constitutivos da globalização, em seu caráter perverso atual, encontram-se a forma como a informação é oferecida à humanidade e a emergência do dinheiro em estado puro como motor da vida econômica e social. (SANTOS, 2001, p.38). Essa acumulação de capital é uma forma de apropriação dos meios de produção e do espaço social. Harvey (2011) aponta que as dimensões geográficas relativas à acumulação do capital e à luta de classes desempenham um papel fundamental na perpetuação do poder burguês e na supressão dos direitos e aspirações do trabalhador, não apenas em lugares específicos, mas também globalmente.

Se refletirmos sobre a globalização como perversidade, percebemos que a informação como ferramenta de reprodução social, instaura na sociedade uma sensação de bem estar coletivo, de um progresso imensurável, a informação é repassada de acordo com interesses individuais, claramente manipuladas para manutenção das classes hegemônicas. Porém, ao longo de todo processo globalizador, culturas, línguas e modos coletivos desapareceram em detrimento de uma unidade fragmentadora. Ocorreu o aumento desenfreado do desemprego, da miserabilidade, e a desigualdade social foi acentuada. Assim como uma maior concentração de renda, acúmulo de capital e exploração da força de trabalho.

Por último, Santos nos aponta “uma outra globalização”, o mundo como deveria ser, a busca por um desenvolvimento igualitário, democrático e justo. Seu pensamento reside em utilizar as mesmas ferramentas que globalizam de maneira perversa, para globalizar de forma humanizada. Portanto, ao mesmo modo que se globalizam a exploração, a miséria e a exclusão social, é necessário globalizar as resistências contra a globalização perversa, as lutas sociais, o conhecimento, as diversas culturas e o ideal de mudar o mundo.

No plano teórico, o que verificamos é a possibilidade de produção de um novo discurso, de uma nova metanarrativa, um novo grande relato. Esse novo discurso ganha relevância pelo fato de que, pela primeira vez na história do homem, se pode constatar a existência de uma universalidade empírica. A universalidade deixa de ser apenas uma elaboração abstrata na mente dos filósofos para resultar da experiência ordinária de cada homem. (SANTOS, 2001, p.23).

Na sua ideia de futuro, traço marcante de sua personalidade, acreditava na construção do período demográfico-popular, quando a luta cotidiana do povo abrirá novos caminhos, auxiliada pela empirização da totalidade.

Sendo assim, em suma as mudanças econômicas associadas a evolução do capital financeiro foram fundamentais para reger o processo de globalização, do qual revolucionou as relações de trabalho a partir da divisão internacional do trabalho e das especificidades dos mercados, onde cada vez mais o produto é fracionado, separado, para que ao final exista um todo. Além da uniformização das culturas, línguas e modos, fazendo com que o acesso a culturas antes desconhecidas seja facilitado. Sem esquecer dos avanços tecnológicos responsáveis por uma mudança radical na maneira em que enxergamos e vivenciamos o mundo.

Todavia, foi responsável também pelas alterações dos modos de vida individuais e coletivos, através das fragmentações, enquanto os sujeitos dominantes fazem uso do bônus decorrentes do processo de globalização, a camada inferior sofre com a miserabilidade, exploração e aumento das desigualdades sociais. Observa-se então um maior controle social, com a dominação de um povo em detrimento de outro, a supressão de culturas, línguas e modos. Tudo isso fruto de uma irracionalidade baseada no avanço da técnica, ao ponto de dominarmos a natureza, mas, ao mesmo passo que controlamos e fazemos uso dos recursos naturais somos escravos de outros homens.

3.2 A evolução do transporte marítimo no processo de globalização

A era da globalização foi marcada por um vasto processo histórico, associada à expansão do capitalismo a partir do século XIX com a Revolução Industrial, trazendo mudanças significativas nas relações de produção, na divisão do trabalho e nas especializações produtivas e comerciais, intensificando a política nacional dos países (Estados-nação). O capitalismo então, como um dos pressupostos da mundialização pode ser considerado historicamente como um processo pelo qual revolucionou as condições de vida e do trabalho. Compreendem relações, processos e estruturas regionais e mundiais, envolvendo indivíduos e coletividades, grupos sociais, etnias e minorias, nações e continentes. (OCTAVIO, 2002, p. 53).

Segundo alguns autores o primeiro ciclo da mundialização teve início no período de desenvolvimento da industrialização na Inglaterra. Monié e Vidal (2006) apontam que o período se caracterizou pela afirmação dos Estados Nacionais na esfera política, e no plano comercial por um amplo dinamismo das trocas internacionais em função da especialização crescente das economias nacionais. A Divisão Internacional do Trabalho (DIT) deixou bastante claro essa especialização produtiva e comercial à medida que os países se concentravam na exportação de um elenco bastante limitado de bens. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p.979). Os autores ainda acrescentam que essas especializações traduziam numa inserção desigual no sistema mundial, já que os países centrais produziam bens manufaturados e os periféricos artigos primários ou pouco processados. Paralelamente ocorria o surgimento de novas rotas comerciais, novos fluxos de pessoas, bens materiais e imateriais, possibilitado pela diminuição das barreiras ao livre comércio e pela notável sofisticação das tecnologias da informação, comunicação e dos transportes. A necessidade de mercados cada vez mais extensos para seus produtos impele a burguesia para todo o globo terrestre. Ela deve estabelecer-se em toda parte, instalar-se em toda parte, criar vínculos em toda parte. (OCTAVIO, 2002, p. 60).

O progresso da infraestrutura de transporte impactou diretamente na integração de diversos lugares e pessoas, como no desenvolvimento dos territórios produtivos. Em síntese, economicamente a evolução dos transportes possibilitou a integração e a expansão dos mercados internacionais. Esse é o entendimento expresso por Monié e Vidal (2006, p.979) ao afirmar que os fluxos comerciais entre as nações cresceram muito, em 1880, o comércio era responsável por 18% do PIB mundial contra 9% em 1850.

A globalização dos mercados e a intensificação das transações comerciais e financeiras entre as diversas economias exigem que as empresas estabeleçam fluxos comerciais cada vez mais frequentes com fornecedores e consumidores extras locais. As trocas internacionais, assim como o comércio de mercadorias entre regiões de um mesmo país, vêm adquirindo crescente importância, tornando-se, para a maioria dos segmentos produtivos, pilares de sustentação de suas atividades. (UDERMAN; ROCHA; CAVALCANTE, 2012, p. 222).

Uma vez que se permite essa integração entre as sociedades a ter acesso a informações, serviços, bens materiais e imateriais, a estrutura de transporte exerce

uma função importantíssima gerando potencial de romper monopólios, provocados pelo isolamento geográfico, na produção e na comercialização de mercadorias.

[...] um adequado desempenho empresarial e uma rota sustentável de desenvolvimento requerem, entre outras coisas, estruturas que facilitem, em termos de custo e eficiência, as operações de transporte. Os diversos empreendimentos, ao analisarem as suas opções locais, levam em consideração esses elementos, que criam condições diferenciadas entre as regiões, apoiando decisões e definindo, muitas vezes, a localização de novos investimentos produtivos. As empresas já instaladas, por sua vez, procuram escoar a sua produção de forma mais barata, rápida e segura, analisando, entre as diversas alternativas disponíveis, aquela que melhor atende às suas exigências. (UDERMAN; ROCHA; CAVALCANTE, 2012, p. 222).

Quadros 1 - Classificação dos Transportes

Transportes por modalidade	Transporte por tipo de modal
Terrestre: Rodoviário, Ferroviário e Dutoviário	Modal: Deslocamento de carga realizado por um único meio de transporte
Aquaviário: Marítimo de longo curso, Cabotagem, Fluvial e Lacustre	Intermodal: Deslocamento de carga realizado por vários meios de transporte e para cada trecho/modal é realizado um contrato
Aéreo: Navegação Aérea	Multimodal: Envolve mais de uma modalidade, porém regido por um único contrato
	Segmentados: Envolve diversos contratos para diversos modais
	Sucessivos: Quando a mercadoria, para alcançar o destino final, precisa ser transportada para prosseguimento em veículos da mesma modalidade de transporte (regido por um único contrato).
	Transporte Combinado: Uma combinação entre modais

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: FIESP, 2015.

Nesse cenário, o transporte marítimo despontava como um modal largamente utilizado no comércio internacional. Conforme chama a atenção Harvey (1989, apud MONIÉ; VIDAL, 2006, p.979):

O transporte marítimo sofreu uma verdadeira revolução, que se traduziu concretamente pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os homens, as mercadorias e as informações.

Caxito (2011) de modo geral acrescenta que a capacidade do transporte marítimo é gigantesca. Na composição de seu frete os custos são influenciados por características das cargas, como peso e volume cúbico, fragilidade, embalagem, valor, distância entre os portos de embarque e desembarque, e localização dos portos. A revolução do transporte marítimo se fez necessária para atender as novas demandas exigidas pelo processo da globalização, trazendo um sistema portuário modernizado e eficiente, com capacidade operacional satisfatória a fim de assegurar o desenvolvimento local das cidades industriais, com geração de emprego e renda. Dessa forma os portos das cidades industrializadas foram reestruturados para acompanhar o movimento de modernização do transporte marítimo, apontam Monié e Vidal (2006, p.979).

O Brasil sempre teve uma ligação afetiva, histórica e paisagística com o mar, do qual os portos desempenhavam um papel de entrada e saída de colonizadores, escravos e bens. Os portos constituíam os elos fundamentais de intercâmbio entre cidades fundamentalmente ilhadas com relação à hinterlândia. (SILVA; COCCO, 1999, p. 10). Assim, diante do progresso e modernização do setor portuário, as cidades brasileiras inseridas na dinâmica industrial reestruturam seus portos. Monié e Vidal (2006, p. 979) caracterizam o processo de construção no Brasil de dois portos modernos, em Santos e no Rio de Janeiro, afirmando que:

[...] os investimentos realizados em infraestrutura e equipamentos portuários se inscrevem numa dinâmica de modernização sistemática dos instrumentos técnicos suscetíveis de valorizar as vantagens comparativas da economia brasileira por intermédio da facilitação das operações de drenagem do interior para o litoral.

Assim sendo, pode-se perceber o quanto a modernização das instalações portuárias locais, no caso específico as brasileiras, foram/são importantes para a

estrutura econômica mundial, seguindo as exigências do capital financeiro vigente na época. Resgatou-se a proximidade da população com a frente d'água da cidade, região tão importante para a preservação da história afetiva, cultural e paisagística. Largando mão do preconceito existente com relação a essas áreas portuárias que sempre foram vistas como um território inseguro e obsoleto.

Entretanto, vale ressaltar que o processo histórico da globalização não foi constante, momentos de aceleração e desaceleração foram fortemente percebidos alterando-se conforme a época, os fatos históricos e o jogo das forças no mercado mundial. Almeida (2001) aponta que fatores como a intervenção dos governos na economia, o desafio socialista ao capitalismo, a crise de 1929 e depressão dos anos 30, e por fim, mas não menos importante, o período entre guerras vivido pela Europa entre 1914 e 1950, resultaram na diminuição do processo de globalização.

Nesse período se estabeleceu também o protecionismo comercial, instrumento utilizado pelos mercados centrais a fim de promover o desenvolvimento de indústrias fortes e estratégicas nacionalmente, restringindo assim o fluxo de pessoas e mercadorias. Medidas protecionistas de todos os tipos (alfandegárias, fiscais, sanitárias), pretendiam proteger as economias que passaram a crescer e se desenvolverem dentro dos limites do território nacional. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p.979).

[...] as empresas se beneficiaram das proteções erguidas pelos governos para se consolidarem internamente por meio da inovação tecnológica e de investimentos na capacidade de produção que permitiram eliminar os concorrentes menos competitivos. No que diz respeito aos sistemas de circulação, eles são também bastante centrados no território nacional. Grandes eixos de escoamento têm por função o transporte de grandes volumes de produtos padronizados e já valorizados entre unidades que produzem em larga escala e mercados que consomem em massa esses produtos. É oportuno ressaltar que à produção e ao consumo em massa corresponde uma circulação também em massa. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p.979-980).

Posteriormente a globalização se intensifica, agora mobilizando nações do segundo e do terceiro mundo, além da inserção da revolução técnico-científico-informacional, com a crescente capacidade de formar e informar, induzir e seduzir. “Formam-se novas articulações econômicas, políticas e culturais, desenvolvendo os movimentos e o perfil da sociedade global, os primórdios de uma espécie de sociedade civil mundial.” (OCTAVIO, 2002, p.57).

Historicamente os Estados Unidos aponta como grande nação imperialista no período posterior as duas grandes guerras mundiais, trazendo consigo a herança imperialista das nações europeias. O mundo passa a ter então dois polos antagônicos, os Estados Unidos e a União Soviética. A chamada Guerra Fria era a disputa pela hegemonia política, econômica, militar e cultural no mundo, era o contraste entre o capitalismo e o socialismo, de duas potências nucleares. “O mundo está dividido em dois blocos, dois sistemas, duas geopolíticas, duas superpotências militares e nucleares. O mundo parece galvanizando por duas polarizadas possibilidades predominantes.” (OCTAVIO, 2002, p.56). Os dois blocos não conflitaram diretamente, por possuírem uma grande quantidade de armamento nuclear o que significaria o fim das duas grandes potências. Octavio (2002) acrescenta que apesar de toda conjuntura histórica da época o processo de globalização continua a desenvolver-se pelo mundo.

A globalização então passa a apresentar algumas características importantes, aponta Octavio (2002), a primeira delas a energia nuclear como a mais poderosa arma de guerra, agora nas mãos de países periféricos; a revolução da informática por todo o globo; a organização de um sistema financeiro de acordo com as exigências de países como Estados Unidos, Japão e Alemanha; a reprodução ampliada do capital; o inglês como idioma universal; e por último o neoliberalismo. “Todas essas características da globalização, configurando a sociedade universal como uma forma de sociedade civil mundial, promovem o deslocamento das coisas, indivíduos e ideias, o desenraizar de uns e outros, uma espécie de desterritorialização generalizada.” (OCTAVIO, 2002, p.59).

Através da exploração do mercado mundial, a burguesia deu um caráter cosmopolita à produção e ao consumo de todos os países. Para grande pesar dos reacionários, retirou debaixo dos pés da indústria o terreno nacional. As antigas indústrias nacionais foram destruídas e continuam a ser destruídas a cada dia. São suplantadas por novas indústrias, cuja introdução se torna uma questão de vida ou morte para todas as nações civilizadas – indústrias que não mais empregam matérias-primas locais, mas matérias-primas provenientes das mais remotas regiões, e cujos produtos são consumidos não somente no próprio país, mas em todas as partes do mundo. Em lugar das velhas necessidades, satisfeitas pela produção nacional, surgem necessidades novas, que para serem satisfeitas exigem produtos das terras e dos climas mais distantes. [...] (OCTAVIO, 2002, p. 60).

Além desses fatores, Monié e Vidal (2006, p.981) apontam que essas empresas “desenvolveram novas estratégias de expansão no intuito de

reestabelecer suas margens de lucro, em um ambiente altamente competitivo.” Nesses novos sistemas de circulação de bens materiais e imateriais os portos passaram a apresentar uma evolução significativa, que estava em processo de degradação no período entre guerras e precisou de um processo de reestruturação, passando de uma simples ferramenta de trânsito para um elemento responsável pela integração e desenvolvimento dos territórios. A reestruturação do setor portuário era/foi necessária para quebrar com todos os estigmas referentes ao mesmo, como a associação do ambiente portuário a problemas como insegurança, poluição sonora e ambiental, prostituição, engarrafamentos. Os portos precisam apresentar fatores de diferenciação dentro da lógica dos sistemas circulatórios.

Para que os portos, dentro da lógica dominante da competitividade, pudessem apresentar fatores de diferenciação em relação aos seus concorrentes, foram necessárias reformulações que objetivaram uma diminuição de custos operacionais, com ganhos de produtividade, e o processo de containerização, tido como fundamental para o alto investimento em equipamento fixo. (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 980).

A partir desse momento o porto foi transformado em um objeto central do desenvolvimento local, com a criação de um arranjo gerador de empregos e renda para o território de sua instalação. Ocorria assim a criação de um território estratégico interligando indústrias, transportes e os meios de distribuição, esse último com o desenvolvimento do setor logístico.

Assim como também a revitalização das áreas portuárias, com projetos de cidades portuárias nunca vistas, para que a população resgatasse o sentimento de proximidade com o mar, além de fazer uso da rede de bens e serviços oferecidos por essa nova dinâmica portuária. Entre outros aspectos essa reaproximação do porto e da cidade foi caracterizada:

- Por um aumento significativo das atividades portuárias;
- A competição entre os portos foi acentuada;
- Posicionamento dos portos em áreas estratégicas;
- Impactos no entorno de instalação do porto, mobilizando atores econômicos, políticos e sociais;
- Um porto preocupado com as novas exigências da sustentabilidade.

Ou seja, a partir daí se desenvolve uma dinâmica portuária pautada pelo desenvolvimento local, modernizando o que estava obsoleto e estigmatizado, com característica essencial de ferramenta de trânsito, para um porto com visão integrada para o desenvolvimento das potencialidades locais.

3.3 Portos: um vetor para o desenvolvimento local

O processo de globalização intensificou a mundialização do espaço geográfico, ou seja, cada vez mais se homogeniza o processo de produção e circulação de mercadorias, pessoas e serviços. Collin (1999) destaca que nesse processo ocorreu uma ruptura com relação à função da cidade portuária, passando de instrumento de trânsito rápido para uma cidade de comércio impulsionando o desenvolvimento local, refletindo assim, na estrutura da economia globalizada. O porto da mundialização se localiza estrategicamente dispondo de uma rede de comércio, transporte e consumo, mobilizando as principais potencialidades do território de sua instalação.

Monié e Vidal (2006) confirma tal reflexão, afirmando que nesse aspecto o porto passa a ser um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento, ressaltando a função de sua hinterlândia na reorganização mundial dos espaços produtivos e no surgimento de dinâmicas comerciais específicas. Nesse momento aponta Baudouin (1999, p.27) surgem às cidades portuárias como novo espaço produtivo de uma circulação que exige não somente a criação do cais, mas também, e, sobretudo, de cérebros.

Vale salientar, que essas cidades portuárias (cidades do comércio marítimo internacional) em sua maioria desenvolvem relações harmoniosas com seus portos, sendo até difícil traçar uma linha divisória entre os interesses e as atividades econômicas do porto e da cidade. Se refletirmos sobre as cidades portuárias, colocamos as mesmas como protagonistas centrais do processo de globalização, como afirmou Baudouin (1999). Essas praças portuárias desenvolvem novas competências e um papel econômico central dentro das trocas dos fluxos materiais e imateriais. Baudouin (1999, p.32) conclui então que essas captações de fluxos de globalização exige a cidade portuária como uma forma eficiente de nova instituição da relação concorrencial tanto dos espaços, quanto dos homens. Em contrapartida,

outras cidades, principalmente na América Latina e no sul europeu, desenvolvem relações bem conflituosas, sendo administradas por organismos diferentes que se ignoram, tendo-se uma fratura entre os interesses portuários e a dinâmica da cidade.

Figura 2 - Fluxograma da relação conflituosa entre a cidade e o porto



Fonte: elaborado pelo autor

Essa relação desarmônica acaba prejudicando tanto o porto quanto a cidade, pois perdem numerosas possibilidades de desenvolvimento, de criação de novas atividades econômicas, de crescimento do comércio, de geração e manutenção do emprego especializado (LLOVERA, 1997, p.209). Dois aspectos são importantes serem destacados com relação ao antagonismo entre a cidade e porto:

- A cidade não possui infraestrutura adequada a fim de promover uma maior fluidez dos fluxos materiais e imateriais;
- E o porto passar a impactar negativamente na qualidade de vida da população de seu entorno, em particular com a poluição visual e ambiental.

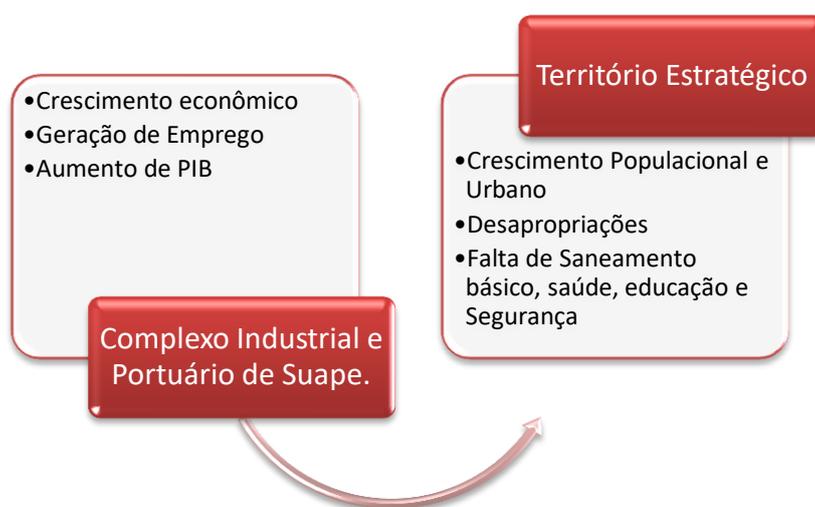
A empresa mundial necessita então das competências das cidades em que os portos se instalam, torna-se uma relação integrada, de comunicação. Em que segundo Baudouin (1999, p.32) com a mundialização passa-se da produção material do bem à relação de serviços, do espaço ao território, do diferencial de custos ao de qualidade.

A esse aspecto é importante destacar o Porto de Suape, projeto pelo qual pretendia atender as novas demandas de circulação dos fluxos materiais e imateriais exigidos pelo desenvolvimento da globalização, dos quais o Porto do Recife já não supria. A viabilidade do projeto na região de Suape se deu devido a sua costa de águas profundas, somado a uma localização estratégica junto as principais rotas marítimas e de mercado (América do Norte, Europa e África), propiciando assim a instalação de um parque industrial.

Atualmente o Complexo industrial e Portuário de Suape aponta como principal elo de atração econômica do Estado de Pernambuco. Com infraestrutura de última geração para atender as necessidades dos mais diversos empreendimentos instalados no seu parque industrial. Vale destacar as políticas públicas a nível estadual e federal, com incentivos e isenções fiscais com o objetivo de gerar ainda mais empregos, como também o desenvolvimento da economia regional.

Contudo tais empreendimentos têm originado inúmeros impactos socioespaciais no território estratégico de sua instalação, com influência direta e modificações socioespaciais mais expressivas nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A instalação de Suape implicou na falta de comunicação entre o aparelho portuário e seu entorno. Essas instalações de grandes empreendimentos na maioria das vezes não são benéficas quando buscamos as externalidades negativas advindas do processo de territorialização. Os territórios das minorias acabaram hegemonizados, assim sendo, foram submetidos a uma mudança/ruptura de seus costumes e valores, perdendo então sua autonomia frente ao território.

Figura 3 - Fluxograma dos principais impactos após a instalação do CIPS



Fonte: Elaborado pelo autor

Observamos então dezenas e mais dezenas de famílias sendo expropriadas de seu território, à medida que essas empresas foram instaladas no território estratégico de Suape, reconfigurando o território e impondo uma nova dinâmica espacial. Os engenhos são em sua maioria mais afetados por essas instalações, o desenvolvimento da região em questão impõe aos mesmos novos significados com relação a seu papel na sociedade. Povo dotado de costumes, crenças e modos, acabam por sofrer mais com essas rupturas, além, da degradação do meio em que vivem, com a poluição do entorno decorrente dos projetos de urbanização.

Com relação à Ipojuca apontamos a cidade com o segundo maior PIB do Estado de Pernambuco, aumento significativo a partir dos investimentos realizados no Complexo Industrial e Portuário de Suape. Todavia, o vasto crescimento nos dados econômicos nunca foi sinônimo de desenvolvimento pautado por igualdade e justiça social. O nítido crescimento populacional decorrentes da entrada de trabalhadores especializados vindo de todas as regiões do Brasil e de outros países, e da taxa de urbanização como podemos verificar na tabela 1 e 2, foi responsável por uma desordem no território com as desapropriações como já mencionamos, carência em saneamento básico, saúde, educação e segurança pública, além das ocupações em áreas irregulares, favorecendo a favelização do território. Salientamos também que a cidade tem apenas o 43º Índice de Desenvolvimento

Humano Municipal (IDHM) no ranking estadual, com taxa de 0.619, considerada média pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). (Ver tabela 2).

Tabela 2 - Indicadores Demográficos de Ipojuca

Área e Indicadores Demográficos	Ano	Município	RD 12	Estado
Área (km ²)	2013	527,107	2.787,469	98.149,119
Densidade demográfica (hab/km ²)	2010	152,98	1.324,92	89,62
Taxa de urbanização (%)	2010	74,06	97,26	80,17
Taxa geométrica de crescimento populacional (% aa)	2000 - 2010	3,12	1,01	1,06

Fonte: Condepe, 2015

Tabela 3 - População Residente em Ipojuca

População Residente	Ano	Município	RD 12	Estado
Estimativa da população	2015	91.341	3.917.247	9.345.173
População total	2000	59.281	3.339.616	7.918.344
	2010	80.637	3.693.177	8.796.448
População urbana	2000	40.310	3.236.698	6.058.249
	2010	59.719	3.591.806	7.052.210
População rural	2000	18.971	102.918	1.860.095
	2010	20.918	101.371	1.744.238

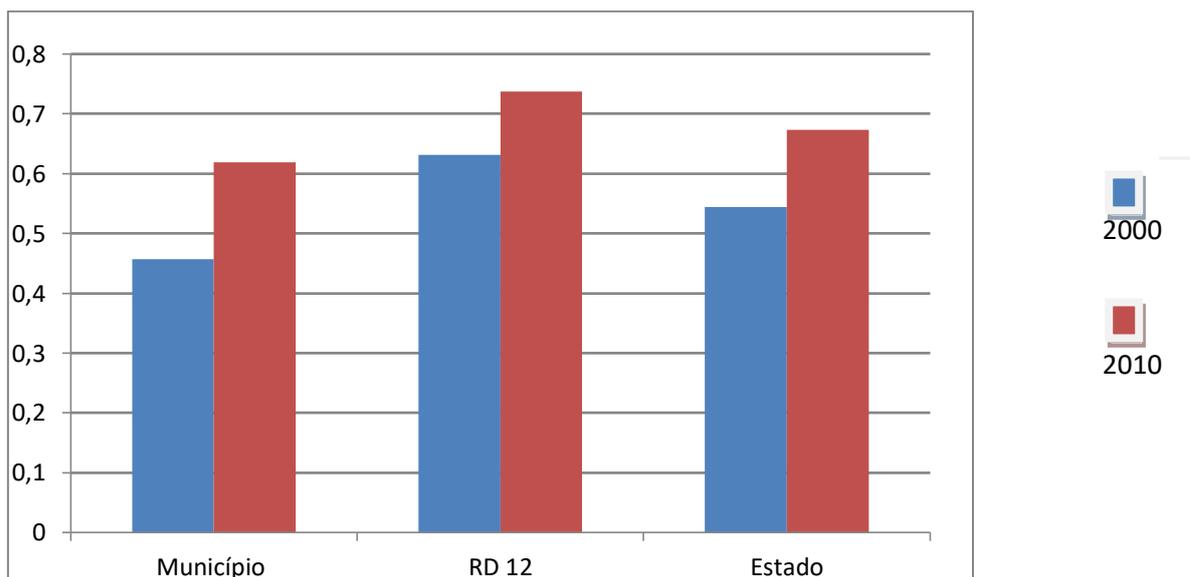
Fonte: Condepe, 2015

Tabela 4 - IDHM - Ipojuca

IDH – M	Ano	Município	RD 12	Estado
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal	2000	0,457	0,631	0,544
	2010	0,619	0,737	0,673

Fonte: Condepe, 2015

Gráfico 1 - IDHM – Ipojuca



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CONDEPE, 2015.

Paralelamente a isso, ocorreu também o êxodo rural, pessoas foram atraídas para a área urbana em busca de novas fontes de trabalho e renda. Contudo, o aumento dessa população urbana não foi acompanhado de políticas públicas que visassem uma melhor qualidade de vida da população. O crescimento populacional trouxe novas demandas de infraestrutura urbana, das quais as políticas públicas não foram eficazes em supri-las. A CONDEPE/FIDEM em seu relatório de 2008 sobre o território estratégico de Suape, afirma que o município de Ipojuca apresenta um problema crônico quanto ao saneamento básico, acrescenta ainda outros fatores como:

- A inexistência de planejamento estruturado para solucionar os problemas de esgotamento;
- Deficiência no tratamento dos sistemas de esgotamento existentes ocasionando poluição de rios e lagos e queixas da população que paga por estes serviços;
- Inexistência de sistemas de esgotamento sanitário nas áreas densamente habitadas, provocando poluição das praias, redução das áreas de turismo, elevação dos custos das habitações e do sistema público de saúde;

- Precariedade nas construções e manutenção das fossas sépticas domiciliares, provocando contaminação do riquíssimo lençol freático da região.

O porto de Suape é um importante empreendimento para o desenvolvimento econômico do Estado de Pernambuco, porém, no que tange a sinergia entre porto e seu entorno percebemos a ausência total de instrumentos que mobilizem um desenvolvimento igualitário dos municípios de sua influência direta. O crescimento econômico, sobretudo de Ipojuca é acelerado, mas, a concentração de renda e a desigualdade social são bem acentuadas. Faz-se necessário, uma maior reflexão quanto aos instrumentos viabilizados pelo poder público para que a população possa aproveitar da melhor forma possível e de forma igualitária de todas as transformações ocorridas no território.

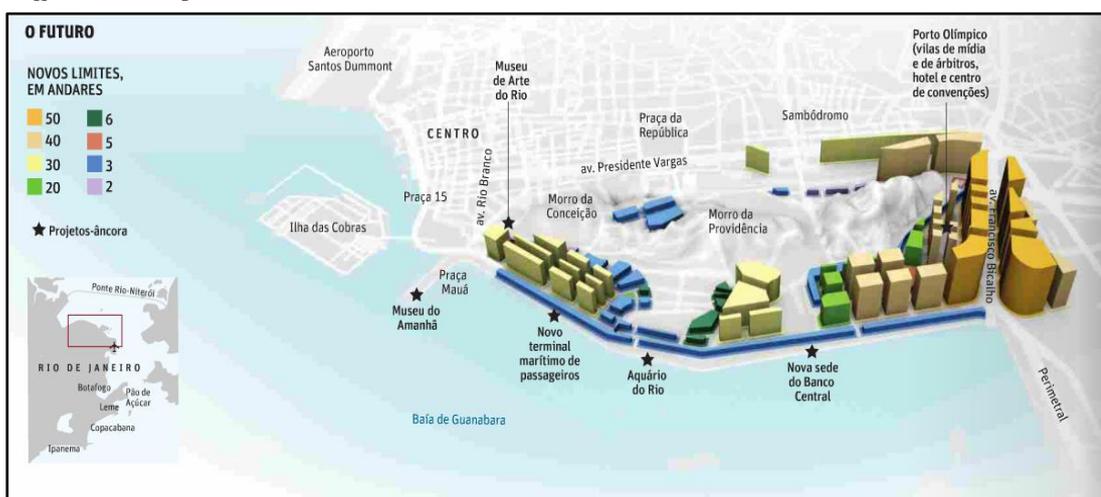
As cidades portuárias apesar dos aspectos conflitantes são sim significativas em muitos casos, em especial na Europa, para o processo de desenvolvimento local. Constituem atualmente, locais privilegiados não só para a coordenação de inúmeras competências industriais, como também imateriais e culturais que são atualmente necessárias (BAUDOUIN, 1999, p.36). A cidade portuária da mundialização é um território produtivo, onde o porto é o instrumento principal desse desenvolvimento. Sendo assim, cidade portuária é um sistema econômico interativo, especialmente em termos de estruturas de emprego, área de integração do fluxo de transporte, e governança necessária para que ocorra a sinergia entre o porto e a cidade, afirma Hoyle (1989).

Passamos por um período industrial em que os terrenos portuários foram esquecidos, apesar da sua localização privilegiada no coração da cidade, atualmente na fase da intensificação do comércio e dos serviços, os terrenos portuários passaram a ter uma nova centralidade urbana. Acrescenta Baudoin (1999, p.36) que os espaços portuários têm aberto espaço a verdadeiros projetos de cidade. Como por exemplo, o Porto de Hamburgo na Alemanha que consolidou a cidade de Hamburgo como uma das principais cidades da Europa. Além de ser fundamental para o desenvolvimento de infraestrutura local, com a construção do maior projeto de urbanização da Europa, o HafenCity. Segundo Deecke e Läßle (1999), o porto de Hamburgo em 1995 movimentou um total de 72,5 milhões de toneladas de bens (68,3 milhões de toneladas em 1994) e 2,9 milhões de TEUs (2,7

milhões de TEUs em 1994). Já em 2013, o porto movimentou cerca de 10 milhões de TEUs.

No Brasil destacamos o Porto Maravilha localizado no Rio de Janeiro, projeto elaborado visando à recuperação economicamente da área portuária da cidade. O processo de revitalização da área portuária da cidade do Rio de Janeiro, região que entrou em processo de degradação após a inadequação do porto ao modelo internacional e de exigência dos novos padrões de circulação de mercadorias. Inspirado nos modelos de revitalização das regiões portuárias como Rotterdam, Barcelona, Buenos Aires e Hamburgo, o Porto Maravilha em sua concepção busca o resgate da proximidade/relação da população carioca com o mar. O projeto foi idealizado a partir da instituição da Lei Municipal nº 101/2009 que criou a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro. Dessa forma, o projeto pretende revitalizar aproximadamente cinco milhões de metros quadrados.

Figura 4 - Projeto Porto Maravilha



Fonte: Porto Maravilha, 2015.

O projeto Porto Maravilha busca associar a modernização aos elementos que compõe a memória afetiva, histórica, e de preservação ambiental da área portuária tão cobiçada pelo setor imobiliário, para que não seja um projeto a serviço do capital, excluindo a população das decisões que competem o estabelecimento da revitalização da área. A cima de qualquer ponto o projeto deveria buscar a participação igualitária de todos os setores, visando primordialmente o bem-estar social. Os dois projetos de cidade buscam a reaproximação da população com o

mar. “Contrariamente ao que a geografia vulgar afirmou durante toda a era industrial, o porto, longe de afastar-se da cidade, nela penetra e cada vez mais estreitamente”. (BAUDOUIN, 1999, p.37).

No conjunto das transformações e modernizações recentes do setor portuário e dos espaços produtivos, se destacam alguns fatores que impactaram diretamente na consolidação desse sistema, dentre eles:

- O comércio intrafirmas realizado em escala mundial;
- O sistema *just in time*, que quer dizer tempo justo, onde a matéria-prima e os estoques são supridos no tempo certo e quantidade exata;
- Os portos do tipo *hubs*, que funcionam como instrumentos a serviço de multinacionais marítimas;
- O processo de containerização aumentando à demasia a produtividade do trabalho no porto.

O primeiro aspecto que reconfigurou a economia mundial foi o comércio intrafirmas trata-se de uma operação comercial em escala mundial entre firmas, principalmente no interior dos setores industriais, entre empresas complementares ou entre empresas do mesmo grupo econômico. Como a mundialização intensificou-se o comércio intrafirmas, sobretudo entre as matrizes e suas filiais e as filiais de uma mesma companhia multinacional. Silveira (2009, apud ALVES, 2011, p.53), aponta como exemplos:

- O deslocamento de parte da prestação de serviços diversos e confecções de softwares para a Índia;
- *offshoring* para a China;
- A tecnologia em robótica e em transportes no Japão e Alemanha;
- Os serviços especializados em aeronáutica realizados pela Rússia (aproveitando a mão de obra barata de engenheiros soviéticos) e a especialização dos territórios asiáticos em alta tecnologia

Já o *just in time* consiste na forma de administração da produção industrial e de seus materiais, segundo a qual a matéria-prima e os estoques intermediários

necessários ao processo produtivo são supridos no tempo certo e na quantidade exata. (ALVES, 2011, p. 53). Ou, seja, é a capacidade dos meios de circulação de assegurar um máximo de extensão e diversidade em um mínimo de tempo, por isso é tão exigido pela globalização. “Essa evolução requer uma grande adaptabilidade da cadeia de transporte frente à rápida mudança qualitativa dos fluxos, exigindo cada vez mais pontualidade, qualidade e segurança na circulação” (MONIÉ, 2003, p.60)

A terceira transformação mais relevante de substituição do modelo tradicional da dinâmica portuária foram às construções de megaportos desterritorializadores voltados para a redistribuição dos fluxos comerciais. Os portos do tipo *hubs* funcionam segundo Monié e Vidal (2006, p. 984) como instrumentos a serviço de multinacionais marítimas, como integradores globais e terrestres, que formam redes de circulação globais onde meganavios circulam em megarrotas marítimas e servem somente a megaportos estrategicamente localizados. No Brasil alguns portos foram ampliados e reestruturados tornando-se hubs, como citaram Monié e Vidal (2006):

- Pecém – Ceará
- Suape – Pernambuco
- Sepetiba – Rio de Janeiro

O chamado *hub port* é visto por Cocco e Silva (1999, p.18), como um elo logístico desterritorializador, inserido em uma cadeia logística setorizada, ou seja, serve principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia. Em sumas suas principais características e funções são:

- Função dominante e global;
- Posicionamento estratégico entre as principais rotas marítimas;
- Relação mínima com a cidade.

Ainda apontam Cocco e Silva (1999, p.18), que a maior preocupação do porto do tipo hub é com os modais de transporte e com os entraves para uma rápida circulação dos fluxos comerciais. Não se importando com a cidade portuária. A esse respeito (COCCO; SILVA, 1999, p.19) ainda acrescentam que o porto passa a

dependem inteiramente do desempenho econômico dos complexos industriais das grandes firmas ou das estratégias globalizadas das grandes companhias de navegação. O interesse é meramente econômico, e não na perspectiva de um desenvolvimento local do território em que o megaporto está inserido.

A estrutura portuária tem se modificado expressivamente, devido principalmente ao processo de containerização. Alves (2011, p.54) coloca que o uso do contêiner ou cofre-de-carga, como preferem alguns autores, fez praticamente sumir dos portos do mundo a figura do navio cargueiro, hoje usado para o atendimento em rotas de países com baixíssimo nível de desenvolvimento econômico, muito utilizado para o transporte da carga geral e, em seu lugar surgiu os modernos navios porta-contêineres, hoje de uso universal por praticamente todos os grandes armadores. Ele ainda alega que os navios cresceram de porte e a unitização, ou consolidação das cargas soltas, promovida pelo uso do contêiner, passou a ser o elemento crítico para dar velocidade ao embarque e desembarque das cargas. (ALVES, 2011, p.55).

Figura 5 - Fluxograma dos fatores decorrentes do processo de containerização



Fonte: Elaborado pelo autor

A produtividade do porto aumentou significativamente, todavia, as relações de trabalho sofreram uma mudança expressiva, com a substituição das atividades tradicionais estigmatizadas, e o estabelecimento do setor de logística, que inclui transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo, armazenagem nas grandes aglomerações urbanas da hinterlândia. Os parques logísticos objetivam agregar valor aos fluxos de mercadorias destinadas aos mercados de consumo regionais (MONIÉ; VIDAL, 2006, p.985).

A esse respeito, Monié e Vidal (2006, p.983) em sua análise, afirmam que:

A modernização do transporte marítimo, bem como o desenvolvimento rápido do uso do contêiner, impôs uma transformação radical no sistema portuário mundial que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas. Em consequência, nos anos de 1980 e 1990, os países inseridos no fluxo do comércio global empreenderam reformas portuárias que aplicaram algumas receitas institucionais e operacionais universais para conferir maior competitividade aos portos e à base produtiva nacional.

Hayut (1981) acrescenta ainda que, essas modificações tecnológicas do sistema portuário afetam todas as relações do porto com sua hinterlândia e rotas comerciais oceânicas, como também, na inutilização de alguns portos antigos, que

não são capazes de atender a demanda imposta pelo advento da containerização. A partir dessa ruptura os portos passam a fazer parte de um canal logístico, pelo qual a carga transita resultado da articulação da cadeia de transportes Deecke e Läßle (1999). O Porto substituiu definitivamente suas características tradicionais e passou a ser o objeto central do território estratégico como já mencionado. O instrumento portuário é a ocasião de uma relação concreta de empresas especializadas em finanças, comércio, seguros, transportes e tecnologias de informação com a mercadoria. (BAUDOIN, 1999, p.33).

Dentro dessa perspectiva da globalização como o processo pelo qual ocorrem transformações nas esferas sociais, econômicas e na integração produtiva, geradora do aumento no fluxo de circulação de informações e mercadorias, o porto se destaca como instrumento do desenvolvimento local, a partir da aproximação do porto e da cidade, destaca Monié e Vidal (2006). Nesse sentido a “cidade portuária”, necessita de um porto que encontra nas redes sociais urbanas os recursos empresariais e as competências para aprimorar seus serviços (e otimizar sua capacidade de gerar valor e empregos), e, por outro, de uma cidade que recupera sua relação histórica (e não apenas paisagística) com o mar. (COCCO; SILVA, 1999, p.20).

Em suma, é pertinente à mobilização dos atores que compõem a cidade portuária para um planejamento mais eficaz com relação à sinergia que deve existir entre o porto e a cidade, buscando melhorias nas vias de acesso ao porto (ferrovias e estradas), resgate da paisagem histórica, reforma urbana das áreas portuárias (sem exclusão das classes populares), sustentabilidade de infraestrutura, como também políticas públicas de uso e ocupação do solo, como forma de frear o estabelecimento de projetos portuários desterritorializadores. Na perspectiva das cidades portuárias, a preocupação com porto deve se transformar numa preocupação de conjunto dos cidadãos e das instituições que organizam e que dão vida pública às cidades, seja através do trabalho e da produção através do consumo e do lazer. (COCCO; SILVA, 1999, p.21). O porto atual precisa se comunicar com a cidade, não pode ser um entrave para o estabelecimento do desenvolvimento local/regional, a cidade portuária nesse caso, necessita de uma infraestrutura integradora do ponto de vista da sustentabilidade e justiça social, para que em conjunto com o porto gere emprego e renda para o território local, como consequência a articulação com os mercados globais.

3.4 Planejamento e gestão do território portuário

O circuito econômico mundial, com intensa circulação de fluxos, informações e mercadorias tem exigido dos territórios portuários a mobilização de seus atores – poder público, setor privado e sociedade – fomentando e estimulando o desenvolvimento local. No entanto, faz-se necessário que políticas públicas eficientes para uma gestão do território portuário sejam postas em prática.

O ambiente portuário por décadas foi estigmatizado por suas instalações precárias e pela falta de competitividade entre as praças portuárias. A partir da intensificação da globalização, foi necessária uma requalificação do sistema marítimo com infraestrutura modernizada e a promoção dos territórios produtivos. Monié (2003) aponta que o desenvolvimento e a competitividade dessas praças portuárias dependem cada vez mais da inserção dos atores locais de mobilizar os recursos disponíveis pelos espaços produtivos. Ele ainda verifica a existência de uma relação de influência direta entre os terminais marítimos e a cadeia logística promovida pelo território produtivo, o que dariam uma maior fluidez a circulação de fluxos.

Dada à importância das políticas públicas, responsáveis por um ordenamento do território, buscando atender os interesses das mais diversas esferas, sejam elas públicas ou das empresas privadas. Nesse sentido, criam-se programas e ações sistemáticas objetivando uma gestão eficaz para o desenvolvimento local. Por isso a necessidade da participação de todos os atores no que competem as decisões sobre os territórios produtivos, evitando assim os conflitos territoriais pela ocupação e uso da terra. Como observamos nos territórios de instalação de alguns empreendimentos portuários.

Monié e Vidal (2006, p. 988-989) apontam algumas implicações e desafios para uma gestão portuária eficaz:

- A gestão fundiária nas áreas portuárias parece decisiva na hora em que se multiplicam os conflitos em torno do destino e uso dos armazéns ociosos;
- Outro questionamento central é relativo à capacidade do porto de ampliar o espaço de atuação a partir das instalações portuárias para investir no campo dos dispositivos logísticos terrestres, desenvolvendo,

assim, um papel mais ativo nas redes de valor agregado em escalas regional ou continental;

- Além da ação local voltada para a resolução de problemas ambientais específicos, a aquisição de um saber-fazer em termos de gestão do meio ambiente costeiro urbano e regional pode representar uma competência lucrativa se for exportada para outros portos pela autoridade portuária ou por empresas especializadas.

Em suma a gestão portuária visa criar uma rede sistemática envolvendo energicamente os diversos atores, sejam eles políticos, econômicos ou sociais. Trazendo a praça portuária maior competitividade dentro do mercado econômico global, sem esquecer-se de utilizar bem e de forma sustentável os recursos disponíveis no território em questão.

4 Portos: caracterização de Suape

O porto aparece como elemento principal do transporte marítimo. Do qual ao longo dos anos passou por modificações significativas que o fizeram figurar como ferramenta principal no desenvolvimento de territórios estratégicos, sua principal característica é o de ser responsável pela dinâmica de redistribuição de todas as trocas comerciais ao longo do globo terrestre. Vieira (2003, apud ALVES, 20011 p. 55) “define porto como um espaço de terra e água provido de instalações e equipamentos que permitem o acolhimento de navios; sua carga e descarga; o armazenamento de mercadorias; o intercambio modal das mesmas (marítimo-terrestre ou vice-versa) e o desenvolvimento de atividades comerciais ligadas ao transporte”.

Com a nova reconfiguração dos territórios produtivos e o aparecimento de novas demandas após o processo de globalização como verificamos anteriormente os portos passaram por modificações expressivas das quais fizeram o tornaram instrumento essencial do desenvolvimento local. Como afirmaram Cocco e Silva

(1999, p.10) ao colocar “o porto como um anexo específico dentro de uma organização cada vez mais funcional do espaço nacional”.

Monié e Vidal (2006) apresentam alguns aspectos responsáveis por esse maior protagonismo do porto como um dos elementos centrais no desenvolvimento da economia:

- Novos métodos de movimentação de cargas;
- Equipamentos com sofisticação tecnológica;
- Mão-de-obra especializada;
- Avanços da engenharia naval;
- Transformação do setor aos navios contêineres especialmente projetados para a maximização do transporte de contêineres;
- O surgimento do setor logístico;

Aqui buscamos abordar de forma sistemática todas as fases da evolução do sistema portuário brasileiro, iniciando com os ciclos econômicos, depois com as aberturas dos portos às nações amigas, em seguida com o processo de intensificação e consolidação do sistema portuário a através das leis de modernização portuária.

Logo em seguida buscamos delinear todo processo de idealização, implantação e consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape, localizado entre os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, do qual atraiu mais de 100 empresas para o seu parque Industrial, entre elas a Refinaria Abreu e Lima e o Estaleiro Atlântico Sul.

4.1. Configuração do sistema portuário brasileiro

O sistema portuário brasileiro se desenvolveu em diferentes fases, associadas ao processo de formação territorial, além segundo Alves (2011) da dependência da nossa economia com relação ao resto do mundo. Portanto, a primeira fase correspondeu ao período dos ciclos econômicos, período norteador para a fixação de instalações marítimas ainda rudimentares, trapiches ou em ancoradouros naturais, objetivando a entrada e saída de colonos, escravos, mercadorias, e a

exportação de bens primários. Vale ressaltar que a formação econômica e territorial inicial brasileira assumiu uma característica de ocupação litorânea, facilitando o escoamento de mercadorias e pessoas, como também o desenvolvimento futuro das cidades portuárias.

As instalações marítimas de Pernambuco e Bahia foram de grande importância para o escoamento das mercadorias com o comércio da época concentrado no nordeste brasileiro, por volta dos séculos XVI e XVII no período correspondente como ciclo econômico do açúcar. Baseado na economia escravista de agricultura tropical, a empresa açucareira teve por finalidade o de autofinanciamento da expansão territorial da coroa portuguesa, tornando-se a primeira grande empresa agrícola do período colonial. Furtado (2001) aponta que esse foi um período de grande expansão e evolução do sistema escravista e de crescente produção do açúcar no Brasil, voltado para o modelo de exportação, com vários canais de distribuição pela Europa.

A história do sistema portuário brasileiro teve seu primeiro grande acontecimento com a abertura dos portos em 1808 por Dom João IV às nações amigas, o país acelerou a demasia o processo de estabelecimento de suas instalações marítimas, surgindo as primeiras e principais concessões para a exploração das atividades portuárias brasileiras, entrando de uma vez por todas no cenário econômico internacional.

Com o ciclo da mineração² e posterior política do café com leite já no período republicano, o sudeste passou a ser o novo eixo de comércio da colônia. “Acompanhando esse deslocamento do centro de gravidade transfere-se a capital de Salvador para o Rio de Janeiro, numa nova malha político-administrativa do arranjo espacial” (MOREIRA, 2011, p. 58). A partir de então, as instalações marítimas se modificaram, com maior representação do Porto do Rio de Janeiro, tornando-se um dos principais portos do país. Foi em 1888, já no período republicano que ocorreu a abertura a concorrência para a privatização dos portos, sendo a administração do porto de Santos a primeira a ser privatizada.

² De imediato, o surto da mineração reorganiza o quadro geral do arranjo do espaço da colônia, ocasionando a interiorização e povoamento da hinterlândia através de uma diversidade de núcleos mineiros, fazendas de gado, áreas de policultura de subsistência, cidades de intensa vida urbana por meio das quais atrai ondas de migração de população de origem interna e externa, numa brusca aceleração do crescimento populacional e cria uma densa relação de trocas internas de produtos e forças produtivas na colônia. (MOREIRA, 2011, p. 58)

Conforme descreve Porto (2009), nossos primeiros portos foram construídos em sua maioria pela iniciativa privada, algumas ligadas ao setor ferroviário. Em troca dos investimentos portuários elas obtiveram a concessão dos serviços portuários.³ Esse modelo que dava maior liberdade ao setor privado em financiar e gerenciar os portos permaneceu até a criação da Portobrás – Empresa de Portos do Brasil S.A. em 1975, que obteve a tarefa de construir, administrar e explorar os portos brasileiros, o objetivo do governo Ernesto Geisel (1974-1979) era de possuir maior controle sobre a gestão portuária do país. A Portobrás geriu a atividade portuária entre os anos de 1975 e 1993, quando foi extinta em 1990, diante da crise de dívida do Brasil.

A reestruturação do setor portuário ocorreu na segunda fase em 1993 com a promulgação da Lei 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos. A lei tornou o ambiente portuário mais competitivo para o desenvolvimento econômico, aumentando a movimentação de carga geral. A movimentação de carga geral nos portos públicos atingiu 32,5 milhões de toneladas, correspondendo a 78% de um total de 42,5 milhões de toneladas. “Os 10 milhões restantes foram movimentados em terminais de uso privativo, fora do porto organizado” (PORTO, 2009, p.226). Os dados demonstram que os portos públicos obtiveram um crescimento significativo para o desenvolvimento da atividade portuária, observa Porto (2009). Além disso, foram responsáveis pelo remodelamento de instalações tornando-as mais eficientes.

Alves (2011) afirma, que de maneira geral a Lei 8.630/93 teve como finalidade o incentivo a gestão co-participativa e a competitividade entre os portos, dessa forma, o estado continuava responsável pela infraestrutura, fiscalização, meio ambiente e promoção comercial dos portos. Enquanto o setor privado passou a comprometer-se com o manuseio das cargas e pelo investimento em equipamento e instalações. Contudo, Monié e Vidal (2006, p.983) acrescentam que apesar da lei ser voltada para a modernização do setor portuário, ela pecou por não considerar as diferenças regionais e as especificidades de cada porto, também não se observou a definição de uma política de orientação geral para os portos.

Além disso, a Lei 8.630/93 contribuiu também para o aumento do debate entorno do porto como elemento importantíssimo para o desenvolvimento regional.

³ A gestão da atividade portuária por uma entidade pública representa um conflito no mundo inteiro, de certa forma insolúvel, mas administrável. Trata-se de promover uma atividade cada vez mais privada, na sua forma de exploração, mas de natureza pública, onde existem patrimônio e interesses públicos inerentes. (PORTO, 2009, p.238)

Até porque no caso do Brasil passamos décadas observando um afastamento do porto da cidade, porque os portos não atendiam as demandas importadas pelo incremento da economia de fluxos, assim como mencionado no capítulo anterior com relação aos problemas de poluição sonora e ambiente, abandono dos armazéns da área portuária, como também da violência e da prostituição, estigmas que precisavam ser quebrados. Concluindo Porto (1999, p.228), que a lei deu oportunidade para que, “através da criação de um novo ambiente portuário, competitivo e eficiente, o porto deixe de ser o vilão do subsetor para ser a face mais moderna com o desenvolvimento do vínculo porto-cidade”.

Outras duas leis posteriores a Lei de Modernização dos Portos completariam o quadro de modificações sobre a legislação portuária brasileira, a Lei 9.277/96 responsável por conceder a administração e exploração de portos federais aos Estados e Municípios, implantando a descentralização pretendida com a Lei de Modernização dos Portos, como apontou Alves (2011). E a mais recente Lei dos Portos 12.815/2013 marcando a retomada do planejamento compartilhado entre os entes municipais, metropolitanos e estaduais que irá contribuir para a melhoria da relação entre a cidade e o porto. (PORTOS, 2014). A lei mais recente busca mobilizar atores para um planejamento mais eficaz com relação à sinergia que deve existir entre o porto e a cidade, buscando melhorias nas vias de acesso ao porto, transporte, paisagem marítima, reforma urbana das áreas portuárias, como também políticas de uso e ocupação do solo. O porto atual precisa se comunicar com a cidade, não pode ser um entrave para o estabelecimento do desenvolvimento local, visando um melhoramento por igual dos aspectos que compõem a comunidade portuária e suas instalações.

Segundo a ANTAQ⁴ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, criada em 2001, no Brasil existem 35 principais portos distribuídos na costa marítima, sob administração, segundo Alves (2011) de companhias docas, concessionárias estaduais, municipais ou privadas, e diversos terminais de uso privativo e instalações portuárias privadas, operando cargas próprias e de terceiros distribuídos por região segundo o quadro abaixo:

⁴ Em 2001 foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquáticos – ANTAQ, uma autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária e estimular a competição entre os operadores. (ALVES, 2011).

Quadros 2 - Distribuição dos portos por região

REGIÃO	NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL
QUANTIDADE	6	11	8	10
PORTOS	Belém Manaus Porto Velho Santana Santarém Vila do Conde	Aratu Areia Branca Cabedelo Fortaleza Ilhéus Itaquí Maceió Natal Recife Salvador Suape São Gonçalo do Amarante/ Pecém	Angra dos Reis Forno Itaguaí Niterói Rio de Janeiro Santos São Sebastião Sepetiba	Antonina Estrela Imbituba Itajaí Paranaguá Pelotas Porto Alegre Rio Grande São Francisco do Sul Vitória

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: ANTAQ, 2014.

A partir de todos esses aspectos aqui colocados, obtivemos a compreensão geral de como foi estruturado o sistema portuário brasileiro. A fim de construir posteriormente uma análise geográfica e histórica dos principais elementos que colocaram Suape dentro de um contexto global de desenvolvimento regional. Assim, destacaremos todo processo de idealização, implantação e consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape e as principais e significativas transformações socioespaciais em seu território estratégico decorrentes do mesmo.

4.2 O projeto Suape

Para compreensão dos fatores que fizeram Suape consolida-se como Zona Industrial Portuária (ZIP) no cenário econômico global, fez-se necessário recorrer a

estudos e pesquisas que permitem definir os parâmetros formadores, desde sua elaboração em meados dos anos setenta quando surgiu como instituição pública em 1978, através da Lei Estadual nº 7.763 (SUAPE, 2011). Passando por todos os desdobramentos e amarras políticas que fizeram da construção de Suape um processo demorado e de pouco interesse, até o início de sua operacionalização em abril de 1982, e posterior consolidação como porto concentrador de cargas, responsável pelo desenvolvimento regional do território estratégico de Suape, como também por influenciar na dinâmica socioespacial das comunidades do seu entorno com o desencadeamento de conflitos territoriais.

No período da colonização brasileira Pernambuco já apontava como área estratégica para instalação de terminais marítimos, favorecido por sua localização geográfica que facilitaria o escoamento de mercadorias e pessoas, impulsionado pelo apogeu da empresa açucareira. “Durante todo o período colonial é por excelência a lavoura da cana-de-açúcar o epicentro do todo arranjo do espaço”. (MOREIRA, 2011, p.46).

A decadência do sistema açucareiro, assim como, das colônias nordestinas se deu com a invasão holandesa, que deslumbrava invadir o território em busca da prosperidade e expansão obtidas pelos portugueses. “Esse desenvolvimento atrai a atenção dos holandeses em suas tentativas de invasão das áreas canavieiras da colônia em consequência da fusão das coroas portuguesa e espanhola na União Ibérica de 1540”. (MOREIRA, 2011, p. 53). Dentro desse contexto fica claro o forte interesse pela região, servindo como cenário para diversos conflitos pelo uso e ocupação do território.

Com a mudança do modo de produção no final do século XIX e conseqüente modernização e industrialização do setor açucareiro, ocorreu o surgimento dos primeiros aglomerados industriais dando origem as vilas e cidades. Esse processo foi intensificado na década de setenta com a melhoria de estradas, ferrovias e da infraestrutura das instalações portuárias.

Dentro dessa perspectiva, destacamos o porto do Recife como um dos primeiros portos de Pernambuco, juntamente com o porto do Cabo de Santo Agostinho, entretanto o porto do Recife sempre obteve um maior destaque ao longo dos séculos, tornando-se um importante empreendimento para o desenvolvimento da economia regional, influenciando na cultura local, na urbanização da cidade do Recife e na paisagem turística. Serafim (2012), afirma que o Recife passou a

categoria de vila em 1537 como decorrência do Porto do Recife e sua efetiva utilização econômica, surgindo também o núcleo urbano da cidade, cujo sítio era formado por estreitas ilhas e camboas e a ocupação era feita por marinheiros, carregadores e pescadores.

Segundo dados do Porto do Recife S.A a entrada em operação comercial ocorreu em 12 de setembro de 1918. Pelos Decretos nºs 14.531 e 14.532, ambos de 10 de dezembro de 1920, ficaram definidas a transferência da concessão do porto para o governo estadual, que deu prosseguimento às obras da sua implantação, concluindo mais cinco armazéns, um galpão e começando o prolongamento do cais. Ainda segundo eles essa concessão foi revista e aprovada pelo Decreto nº. 1.995, de 1º de outubro de 1937, e encampada, posteriormente, pelo Decreto nº 82.278, de 18 de setembro de 1978, pela Empresa de Portos do Brasil S.A (Portobrás), extinta em 1990, passando o Porto do Recife à administração da União até maio de 2001. A partir de 1º de junho de 2001, através do Convênio de Delegação nº 02/2001, firmado entre o Governo do Estado de Pernambuco e a União Federal passa a administração e exploração do Porto Organizado do Recife a ser realizada pelo Estado de Pernambuco por intermédio da empresa Porto do Recife S.A.

No decorrer do século XX, houve um crescimento considerável do fluxo de mercadorias e produtos, acarretando no aumento das construções de galpões e armazéns nas proximidades do cais do porto do Recife, como também, no aumento da poluição sonora, fatores esses que impactavam diretamente na preservação do meio ambiente. Assim, estudos apontavam a necessidade da implantação de um complexo industrial e portuário em uma área distanciada da cidade e o porto do Recife não atendia mais a demanda exigida pelo mercado global. Sendo assim, a dinâmica urbana não suportaria a instalação de um empreendimento da grandeza de um complexo industrial, ocasionaria conflitos entre a cidade e o porto.

Dessa forma, o projeto Suape surgiu visando à superação do estrangulamento da infraestrutura portuária pernambucana, uma vez que o porto do Recife não atendia aos aumentos previstos para o escoamento da produção, fortalecendo, assim, a base industrial e ativando as trocas comerciais com a Região Nordeste. (SILVA, 1993). A partir da década de setenta os olhares voltaram-se para o Cabo de Santo Agostinho.

Figura 6 - Fluxograma dos pressupostos para a instalação do Porto de Suape



Fonte: Elaborado pelo autor

O projeto do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) foi desenvolvido e detalhado na década de 1970 pela empresa SUAPE criada com a promulgação da lei de nº 7.763 pelo Estado de Pernambuco, em 1977 iniciaram-se as obras para construção do porto. O processo de construção de Suape foi lento, levaram-se mais de uma década para finalizar a infraestrutura necessária para o funcionamento do porto. Tal fato decorre da crise econômica brasileira ocorrida no final da década de

1970⁵, da qual atingiu fortemente o setor portuário, sobretudo o projeto Suape que não era pauta do governo central. Segundo Alves (2011), o país passou por um período de profunda crise fiscal e financeira, desequilíbrio nas contas do governo, com alto grau de endividamento interno e externo, inflação galopante, crescente desemprego e retração do consumo doméstico e mundial. Em abril de 1982 após vários impasses associados à falta de interesse pelo poder público e a crise financeira que o país sofria, o projeto Suape inicia sua operacionalização, com considerável infraestrutura. No dia 08 de novembro de 1982 atracava no porto de Suape o navio Araxá.

O projeto Suape sofreu investimentos expressivos em dois governos estaduais, o primeiro foi com a criação da Secretaria Extraordinária para Assuntos de Suape pelo então governo de Marco Maciel (1979-1983), em seguida no governo de Roberto Magalhães (1983-1987), gestões importantes para o fortalecimento do porto de Suape, com investimento financeiro e obras de infraestrutura para consolidação do porto.

A partir dos anos 2000, o Complexo Industrial e Portuário de Suape se consolida como um dos principais polos de desenvolvimento do Estado de Pernambuco, atraindo novos investimentos dos setores públicos e privados. Nesse período a economia pernambucana passou por forte modificação, ocasionada por sua posição estratégica na Região no Nordeste, facilitando a distribuição de produtos, assim como, no investimento ao turismo com o crescente mercado hoteleiro, e o aumento das indústrias têxtil e a petroquímica.

Esse significativo investimento na economia do Estado, aponta a tendência do fenômeno da globalização, associado às inovações tecnológicas e aos meios de comunicação, responsáveis pela aproximação e inserção das economias periféricas no mercado global. Monié (2003) aponta que o processo de globalização é definido pelo aumento na circulação de trocas, compreendendo o fluxo de mercadorias, informações e pessoas. Nessa perspectiva os portos desempenham um papel fundamental na estruturação da economia de fluxos, com o desenvolvimento das economias das regiões de sua instalação, aumentando assim a competitiva entre os

⁵ Desde o fim dos anos setenta e durante os anos oitenta, portanto, o Complexo de Suape sofre uma forte retração, acarretando demora na implantação das obras de maior relevância para funcionamento do Porto, principal atrativo do projeto, inviabilizando a vinda dos investimentos privados. (ALVES, 2011, p.125).

mercados. De acordo com a Suape Global, o CIPS, ao longo dos anos 2000 o CIPS passou por diversas modificações e investimentos:

Quadros 3 - Consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape

CONSOLIDAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE	
2000	Início da construção do Píer de Granéis Líquidos 2;
2001	Construção da segunda etapa do Porto Interno e arrendamento dos cais 2 e 3 pela empresa Tecon Suape;
2002	Duplicação da avenida portuária, com extensão de 4,4 km; Construção do 1º prédio da central de Operações Portuárias;
2004	Inaugurado o Centro de Treinamento do Complexo de Suape, com o intuito de promover inclusão educacional para os moradores do entorno de Suape e para os funcionários do CIPS;
2005	Lançada a pedra fundamental da Refinaria General José Ignácio Abreu e Lima e Criação do Estaleiro Atlântico Sul S.A.;
2008	O Estaleiro Atlântico Sul começou a operar;
2010	O Estaleiro Atlântico Sul entrou para a história da indústria naval brasileira ao lançar seu primeiro navio – o petroleiro Suezmax João Candido;

2014

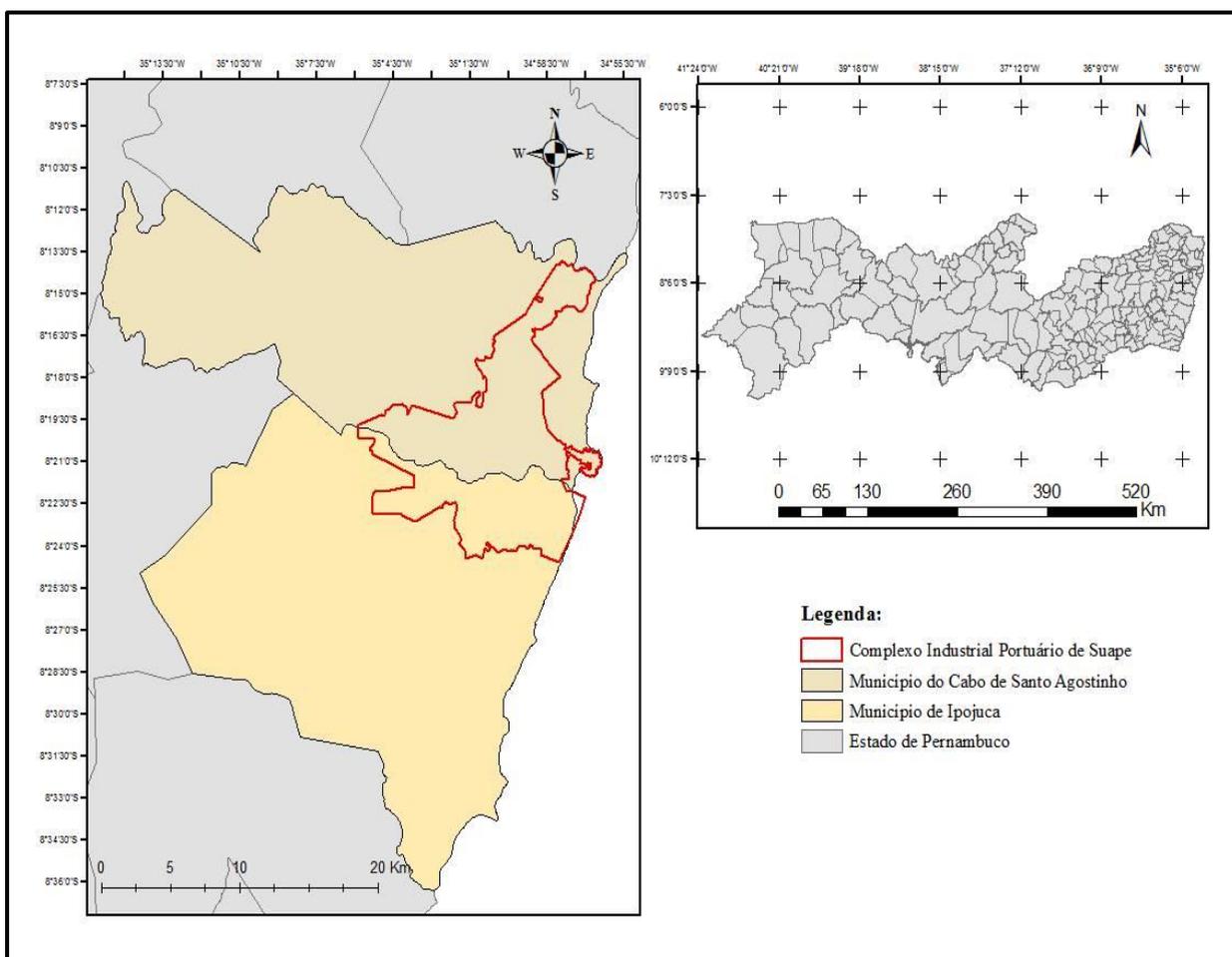
A Refinaria Abreu e Lima iniciou sua operacionalização.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SUAPE GLOBAL, 2014.

4.3 Suape: estrutura física da região e o porto de Suape

Figura 7 - Mapa de Localização de Suape

Fonte: Elaborado pelo autor



O clima na região de estudo é quente e úmido pseudo-tropical, do tipo As', segundo a classificação de Köppen. O índice pluviométrico oscila entre 1.850 a 2.364 mm anuais. A temperatura regional anual média é da ordem de 24°C, com umidade relativa anual média acima de 80% e predominância de ventos de sudeste (Nimer, 1979).

A compartimentação geomorfológica da região de Suape reconhece três compartimentos distintos: domínio colinoso, rampas de colúvio e a planície costeira (Neumann, 1991). Segundo Guerra (1998) predominam no local os seguintes tipos de solos: Latossolos Amarelos, Argissolos (Amarelos, VermelhoAmarelos), Nitossolos (Terra Roxa), Gleissolos, Espodossolos (Podzol), Organossolos (solos de mangue) e Neossolos (areias quartzosas e areias quartzosas marinhas). As unidades geológicas que ocorrem na região são constituídas basicamente por riolitos, traquitos, basaltos, granitos, etc. (Suíte Ipojuca), conglomerados, arenitos arcoseanos e siltitos (Formação Cabo), calcários (Formação Estiva) e Formação Barreiras e depósitos quaternários (Lima Filho, 1998).

Do ponto de vista oceanográfico, o regime de maré na região de Suape caracteriza-se pelo tipo semi-diurna, com período médio de 12 h e 30 min., apresentando duas preamares e duas baixa-mares por dia. Os valores representativos da altura da maré são: 2,40 m para sizígia máxima, 2,10 m para sizígia média, 1,10 m para maré intermediária e 0,70 m para quadratura. Enquanto o regime de ondas observado prevalece no período de outono e primavera, há uma predominância de valores em torno de 1,0 m. No verão oscilam entre 0,85 e 1,0 m, e no inverno alcançam os maiores valores anuais, em torno de 1,25 m. A altura significativa média anual na área já referida atinge 1,11 m. Os períodos das ondas ficam em torno de 6,5 s, para as condições de outono, inverno, primavera, e 5,0 s, no verão, sendo que o período médio é de 6,28 s.

Apesar do grande impacto socioambiental decorrente da territorialização do Porto de Suape, seu projeto se justificou por se tratar de uma região geográfica que favorecia o seu desenvolvimento enquanto *hub port*. São inegáveis as vantagens do porto de Suape, localizado dentro de um complexo porto-indústria, fora da área urbana, com enormes possibilidades de expansão, com acessos terrestres e marítimos sem restrições, afirmou Alves (2011, p.80). Portanto, seu vasto crescimento se deu por vários fatores, como exemplificam o Suape (2015):

- Locomotiva do desenvolvimento de Pernambuco, o Complexo Industrial Portuário de Suape é considerado um dos principais polos de investimentos do país.
- Suape está a sete dias do porto de Nova York nos Estados Unidos e Rotterdam na Europa;
- Conecta-se com mais de 160 portos em todos os continentes, com linhas diretas da Europa, América do Norte e África;
- O Porto apresenta estrutura moderna;
- Com profundidades entre 15,5m e 20,0m e grande potencial de expansão;
- Sua localização estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação;

Figura 8 - Principais rotas de Suape – Localização Privilegiada do Hub Port



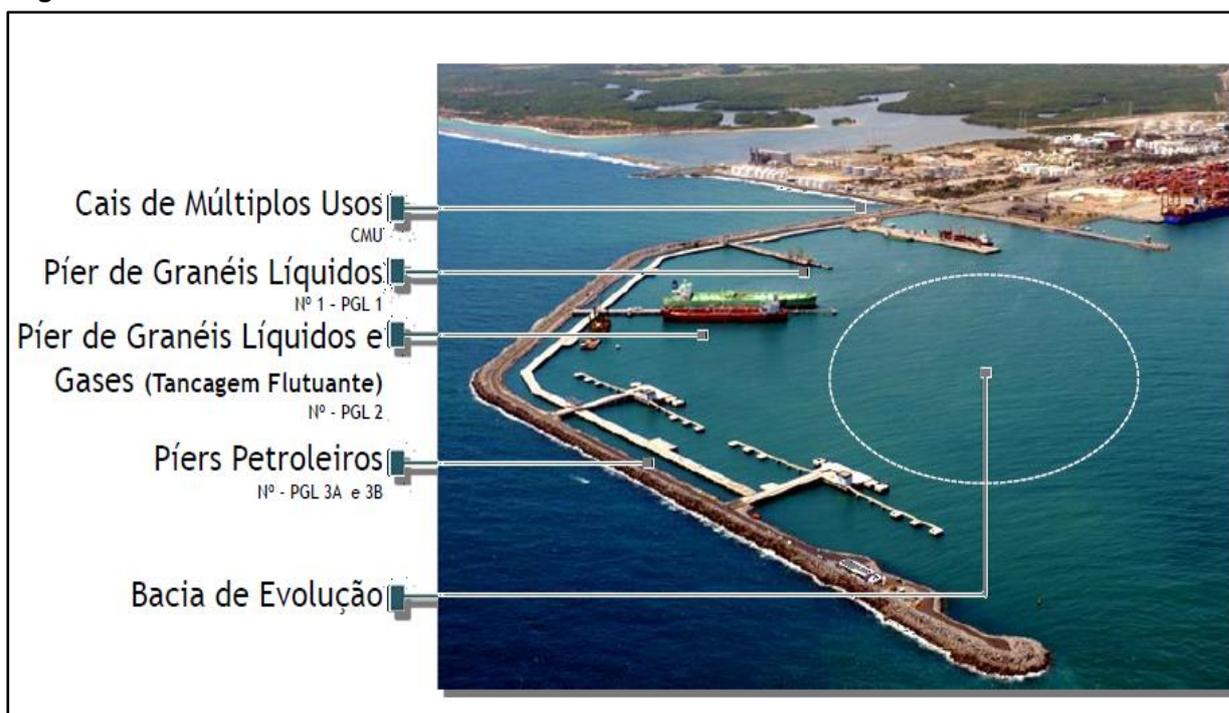
Fonte: Suape, 2015

Seu posicionamento estratégico dentro das principais zonas de desenvolvimento econômico favorece sua ascensão como principal porto

concentrador de cargas do Nordeste. Atualmente Suape possui todas as características tanto de infraestrutura terrestre com excelentes ferrovias e rodovias, como aquaviária, para atender a crescente demanda do mercado global.

O Porto de Suape é formado segundo a ANTAQ (2015) é formado por um porto externo, com uma baía artificial localizada entre o cordão de arrecifes em forma de “L” com 3.050 m de extensão e profundidade de 19 m. O Porto Interno recente que se localiza na entrada do canal de acesso com largura mínima de 580 m e profundidade de 15,5 m. A entrada do Porto de Suape ocorre entre o farol da ponta do molhe de proteção e a boia de balizamento nos arrecifes. Há uma orientação para o tráfego marítimo, representada por uma linha reta, na direção nordeste/sudoeste, passando pela extremidade do molhe. O canal de acesso ao Porto Externo tem 5.000 m de extensão, 300 m de largura, profundidade mínima de 16,5 m e o calado máximo permitido é de 14,5m na preamar. O acesso ao Porto Interno é feito por uma abertura nos arrecifes com 300 m de largura

Figura 9 - Porto Externo



Fonte: Suape, 2015.

O Porto Externo (ver figura 8) possui um molhe de pedras de proteção em “L”, com 3.050m de extensão e abriga quatro píeres de granéis líquidos (PGL1, PGL2,

PGL3 – A e PGL3 – B), um cais de múltiplos usos e uma tancagem flutuante de GLP. (ANTAQ, 2015).

- **Pier de Granéis líquidos 1 – PGL 1:** Plataforma de 84 m de comprimento e 25 m de largura, podendo operar, simultaneamente, dois navios-tanque de até 45.000 TPB. 12,7 m de profundidade no berço leste e 10,9 m no oeste. Equipamentos portuários: 10 braços mecânicos para embarque e desembarque de granéis líquidos, pertencentes à Petrobras, sendo 5 em cada berço, com capacidade de 1.000 m³/h cada um.
- **Pier de Granéis líquidos – PGL 2:** Plataforma de 60 m de comprimento e 30 m de largura, podendo operar, simultaneamente, dois navios-tanque de até 90.000 TPB. 14 m de profundidade nos berços leste e oeste. Equipamentos portuários: 4 braços mecânicos para embarque e desembarque de granéis líquidos, com capacidade de até 500 m³/h cada um.
- **Pier de Granéis Líquidos – PGL 3:** É dividido nos piers petroleiros A e B. Navios petroleiros de até 170 mil TPB já podem atracar em Suape. 19 m de profundidade e bacia de evolução com 20 m de profundidade.
- **Cais de múltiplos Usos (CMU):** Atende navios de até 80.000 TPB. Profundidade de 9,0 m e plataforma de operações com 343 m de extensão e 39 m de largura. O berço de atracação leste, com 323 m de extensão, tem profundidade de 15,5 m, com capacidade para receber navios de até 14,5 m de calado.

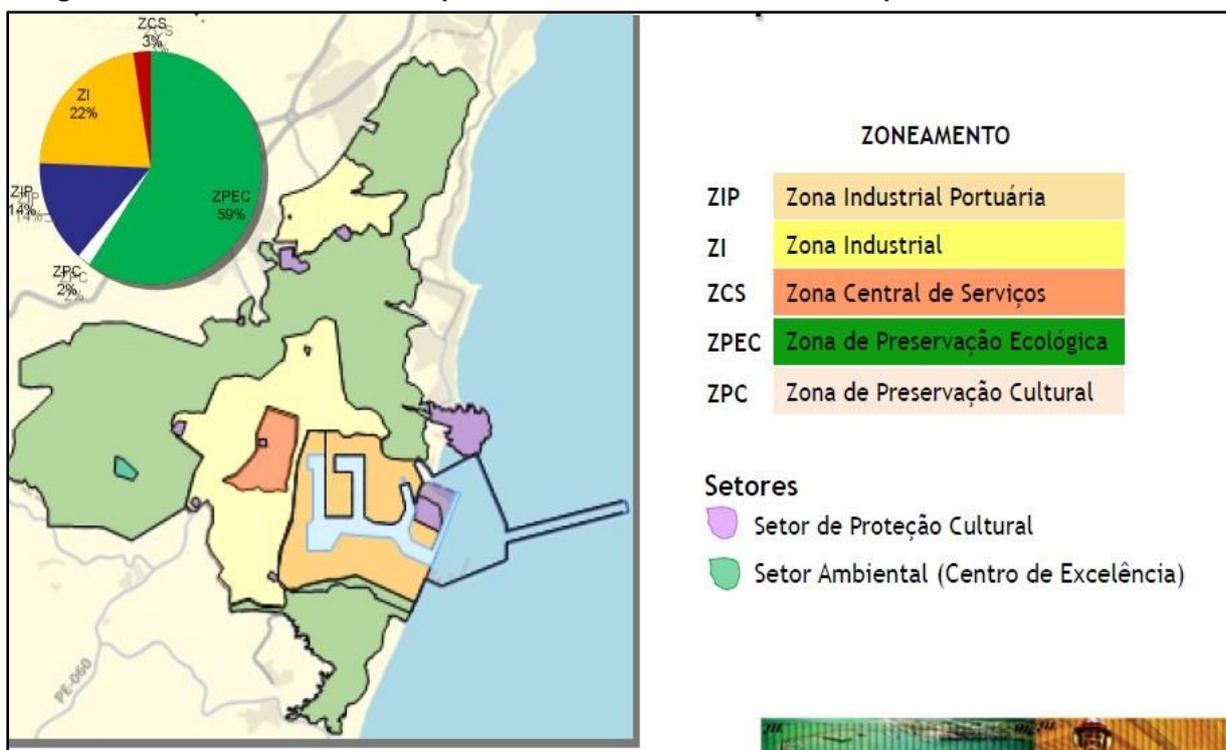


Fonte: Suape, 2015.

Já o Porto Interno, segundo a ANTAQ (2015), tem 15,5 m de profundidade e um canal de navegação interno com 1.430 m de extensão e 450 m de largura. Possui 1.600 m de cais, com 5 berços de atracação. Os três primeiros berços têm uma retroárea de 440.000 m² de área para terminais, que dão suporte à concentração de carga e aos serviços de “feeder” de distribuição por via marítima. O Berço 1 é utilizado como cais público comercial. Os Berços 2 e 3 integram o Terminal de Contêineres. Os berços públicos 4 e 5 têm extensão de 330m e profundidade de 15,5m cada. E o acesso à Baía de Evolução é realizado por uma abertura nos arrecifes costeiros de 300 m de largura.

Sua área foi dividida em zonas através do Plano Diretor, que instituiu o Plano Diretor Suape 2030: Industrial, Administrativa e Serviços, de Preservação Ecológica e de Preservação Cultural (ver figura 11). (SUAPE, 2015).

Figura 11 - Zoneamento do Complexo Industrial e Portuário de Suape



Fonte: Suape, 2015

4.4 O território estratégico de Suape: o Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca

Do total da área do CIPS, ou seja, dos 13.500 hectares, cerca de 40 % faz parte de Ipojuca, sendo os 60% restante parte da cidade do Cabo de Santo Agostinho. A área realmente ocupada pelo CIPS é denominada de Território Legal de Suape (ver figura 12). O Território Estratégico de Suape compreende a área de influência direta e indireta e abrange as seguintes cidades: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno e Escada. A área total que corresponde ao Território Estratégico de Suape é 1.774.07 km², com população de 991.711 habitantes, densidade demográfica de 559 habitantes/km² e taxa de urbanização de 94,4%. A população do Território Estratégico de Suape vem crescendo gradativamente e apresentou um aumento de 6% nos últimos 5 anos.

Figura 12 - Território Estratégico de Suape



Fonte: CONDEPE/FIDEM, 2010.

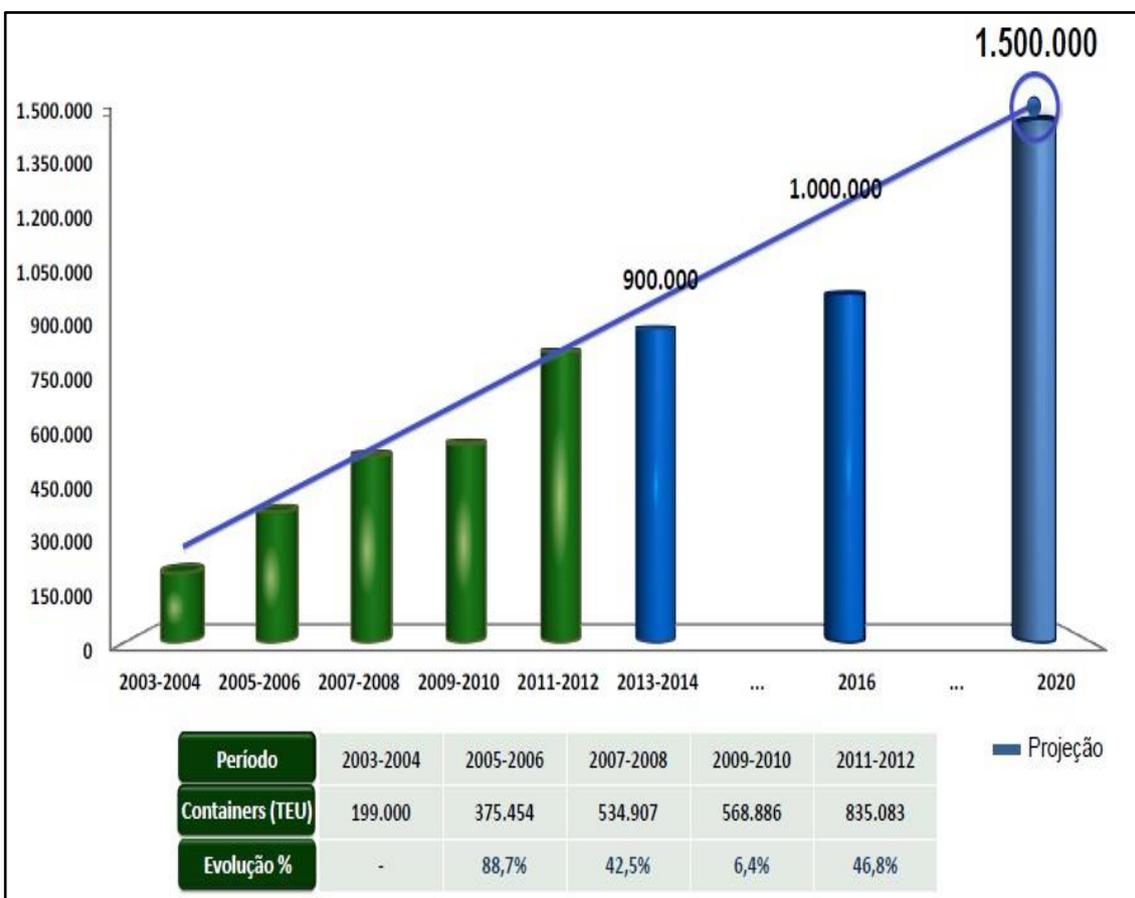
O Complexo Industrial e Portuário de Suape, tem desempenhado nos últimos anos uma papel importantíssimo para a elevação da economia do Estado de Pernambuco. Tanto por sua localização estratégica no Nordeste como já observamos, como por sua infraestrutura portuária moderna, atraindo investimentos e mais projetos industriais para o estado.

Atrelado a isso, salientamos que o Complexo Industrial e Portuário de Suape, dispõe de uma multimodalidade de transportes, o que facilita o escoamento das mercadorias, serviços, pessoas e informações. A sua concepção de porto-indústria

oferece condições ideais para a instalação de empreendimentos nos mais diversos segmentos. Suape conta com uma infraestrutura terrestre própria, em permanente desenvolvimento e modernização, com ferrovias e rodovias. O porto interno, recentemente, ganhou novos berços e, além disso, o Complexo ainda conta com fornecimento de gás natural, energia elétrica, água bruta e água tratada.

Segundo a Suape (2015), a movimentação portuária cresce em ritmo acelerado e consolida Suape como um porto concentrador e distribuidor de cargas. Em 2011, a movimentação de cargas ultrapassou os 11 milhões de toneladas e a de contêineres foi maior que 400 mil TEUs, o que representa um crescimento de 25% e 33%, respectivamente, em relação ao ano anterior.

Figura 13 - Evolução da Movimentação de Contêineres



Fonte: Suape, 2015.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape é o mais completo polo para a localização de negócios industriais e portuários da Região Nordeste. Dispondo de uma infraestrutura completa para atender às necessidades dos mais diversos empreendimentos, Suape tem atraído um número cada vez maior de empresas

interessadas em colocar seus produtos no mercado regional ou exportá-los para outros países. Já são mais de 100 empresas em operação, responsáveis por mais de 25 mil empregos diretos, e outras 50 em implantação. Entre elas, indústrias de produtos químicos, metal-mecânica, naval e logística, que vão fortalecer os polos de geração de energia, granéis líquidos e gases, alimentos e energia eólica, além de abrir espaços em outros segmentos como metal-mecânico, grãos e logística. (SUAPE, 2015)

Entretanto, a instalação dos empreendimentos industriais e portuários como já vimos no capítulo anterior tem ocasionado um fenômeno migratório, atraídos por novas fontes de emprego e renda. O que impulsiona uma nova dinâmica socioespacial, como crescimento populacional e urbano acelerados, o e como consequência as políticas públicas não acompanham tal surto populacional, acarretando diminuição da qualidade de vida para os que residem nos municípios de influência direta, no caso Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

O município do Cabo de Santo Agostinho apresenta uma situação peculiar e bastante complexa em relação às atividades de planejamento da área estratégica de Suape, pois apesar de estar vinculada a região de desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (RMR) e apresentar grau de urbanização superior a 80%, possui cerca de 60% do seu território ocupado por terras voltadas a plantação de cana de açúcar, porção que constitui uma área do município geográfica e historicamente relacionada aos problemas da Zona da Mata. (CPRH, 2015)

Ainda segundo a CPRH (2015), esses aspectos são decorrentes das características físicas, do processo histórico de ocupação e dos modos de produção. Na década de 70 do século passado, a expansão da capital chega ao município através da implantação do mega-conjunto habitacional Pirapama e, em seguida, a implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape, com a abertura de vias de acesso ao Complexo e conseqüentemente às praias. Nos últimos trinta anos a sua população dobrou, o município tem uma população estimada pelo IBGE (2014) de 198.383 habitantes e uma área territorial de 448,735 km².

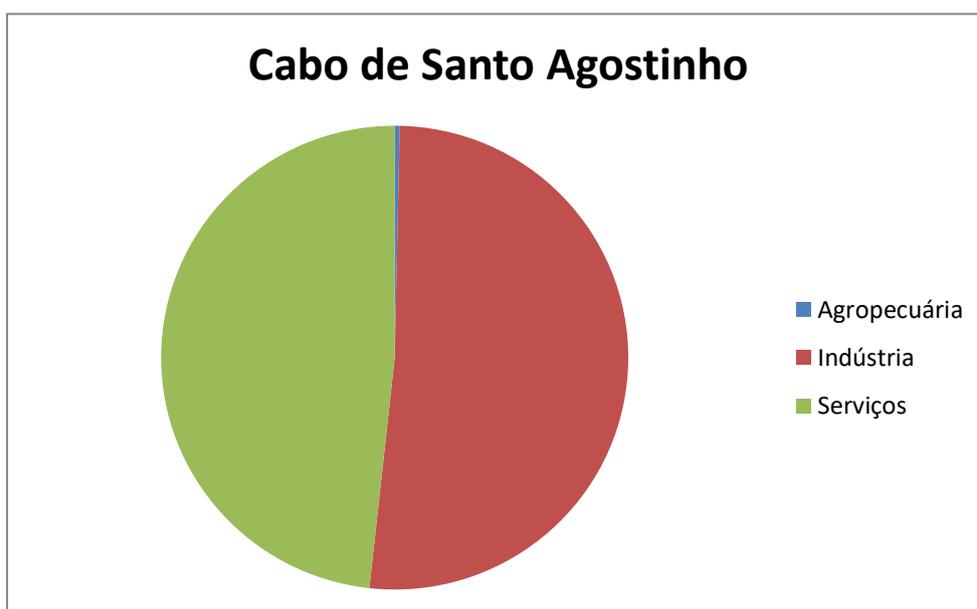
As principais atividades econômicas desenvolvidas na região são a agropecuária, o turismo e a indústria de transformação. Segundo o IBGE (2015), a agropecuária apresenta (18.090) que outrora dominou o mercado de trabalho é hoje superada pela indústria (2.660.152) e, pelos serviços (2.499.040).

Tabela 5 - Principais atividades econômicas – Cabo de Santo Agostinho

Variável	Cabo de Santo Agostinho	Pernambuco	Brasil
Agropecuária	18.090	2.201.204	105.163.000
Indústria	2.660.152	9.489.597	539.315.998
Serviços	2.499.040	31.227.506	1.197.774.001

Fonte: IBGE, 2015.

Gráfico 2 - Principais atividades econômicas – Cabo de Santo Agostinho



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de IBGE, 2015.

Os números mostram que as principais atividades econômicas exercidas são a agricultura, a indústria e os serviços. Todavia, o Cabo de Santo Agostinho também possui um forte potencial turístico assim como o município de Ipojuca. O litoral é composto por dez belas praias, todas elas atraem por ano centenas de turistas em busca do turismo de aventura e de lazer, além de oferecer uma gama de excelentes hotéis e pousadas. Contudo, faltam investimentos por parte dos poderes públicos para uma maior mobilização da população para preservação e uso dos recursos naturais disponíveis.

Quadros 4 - Turismo - Cabo de Santo Agostinho

Praias	Monumentos Históricos
Gaibu, Suape, Calhetas, Itapuama,	Vila de Nazaré e Engenho

Paraíso, Pedra de Xaréu, Enseadas dos Corais, Paiva, Praia do Cabo de Santo Agostinho;	Massangana
--	------------

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Cabo de Santo Agostinho, 2015

Tabela 6 - Síntese das Principais Informações sobre o Cabo de Santo Agostinho

Cabo de Santo Agostinho		
Área da unidade territorial - 2015	448,735	km ²
Estabelecimentos de Saúde SUS	42	estabelecimentos
Matrícula - Ensino fundamental - 2015	30.424	matrículas
Matrícula - Ensino médio - 2015	9.200	matrículas
Número de unidades locais	2.451	unidades
Pessoal ocupado total	45.200	peessoas
PIB per capita a preços correntes - 2013	R\$ 37.530,14	reais
População residente	185.025	peessoas
População residente - Homens	90.859	peessoas
População residente - Mulheres	94.166	peessoas
População residente alfabetizada	147.290	peessoas
População residente que frequentava creche ou escola	56.356	peessoas
População residente, religião católica apostólica romana.	69.607	peessoas
População residente, religião espírita.	1.003	peessoas
População residente, religião evangélicas.	68.230	peessoas
Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes com rendimento domiciliar, por situação do domicílio - Rural.	R\$ 956,15	reais
Valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios particulares permanentes com rendimento domiciliar, por situação do domicílio – Urbana	R\$ 1.711,78	reais
Valor do rendimento nominal mediano mensal per capita dos domicílios particulares permanentes - Rural	R\$ 207,33	reais

Valor do rendimento nominal mediano mensal per capita dos domicílios particulares permanentes - Urbana	R\$ 320,00	reais
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - 2010 (IDHM 2010)	0,686	%

Fonte: IBGE, 2015

O município de Ipojuca, localizado também na área estratégica de influência do CIPS, sendo o maior município do litoral pernambucano, possui três distritos, Ipojuca (distrito sede), Camela e Nossa Senhora do Ó, e tem como fomentadores de sua economia como já bem sabemos o parque Industrial de Suape e o turismo local. O turismo se destaca como a segunda opção econômica da cidade, fato que refletiu no processo de urbanização e na dinâmica socioespacial.

O município tem em suas praias o maior atrativo turístico, com diferentes paisagens, estimulando o turismo de lazer. Porto de Galinhas nesse aspecto se destaca como maior pólo turístico do litoral, segundo a EMPETUR. Sua paisagem é marcada especialmente pela presença dos arrecifes de corais que, na maré baixa formam piscinas naturais, ressalta a CPRH (2000). Suas principais praias são:

- Porto de Galinhas
- Muro Alto
- Serrambi
- Toquinho
- Maracaípe

Para preservação de suas praias a prefeitura de Ipojuca executa o projeto “**Praia Legal**”, “desenvolvido em conjunto com a Secretaria de Controle Urbano e Meio Ambiente visa o reordenamento do litoral ipojucano, tanto no aspecto de urbanismo, como na regulamentação e fiscalização do comércio informal, além da proteção dos arrecifes de corais”.

Segundo relatório da CPRH (2000), o patrimônio histórico-cultural, que abrange a arquitetura das principais igrejas e os engenhos de cana de açúcar, é acrescido aos atrativos turísticos do município.

5. ANÁLISES E RESULTADOS

5.1 Perfis dos participantes

Após o levantamento bibliográfico, e a caracterização do Território Estratégico de Suape enquanto objeto de estudo, era de fundamental importância traçar o perfil dos participantes da pesquisa, com o objetivo de direcionar as observações e perspectivas para o decorrer da pesquisa. Os instrumentos de coleta de dados foram o questionário, composto tanto de perguntas abertas como de perguntas fechadas que foram respondidas por 58 sujeitos, divididos entre 21 homens e 37 mulheres (ver Gráfico 3).

Para uma maior compreensão, os dados foram tabulados e transformados em gráficos, fluxogramas e tabelas apresentados de forma decorrente abaixo.



Gráfico 3 -
Gênero -
Participantes

Fonte: Elaborado pelo autor

Entre os participantes, aleatoriamente foram entrevistados pessoas com os mais diversos perfis, tanto de idade, gênero e profissão, para uma melhor visualização das percepções sobre os questionamentos levantados pela pesquisa em curso. Foram entrevistados, Geógrafos, Biólogos, Professores, Pedagogas, funcionários de empresas do Complexo Portuário e Industrial de Suape, estudantes da área de desenvolvimento urbano e meio ambiente, advogado, comerciantes, donas de casa, todos moradores do território estratégico de Suape.

5.2 Trabalho e renda

Segundo dados coletados nas entrevistas, entre os participantes 60% encontram-se empregados no setor privado, público ou informal e os restantes 40% desempregados (ver gráfico 4). O que demonstra um crescimento com relação ao número de desempregos na região, com relação aos anos anteriores, anos do chamado “boom” de Suape, fase responsável por um aumento significativo no número de postos de trabalho em todos os setores.

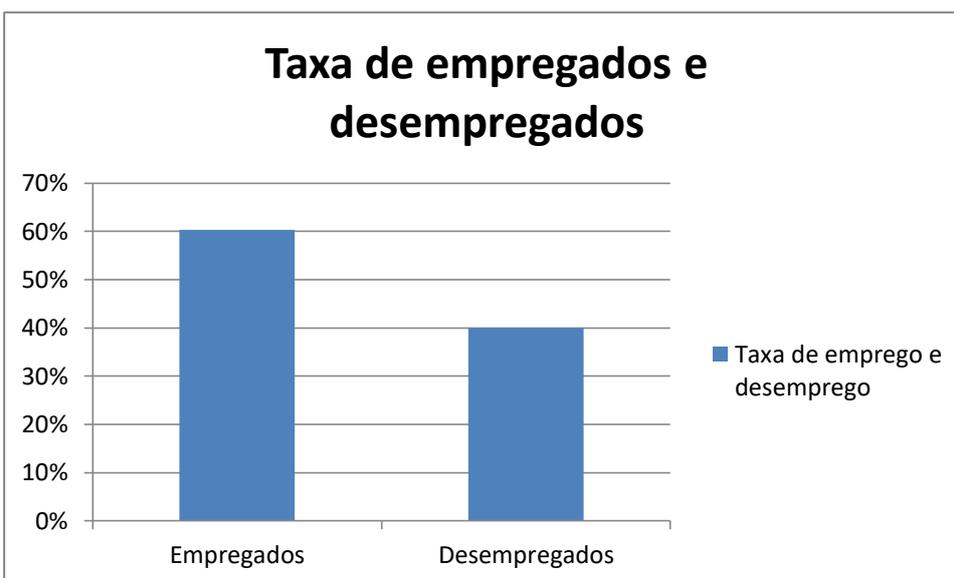
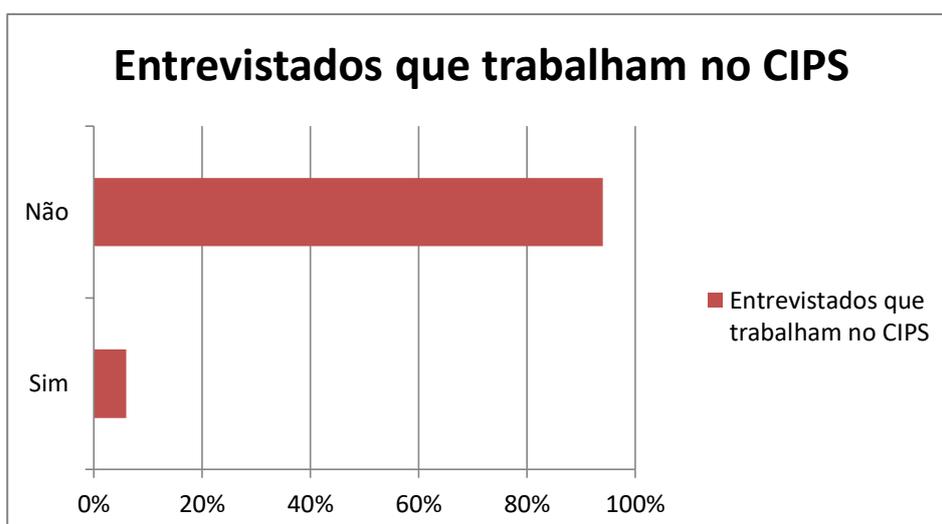


Gráfico 4 - Taxa de desemprego

Fonte: Elaborado pelo autor

Em 2010 após consolidar-se como empreendimento estruturador e principal polo de atração de emprego e renda do Estado de Pernambuco, identificamos a expansão econômica no território estratégico de Suape, sobretudo no município de Ipojuca. Todavia, o município atualmente amarga altos índices de desemprego. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Ipojuca apesar de possuir o segundo maior (PIB) do estado em 2012, em 2014 perdeu 22.382 vagas de emprego. A desaceleração das vagas no mercado de trabalho é uma consequência do término das obras do Complexo Industrial e Portuário de Suape, da desativação de uma usina de cana de açúcar e da falta de investimentos na capacitação de profissionais especializados. O gráfico 5 aponta que dos entrevistados 6% exercem atividades profissionais no parque industrial de Suape e o restante 94% são desempregados ou profissionais de outros setores.

Gráfico 5 - Entrevistados que trabalham no CIPS



Fonte: Elaborado pelo autor

Segundo dados de CONDEPE/FIDEM (2015), que disponibiliza o perfil municipal dos municípios pernambucos, a renda média domiciliar per capita em 2010 foi de R\$346,14, ocorreu um aumento com relação a 2000 que era de R\$200,57, considerado pouco se tratando dos índices econômicos do município, já do estado obtivemos uma renda de R\$362,01 em 2000 e de R\$508,82 no ano de 2010, evidenciando assim o contraste entre crescimento econômico e desenvolvimento igualitário e justo, os dados ainda evidenciam que 37,75% da população ipojucana sobrevive com menos de 1 salário mínimo e 16,30% da população possuem um renda de 1 a 2 salários mínimos (ver tabela 7).

Tabela 7 - Renda

Renda	Ano	Município	RD 12	Estado
Renda média domiciliar per capita (1)	2000	200,57	546,68	362,01
	2010	346,14	745,10	508,82
% de pessoas de 10 anos ou mais de idade sem rendimento	2010	42,40	35,58	37,27
% de pessoas de 10 anos ou mais de idade com até 1 salário mínimo	2010	33,75	31,59	38,53
% de pessoas de 10 anos ou mais de idade com mais de 1 a 2 sal. mín.	2010	16,30	16,97	13,95

Fonte: Condepe, 2015

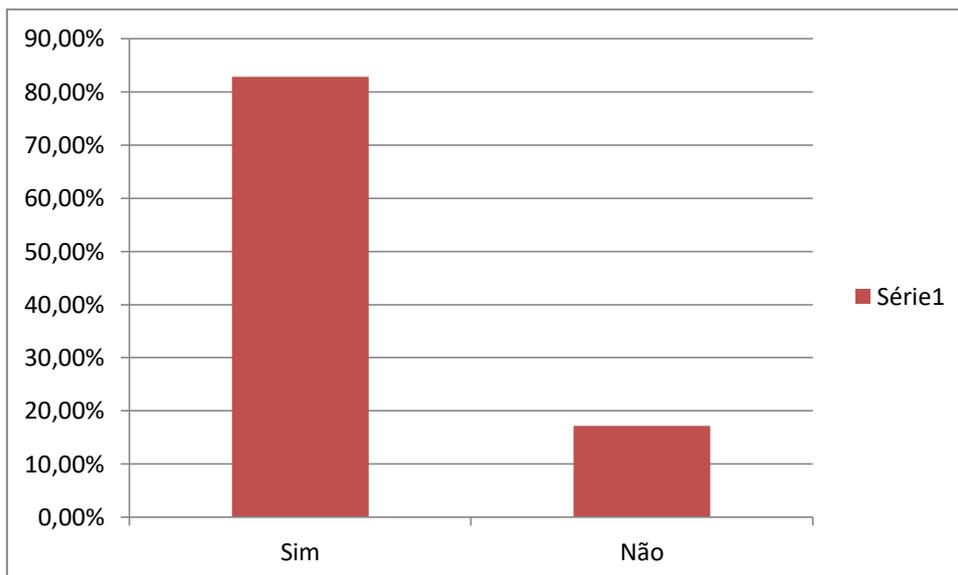
O alto índice de desemprego nos municípios que fazem parte do território estratégico de Suape pode ser explicado como já destacado anteriormente pela falta de investimentos em qualificação profissional e educação formal dos moradores da região, tanto para trabalharem no parque industrial como no setor de turismo,

setores que carecem de mão de obra especializada. Indagamos nossos entrevistados sobre o incentivo através das políticas públicas locais a qualificação profissional dos moradores a fim de mobilizar o turismo local, 82,8% afirmou que a população não recebe treinamento adequado (ver gráfico 6), e as prefeituras não dispõem de nenhum curso profissionalizante para inserção da população no turismo local.

Observamos na pesquisa de campo o despreparo e a falta de qualificação profissional de alguns comerciantes e barraqueiros nas praias analisadas, a seguir destacamos alguns pontos:

- Atendimento deixou a desejar;
- Modo de tratamento inadequado;
- Preços abusivos;
- Falta de higiene;
- Insatisfação dos comerciantes e barraqueiros com a situação local;
- Péssimas condições de trabalho;

Gráfico 6 - A população possui formação necessária para o desenvolvimento do turismo local



Fonte: Elaborado pelo autor

A qualificação profissional é sem dúvida um dos aspectos que dificulta em grande parte a inserção no mercado de trabalho da população residente no entorno do Complexo Industrial e Portuário de Suape. Segundo informações coletadas no CIPS, a empresa em parceria com empreendimentos estruturadores, realiza programas de ações sociais visando à inclusão dos moradores locais no desenvolvimento de Suape para posterior ocupação das vagas oferecidas pelas empresas do parque industrial. Um desses projetos é o **“Suape para Todos”** que abrange todos os programas sociais do Complexo. Em três anos de atuação, já formou cerca de 3 mil pessoas no Centro de Treinamento (Cetreino). Com cursos de qualificação profissional, inclusão digital, reforço escolar e ensinamentos fundamental e médio.

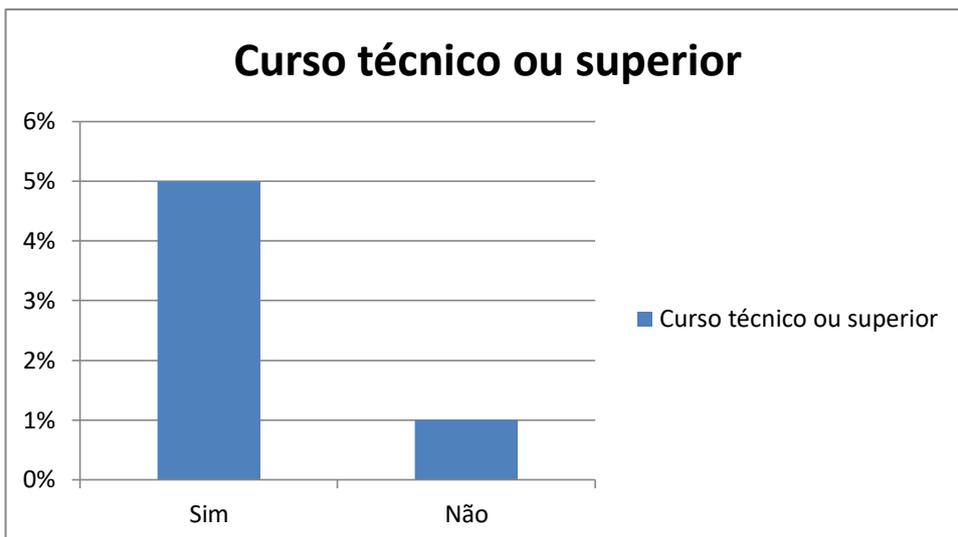
Ainda com relação à capacitação de profissionais para preenchimento das vagas oferecidas pelo CIPS, a prefeitura de Ipojuca informou que ofereceu cerca de 2000 vagas de curso de qualificação profissional em áreas como empreendedorismo, transporte e distribuição de mercadorias, organização e movimentação de cargas, organização de eventos na área turística, elaboração de instalações elétricas. Além disso, a prefeitura executa alguns projetos sociais que buscam inserir o jovem no mercado de trabalho, estimulando segundo seus parâmetros a emancipação do jovem e sua formação enquanto cidadão. Entre esses projetos destacamos:

- Pré-Vestibular Cidadão - O programa desenvolvido pela Secretaria de Educação do Ipojuca desde 2013 tem o objetivo de ampliar as oportunidades aos jovens ipojuicanos com perspectivas amplas de ingresso à Universidade, oferecendo nos finais de semana aulas de diversas disciplinas nos distritos de Ipojuca-Sede, Camela e Nossa Senhora do Ó;
- Daqui pra Frente - O programa visa acompanhar jovens em situação de vulnerabilidade social oferecendo formação humana e cidadã, resgatando a autoestima e favorecendo a integração no mercado de trabalho.

Vale destacar que em 2009 foi instalado o Campus Ipojuca do Instituto Federal de Pernambuco – IFPE, “promovendo a educação profissional e tecnológica por meio do tripé: ensino, pesquisa e extensão, buscando a formação de cidadãos éticos, qualificados para o trabalho e socialmente responsáveis”, como aponta a instituição. O Campus Ipojuca oferece cursos para as áreas estratégicas e que carecem de profissionais especializados no Complexo Industrial e Portuário de Suape, são cinco cursos técnicos e um curso superior:

- Automação Industrial
- Construção Naval
- Petroquímica
- Química
- Segurança do Trabalho
- Licenciatura em Química (curso superior)

Segundo a instituição, o IFPE integra toda a comunidade do entorno em suas atividades de extensão, como por exemplo, o Centro de Libras e Línguas Estrangeiras do IFPE (CELLE), do Programa Nacional de Integração na Modalidade Jovens e Adultos (Proeja) ou do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e ao Emprego (Pronatec). A partir de nossas entrevistas, constatamos que os entrevistados que trabalham no CIPS realizaram algum curso técnico ou superior para ocupar as vagas oferecidas no parque industrial, dos 6% que exercem atividades no CIPS, 5% realizou algum curso técnico ou superior (ver gráfico 7).

Gráfico 7 - Trabalhadores com curso técnico ou superior

Fonte: Elaborado pelo autor

As ações e programas de qualificação profissional visam o desenvolvimento das potencialidades locais, para uma melhor integração entre a população e o empreendimento porto-indústria. O incentivo por parte dos poderes públicos e da iniciativa privada ao avanço da ciência e da tecnologia é uma ferramenta essencial para a criação e o desenvolvimento de um território produtivo, pautado pela justiça social, e pela emancipação da população. Nesse sentido, a relação porto e seu entorno pode se configurar como positiva, se tratando das sinergias e competências necessárias para desenvolver a comunidade local. A esse respeito, Baudouin (1999), afirma que os interesses dos atores que formam a comunidade portuária, precisam ser comuns. Essa mobilização é de extrema necessidade para gerar um maior desenvolvimento, buscando a expansão da economia sem esquecer-se da população de seu entorno.

Contudo, como demonstraram os recentes índices com relação ao número de desempregados na região de estudo, podemos considerar que essas ações e programas, se mostram ainda ineficientes. O que parte das políticas públicas criar estratégias de mobilização dos atores locais para uma maior integração entre a cidade e o empreendimento, além do oferecimento de mais cursos em áreas estratégicas que facilitem a inserção da comunidade local no mercado de trabalho, não só no parque industrial do porto de Suape, como também, no tão promissor mercado hoteleiro, já que o litoral sul se destaca como uma região de grande atrativo turístico, com belas praias e luxuosos hotéis. Nas falas dos entrevistados J e

H, evidenciamos a insatisfação da população local com relação ao desemprego que afeta a região.

Entrevistado J - *“A falta de oportunidade para nós. Não deveríamos sofrer com desemprego, deveríamos ser os privilegiados com qualificação e chances efetivas de trabalhar em Suape”.*

Entrevistado H - *“Não houve um plano de desenvolvimento local. Com a primeira fase da implantação vieram os empregos e o fomento na economia local, mas posteriormente a manutenção não ocorreu”.*

As entrevistas demonstram claramente a falta de perspectiva dos moradores do entorno com relação ao CIPS, dos quais, em sua maioria não passaram por um processo de capacitação objetivando o preenchimento das vagas oferecidas, o entrevistado H ressalta a expansão econômica inicial após a instalação do empreendimento e sua posterior desaceleração como já havíamos mencionado.

A tabela abaixo disponibilizada pelo CONDEPE/FIDEM (2015) demonstra a situação geral da educação formal no município de Ipojuca.

Tabela 8 - Educação

Educação	Ano	Município	RD 12	Estado
Taxa de analfabetismo (população de 10 anos ou mais de idade)	2000	28,70	12,28	23,23
	2010	19,21	8,47	16,74
% de pessoas de 10 anos ou mais sem instrução e fundamental incompleto	2010	64,87	44,81	57,82
% de pessoas de 10 anos e mais com curso superior completo	2010	2,03	9,04	5,68

Estabelecimentos escolares	2013	102	2.685	9.861
Matrícula inicial no ensino fundamental (1 a 4 série) anos iniciais	2013	9.340	267.257	775.872
Matrícula inicial no ensino fundamental (5 a 8 série) anos finais	2013	7.012	244.741	636.394
Matrícula inicial no ensino médio	2013	3.421	152.407	386.628
Matrícula inicial na educação profissional (nível técnico)	2013	711	27.425	41.775
Instituições de ensino superior	2013	1	55	98
Matrícula no ensino superior (graduação presencial)	2012	933	145.521	212.279
	2013	911	150.780	220.723

Fonte: Condepe, 2015

Percebe-se nas falas dos entrevistados X e Z outra questão, a vinda de trabalhadores capacitados de outras regiões do país, o que gera crescimento populacional e urbano, problema que iremos destacar em seguida, e ainda ocupam as vagas no mercado de trabalho que poderiam ser destinadas a população local.

Entrevistado X – *“O desenvolvimento do complexo não contribui para os moradores, os empregos disponibilizados muitas vezes não dispõe de capacitação para a mão de obra local e quando há vagas elas são mal remuneradas”.*

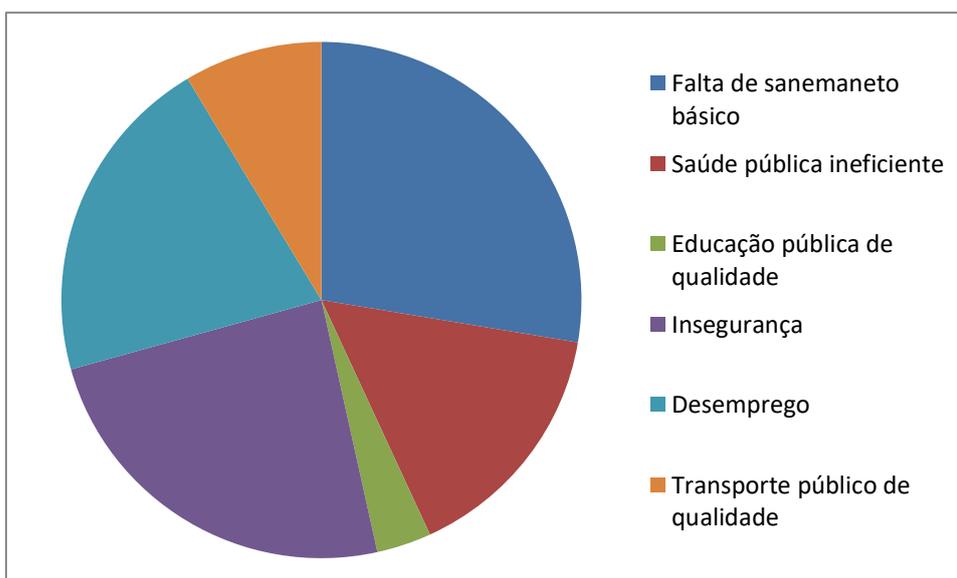
Entrevistado Z - *“É um investimento que cedo ou tarde desacelera causando primeiramente um “boom” em empregos e oportunidades e depois demissões em massa e deixa para trás várias consequências nos locais onde esse “boom” acontece, o cabo até hoje tem consequências das vindas de várias pessoas de outros estados e onde grande parte já deixou o Estado pela desaceleração. “Acredito que só pensam em curto prazo e não enxergam o social, de que todos em volta são afetados”.*

Todo esse aspecto pode ser facilmente observado no discurso reproduzido pelos meios de comunicação, dos quais apontam o Complexo Industrial e Portuário de Suape como um vetor de desenvolvimento local, mas esquecem de mencionar a segregação socioespacial causada após sua instalação. Haja vista, que existem oportunidades sim de trabalho, contudo, a remuneração é baixa e as condições de trabalho são precárias. Para quem possui formação especializada os salários são mais altos, porém na maioria das vezes as vagas são preenchidas por profissionais capacitados vindo de outras regiões.

5.3 Infraestrutura local

A promessa de uma melhor qualidade de vida como consequência da implantação de um parque industrial em Suape, atraiu um número expressivo de trabalhadores de todas as regiões do país em busca de novas oportunidades de trabalho e renda. O que demandou da esfera pública novas ações para minimizar o impacto desse crescimento populacional e urbano demasiado. Todavia, o que constatamos após nossas análises foi o estabelecimento de problemas estruturais graves, sobretudo nos municípios que sofrem influência direta do CIPS, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A esse respeito questionamos nossos entrevistados com relação ao maior problema de infraestrutura urbana identificados por eles, 27,60% considera a falta de saneamento básico um dos problemas de infraestrutura mais grave (ver gráfico 8).

Gráfico 8 - Problemas Urbanos



Fonte: Elaborado pelo autor

Os municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca sofrem com a falta de saneamento básico, sobretudo Ipojuca, considerado como um problema crônico. A praia de Porto de Galinhas, conhecida internacionalmente por suas piscinas naturais com águas calmas e mornas, revela a falta de saneamento básico, um contraste entre as potencialidades naturais e as ruas com esgoto a céu aberto e falta de pavimentação.

A alteração da realidade sociocultural do território estratégico de Suape tem modificado a cada ano, à medida que se instalam os grandes empreendimentos impulsionando a migração de pessoas para a região, que tradicionalmente eram ocupadas por moradores e hoje estão sendo substituídas por empresas e indústrias, sem nenhum tipo de planejamento urbano, políticas públicas solucionem os impactos negativos causados a partir das transformações socioespaciais no território em questão. Atualmente, é possível observar problemas decorrentes desse crescimento populacional e urbano, como o processo de favelização de algumas áreas.

Figura 14 - Saneamento básico precário em Porto de Galinhas



Fonte: Oliveira, 2015

Figura 15 - Imagem aproximada da situação do saneamento básico

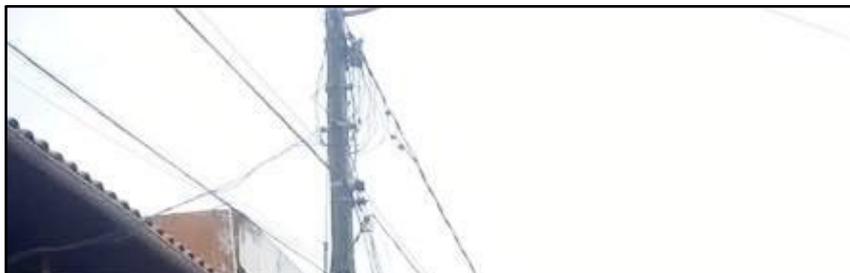


Figura 16 - Comércio de Porto de Galinhas

Fonte: Oliveira, 2015



Outro tema em evidenciado por nossos entrevistados é o da segurança pública,

Fonte: Oliveira, 2015

24,10%

consideram a região de estudo insegura, uma preocupação que envolve todas as esferas, tanto públicas, como privadas. A questão central é a busca por uma ação sistemática não apenas para combater a violência, mas para preveni-la. Sabe-se que a partir da instalação do complexo os números da violência no entorno de Suape aumentaram, como podemos observar na fala dos entrevistados C e D.

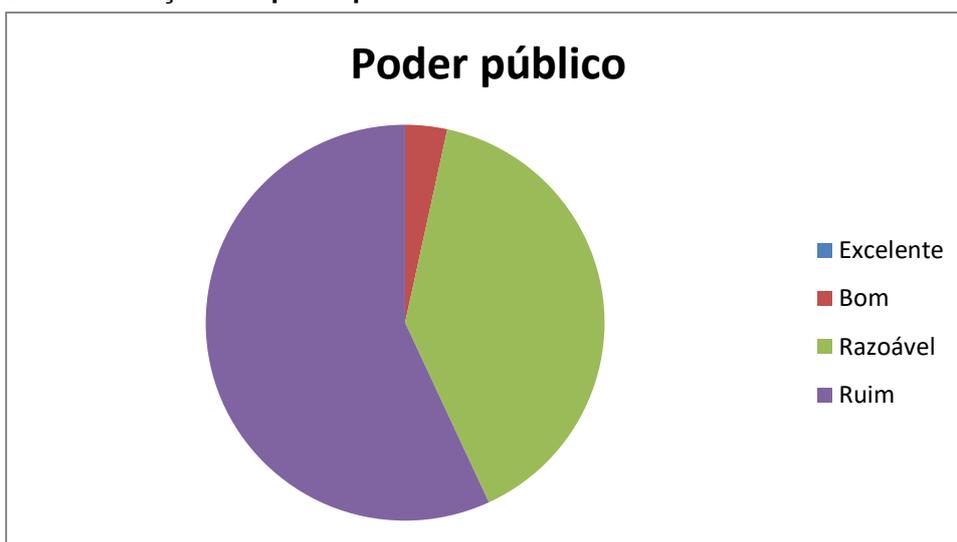
Entrevistado C – *“Pode-se comprovar o aumento de casos de prostituição por menores de idade, além do aumento da insegurança, a segurança pública daqui é um lixo, todos os dias a gente sabe de um caso ou outro de assalto ou morte”.*

Entrevistado D – *“Nossa cidade não tem estrutura, quando a obra acabou as pessoas não foram reaproveitadas, o que resultou em centenas de desempregados e aumento da violência”.*

Os problemas estruturais e as desigualdades sociais causam um sentimento de revolta por parte da população residente, e um contraste por se tratar de uma região com expressivo crescimento econômico. Nesse sentido questionamos nossos participantes sobre a eficiência do poder público, como eles avaliam as ações e programas das prefeituras locais e do governo do estado a respeito das infraestruturas locais (ver gráfico 9). Dos entrevistados, 57% consideram ruim, 40% razoável, e apenas 3% dos entrevistados avaliam de forma positiva as ações executadas pelas prefeituras no território estratégico de Suape.

A associação desses fatores de ordem estrutural à falta de escolaridade como analisamos acima, fazem com que a região crie bolsões de pobreza, apesar de todo investimento por parte do Programa de Aceleração ao Crescimento – PAC, a população local sofre com a falta de acesso ao mercado de trabalho, desencadeando a ocupação de áreas periféricas, em situação de vulnerabilidade e miséria.

Gráfico 9 - Ações do poder público



Fonte: Elaborado pelo autor

5.4 Principais impactos no território

Constatou-se após as observações, e análises dos dados obtidos, assim como nas entrevistas, o estabelecimento de conflitos socioeconômicos, de um lado o interesse das empresas privadas e do Estado, e do outro predomina o interesse

coletivo da população residente, expropriados de seu território em função da instalação do Complexo Industrial e Portuário de Suape.

O processo de desocupação do entorno de Suape pelo Estado tem acontecido sem nenhum tipo de negociação. São relatados casos de não cumprimento de acordos e promessas por parte da Empresa Suape, o que tem gerado uma série de movimentos de resistência em pró das 15.000 famílias, distribuídas em 22 engenhos ao longo do território estratégico de Suape.

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA de 2010, foram desenvolvidas ações para minimizar os principais conflitos socioeconômicos no entorno de Suape, entre eles:

- **Programa de reassentamento de População** – o remanejamento da população requer a elaboração de um Programa específico, no qual são definidos os critérios e o tipo de solução, considerando as possíveis diferenciações existentes entre os atingidos. Afigura-se relevante adotar um modelo de negociação participativa, como forma de dirimir ou minimizar conflitos e tensões sociais.
- **Programa de Comunicação Social** - caracteriza-se por dois grandes objetivos: informar e induzir e facilitar a participação. No caso específico da implantação de um empreendimento de grande porte preciso informar a população e a administração local quanto à intervenção e as atividades necessárias para sua execução e as conseqüências e impactos em seus cotidianos derivados de sua realização. É importante também que esse canal de comunicação permaneça aberto durante todas as etapas do projeto - planejamento, construção e operação – e, desta forma, seja possível estabelecer e manter uma troca eficiente com os interessados – governos, agentes econômicos, sociedade civil organizada e população.

Contudo, o Estado tem agido de forma truculenta e agressiva com a população residente. Quando questionamos aos entrevistados *“Qual sua opinião com relação às desapropriações de diversas famílias no entorno de Suape para a construção do parque industrial”?* Apontamos algumas respostas:

Entrevistado A - *“Justa caso tenham respeitado todos os trâmites legais. É prerrogativa do poder público realizar tais desapropriações visando o interesse comum – Mas desde que exista uma prévia e justa indenização”.*

Entrevistado B – *“A perda da moradia é sempre uma questão muito séria e deve ser tratada com o máximo de atenção, mas, se esta situação tiver acompanhamento do poder público responsável em dar segurança para a população (MPPE) e os trâmites jurídicos forem respeitados, juntamente com as devidas indenizações pagas, acho muito interessante para o desenvolvimento daquela área”.*

Entrevistado C – *“Tá sendo um absurdo, não houve acordo com as famílias, todo mundo saindo sem receber nada, é revoltante”.*

Entrevistado D – *“Mesmo se elas fossem relocadas para outro lugar, o que não aconteceu, as famílias seriam forçadas a mudar o modo de vida. Não foi algo justo e não deveria ser feito de uma forma ou de outra”.*

Entrevistado E - *“Ruim, tirou as famílias de suas casas. Nem vou comentar da questão ambiental que é terrível. É importante pensar na população local, fazemos parte daquele local e nossas vidas foram de um jeito ou de outra mudada e algumas vezes não foram pensada em nós”.*

Entrevistado F - *“Foi injusta, pois retiraram as famílias de seus lugares onde ali possuíam suas raízes, cultura e modo de viver distinto de quem mora em centros urbanos”.*

Os comentários dos entrevistados A e B foram racionais no sentido jurídico do tema em questão, entretanto, percebe-se a falta de conhecimento a respeito dos problemas socioespaciais identificados na área de estudo. Muitas vezes influenciados pelo discurso dos meios de comunicação em massa que instauram uma atmosfera de crescimento econômico, ou melhor, “milagre econômico”.

Os outros entrevistados evidenciam em suas falas as agressões e injustiças ocorridas no processo de instalação do CIPS. As transformações socioespaciais nesse sentido representam uma ruptura no modo de vida individual e coletiva das famílias que se apropriaram e territorializaram o espaço. Os mesmos estão sendo forçados a se adequarem ao modelo desenvolvimentista como consequência do crescimento econômico da região. Para Haesbaert (2007), o território pode ser funcional ou afetivo, norteando as relações sociais a partir do jogo de poder imposto pelos atores que formam a sociedade. Portanto, destacamos a criação desses novos territórios (empresas e indústrias) e o desaparecimento de territórios (comunidade local), cada território representa diferentes funcionalidades, no caso dos territórios expropriados pelo Estado para instalação do CIPS, identificamos o sentimento de pertencimento, de identidade local, aspectos que não foram/são levados em consideração pelo poder público.

A comunidade local do entorno de Suape está sendo subjugada, ao controle do capital financeiro. E o Estado se utiliza de ferramentas nem sempre legais se tratando dos elementos jurídicos para a apropriação destes territórios. Toda experiência vivida e adquirida pela comunidade é destruída com o argumento de que o desenvolvimento econômico do estado é um bem que se faz necessário.

Entrevistado L – *“Essa questão de desapropriação de diversas famílias, vejo como algo compulsório, mesmo que haja indenização, mas para mim há mais perdas do que ganhos. É você deixar de pertencer a um lugar, que você construiu e que criou laços afetivos para realização de um projeto que você não faz parte”.*

Entrevistado M – *“As desapropriações foram efetuadas de forma arbitrária, sem prazo para saída das famílias e pagamento de indenizações. Quando os pagamentos das*

indenizações ocorriam eram com valores bem abaixo do esperado pela propriedade que foi desapropriada”.

Entrevistado N – *“A construção do parque é extremamente voltada para o lado político. Nada do que foi feito beneficia a comunidade local. Pode ser comparado à desocupação do bairro do Pina para ser construído o Shopping Rio Mar”.*

Entrevistado O – *“Após a implantação do Complexo Industrial as famílias tiveram que ser desapropriadas de seus espaços pelo poder Estatal. Porém as indenizações oferecidas para estas famílias não chegam nem perto de todo o custo que as mesmas tiveram para terem a apropriação de seu próprio espaço. Fica evidente que o governo está sendo o único beneficiado, pois os processos industriais geram lucros cada vez mais para o Estado e as empresas privadas instaladas no local. Diferentemente da população que cada vez mais sofre com os problemas sociais gerados pelo desenvolvimento segregador”.*

Entrevistado P - *“Penso que é injusto tirar famílias que viveram num local durante anos de suas vidas, logo, se a desapropriação é necessária, as famílias devem receber todo o suporte para se instalar em outro local”.*

Os resultados evidenciam a insatisfação por parte da comunidade local a cerca do processo de territorialização do Complexo Industrial e Portuário de Suape. Tal territorialização desencadeou a supressão de territórios e a criação de uma nova dinâmica socioespacial. O que demanda novas ações dos poderes públicos para solucionar problemas de ordem estrutural e urbana, como por exemplo, a execução de projetos e ações que minimizem os impactos do crescimento populacional e urbano.

Contudo, observa-se que o crescimento econômico e a criação dessas novas territorialidades vêm acompanhados de muita injustiça social e processos que fragmentam o espaço.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Particularmente, no âmbito do crescimento econômico, o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS), impulsionou a economia do Estado de Pernambuco, sobretudo, dos municípios que compõe seu território estratégico, com especial destaque para o Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, o último por sua vez, figura entre as cidades com o maior PIB do estado. Atualmente o CIPS, constitui um dos pólos de maior atração por parte de investimentos públicos e privados, onde dispõe de uma infraestrutura modernizada, além de sua localização estratégica junto as principais rotas marítimas.

Após sua implantação ocorreram transformações socioespaciais significativas, se tratando do processo de territorialização do empreendimento. A instalação, e posterior consolidação do parque industrial em 2010 têm interferido diretamente no desaparecimento de territórios locais. Comunidades tradicionais cedem lugar para a construção de empresas, industriais e obras de infraestrutura logística a fim de dinamizar o desenvolvimento do território produtivo.

No entanto, o surgimento dessas novas dinâmicas socioespaciais tem exigido uma transformação desigual e segmentada do espaço, os dados econômicos contrastam com a criação de novos bolsões de pobreza, e uma população vulnerável ao desenvolvimento hegemônico. A migração de um grande contingente populacional para os municípios em busca de novas oportunidades de emprego e renda tem gerado a aceleração do crescimento populacional e urbano, o que demanda das políticas públicas, a criação de programas e ações que minimizem esses impactos.

O poder público como ferramenta de mobilização dos atores que formam o território produtivo, precisa lançar mão de estratégias e competências, objetivando o desenvolvimento das potencialidades locais, entretanto, tais processos precisam ser pautados pela justiça social. A identidade da comunidade precisa ser preservada, sem alterar os modos coletivos e individuais.

Diante disso, esperamos que o presente estudo possa contribuir para novas reflexões a cerca dos estudos da geografia e das novas territorialidades.

REFERÊNCIAS

AB` SÁBER, Aziz Nacib. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. Cotia: Ateliê Editorial, 2003.

AD-DIPER. **Agência de Desenvolvimento Econômico de**

Pernambuco. Disponível em: < www.addiper.gov.pe.br> Acesso em: 20 de jun. de 2015.

AGÊNCIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E PESQUISAS DE (PE). **Plano Território Estratégico de Suape**. Disponível em:<[http://www.portais.pe.gov.br/c/portal/layout?pl_id=](http://www.portais.pe.gov.br/c/portal/layout?pl_id=PUB.1557.42)

PUB.1557.42>. Acesso em: 5 de nov. de 2015

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Anuário Estatístico ANTAQ**. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>> Acesso em 25 de jun de 2015.

ALVES, José Luiz. **Suape e sua trajetória histórica: um olhar geográfico**. Recife, 2011.

BARDIN, L. **Análise do conteúdo**. Tradução de L.A. Antero e A. Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 1995.

BAUDOUIN, Thierry. **A cidade portuária na mundialização**. In:

COCCO, Gerardo; SILVA, Giuseppe. Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

BROCANELI, Pérola Felipette. **HafenCity: Mobilidade, acessibilidade e espaços públicos em Hamburgo, Alemanha**. **Revista LABVERDE**, [S.l.], n. 5, p. 198-228, dez. 2012.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CONDEPE/FIDEM. **Dados dos municípios**. Disponível em: <
<http://www.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem>> Acesso em 30. de mar.
2016.

CHESNAIS, François. **A Mundialização do Capital**. Tradução Silvana Finzi Foá,
São Paulo, Xamã, 1996.

CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 4ª ed. São Paulo:
Cortez, 2000.

CHRISTOFFOLI, Pedro Ivan. **O desenvolvimento de cooperativas de produção
coletiva de trabalhadores rurais no capitalismo: limites e possibilidades**.
Programa de Pós-Graduação em Administração. Dissertação de Mestrado.
Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2000, 324f.

DEFFONTAINES, Pierre. **A geografia humana do Brasil**. Rio de Janeiro: Casa do
Estudante do Brasil, 1952.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 30 ed. São Paulo: Companhia
Editora Nacional, 2001.

HAESBAERT, R. **Território e multiterritorialidade: um debate**. GEOgraphia - Ano
IX - No 17 – 2007, p. 37.

HAESBAERT, R. Dos múltiplos territories à multiterritorialidade. In: HEIDRICH, A. L.;
COSTA, B. P.; PIRES, C. L. Z.; UEDA, V. (Orgs.) **A emergência da
multiterritorialidade: A resignificação da relação do humano com o espaço**. Porto
Alegre: Editora da UFRGS; Canoas: Editora da ULBRA, 2008, p. 19-36.

HAYUT, Yehuda. **Containerization and the Load Center Economic Geography**,
Vol. 57, No. 2 pp. 160-176, 1981.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Trad. João
Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

HOYLE, B. S. **The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples**. Geoforum,
Vol 20, No 4, pp 429-435, 1989.

IBGE. **Banco de Dados das Cidades**. Disponível em: <

<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em 05 de jul. de 2016.

JURÍDICO. **Lei de modernização dos portos**. Disponível em < http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959>

Acesso em: 20 de out. de 2015.

LEFEBVRE. Henri. **La production de l'espace**. Paris, Editions Anthropos, 1974.

MINAYO, M.C.S. (Org.) **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

MONIÉ Frédéric & VIDAL Soraia Maria do S. C. (2006): **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Revista de Administração Pública. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Vol. 40 (6): pp.975-995, Nov./Dez. 2006.

MONIÉ, Frédéric. SILVA, Geraldo. **A mobilização produtiva dos territórios: Instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro. DP&A, 2003.

MOREIRA, Ruy. **Sociedade e espaço geográfico no Brasil**. São Paulo: Editora Contexto, 2011

MORIN, Edgar. Por uma reforma do pensamento. In: PENA-VEGA, Alfredo, NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do. **O Pensar Complexo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Garamond, 1999 p. 21-34.

MONTEIRO, Antonio Luiz Ribeiro. **A Refinaria Abreu e Lima em Suape: perspectivas para o desenvolvimento socioeconômico regional**. Recife, 2011.

OCTAVIO, Ianni. **A história da mundialização**. In: *A Sociedade Global*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.53-69, 2002.

OLIVEIRA, R. T.; SANTOS, F. K. S. **O INÍCIO DA FORMAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA: UMA REFLEXÃO SOBRE O TERRITÓRIO EM SUAPE**. Revista de Geografia (Recife), Vol. 31, N° 3 (2014) - Universidade Federal de Pernambuco – UFPE.

PERNAMBUCO, Governo do Estado. **Suape: Complexo Industrial Portuário**. Recife, 2016.

PREFEITURA, de Ipojuca. **Projetos e ações.** Disponível em: <
<http://www.ipojuca.pe.gov.br/projetos-e-acoas/>>. Acesso em 10 de jun. de 2016.

PREFEITURA, do Cabo de Santo Agostinho. **Turismo.** Disponível em: <
<http://www.cabo.pe.gov.br/index.php/turismo/>>. Acesso em 15 de jun. de 2016.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo, Editora Ática, 1993.
269 p.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia à geografia crítica.** São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma outra Globalização.** São Paulo, Editora Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Mariana Olívia Santana dos. **Análise crítica do discurso da mídia impressa sobre a saúde e o ambiente no contexto da instalação da refinaria de petróleo em Suape-PE.** Recife, 2011.

SILVA, G. & COCCO, G. (Orgs.). **Cidades e Portos: espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade – uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos.** 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2001. (p. 25-82).

SOUZA, Marcelo, J. L. de. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná E. de, GOMES, Paulo Cesar da C., CORRÊA, Roberto L. (Orgs). **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. P. 77-116.

APÊNDICES

Apêndice A

QUESTIONÁRIO – MORADORES E TRABALHADORES DO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO DE SUAPE.

O TERRITÓRIO E AS QUESTÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE – PE

O presente estudo tem como objetivo geral compreender as transformações socioespaciais a partir da implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) e seu impacto para as mudanças no território frente às novas dinâmicas socioespaciais. O interesse pelo tema surgiu em virtude da constatação da importância que o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) tem para o crescimento socioeconômico no estado de Pernambuco, onde o território estratégico de Suape (Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão, Escada e Moreno), se transformou em uma região com grandes potenciais de geração de emprego e desenvolvimento, o que impulsiona uma nova dinâmica socioespacial e fortes transformações no território, modificações nem sempre harmoniosas quando tratamos da relação porto e cidade.

Nomes dos responsáveis:

Rinaldo Thomaz de Oliveira (Aluno)

Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic (Orientador)

Você está sendo convidado a participar como voluntário de uma pesquisa. Você tem a garantia de que sua identidade será mantida em sigilo e nenhuma informação será dada a outras pessoas. Na divulgação dos resultados desse estudo seu nome não será citado.

Agradeço sua colaboração!

1. Sexo:

Masculino

Feminino

2. Ocupação:

Empregado

Desempregado

3. Você já trabalhou no Complexo Industrial e Portuário de Suape?

Sim

Não

4. Se sim, realizou algum curso de formação técnica para trabalhar em uma das empresas do parque industrial?

Sim

Não

5. A instalação do parque industrial no Porto de Suape trouxe melhorias para a população?

Sim

Não

6. Como você avalia as ações do poder público com relação a qualidade de vida da população?

Excelente

Bom

Razoável

Ruim

7. Qual o maior problema identificado por você após a instalação do complexo?

Falta de saneamento básico

Saúde pública ineficiente

Educação pública de qualidade

Insegurança

Desemprego

Transporte público de qualidade

8. Você acha que a população do litoral sul possui formação necessária para trabalhar no turismo local?

() Sim

() Não

9. Qual sua opinião com relação as desapropriações de diversas famílias no entorno de Suape para a construção do parque industrial?

10. Fale sobre os impactos negativos decorrentes da instalação do Complexo Industrial e Portuário de Suape.

Obrigado!



Universidade Federal de Pernambuco

Programa e Pós Graduação em Geografia – PPGeo

Apêndice B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Pesquisador: Rinaldo Thomaz de Oliveira

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic

Esta pesquisa destina-se aos moradores, trabalhadores e visitantes do território estratégico de Suape, com o intuito de avaliar as transformações socioespaciais a partir da implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) – PE.

Prezados participantes,

Sua colaboração será de extrema importância, pois dela decorrerá o êxito de nosso estudo. Contudo, sua participação é voluntária, mas esclareço que seu anonimato será preservado, o que não lhe acarretará nenhum mal-estar.

TÍTULO PROVISÓRIO:

O TERRITÓRIO E AS QUESTÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DOS PROCESSOS DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DE SUAPE – PE

Aluno pesquisador: Rinaldo Thomaz de Oliveira

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic

Eu _____

declaro ter sido informado (a) que estarei participando de forma voluntária de um estudo de cunho acadêmico, para o crescimento de estudos acadêmicos na área de

Geografia do Programa de Pós-graduação em Geografia. Entendo que possuo livre arbítrio para recusar minha participação nesta pesquisa ou para desistir a qualquer momento, por qualquer motivo, bastando isso informar minha decisão ao pesquisador em questão. Encontro-me ciente de que a coleta de dados através de questionários e entrevistas e os resultados gerais obtidos por meio deste estudo serão utilizados para alcançar os objetivos propostos neste trabalho, incluindo sua publicação na literatura científica especializada por demais meios, impressos ou eletrônicos. Mantenho-me ciente também de meu anonimato por questões éticas e confirmo estar sendo informado (a) dos objetivos deste estudo científico. Assim, este termo encontra-se em duas cópias devidamente assinado por mim e pelo pesquisador, onde cada cópia mantém-se em posse de ambas as partes.

Recife, _____ de _____ de _____.

Assinatura do Participante da Pesquisa

Assinatura do Aluno-pesquisador