

O ESTUDO SOBRE OS IMPACTOS DA FLUIDEZ NA HINTERLÂNDIA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO – DOS NOVOS ARRANJOS ESPACIAIS À REGIONALIZAÇÃO PORTUÁRIA

STUDY ON THE IMPACTS IN THE HINTERLAND FLOW OF RIO DE JANEIRO PORT - OF THE NEW ARRANGEMENTS SPACE TO A PORT REGIONALISATION

VIVIAN SANTOS DA SILVA

Universidade Federal do Rio de Janeiro
viviantanet@hotmail.com

RESUMO. O processo de globalização veio acompanhado por dinâmicas que provocam uma reestruturação da arquitetura institucional, das modalidades técnico-operacionais, funcionais e gerenciais do sistema portuário mundial e brasileiro. Os atores dominando este sistema desenvolvem estratégias de valorização da fluidez da circulação terrestre e marítima das cargas e lógicas de amenização da ruptura de carga na interface portuária. Investimentos públicos e privados são realizados para dotar o território de infraestruturas que facilitem o movimento de produtos e conferem mais agilidade as operações. E neste contexto que pretendemos estudar a dinâmica de realocação espacial de atividades tradicionalmente localizadas nas áreas retroportuárias para a hinterlândia regional do porto do Rio de Janeiro. O fenômeno da regionalização portuária se traduz por uma multiplicação de objetos e centros logísticos no interior do país, com destaque para os portos secos que se apresentam como uma alternativa para desafogar o trânsito aduaneiro nas zonas primárias e, com isso, aumentar a fluidez da mercadoria. Almejamos identificar e analisar as estratégias desenvolvidas pelos atores do transporte e da logística que dominam o horizonte marítimo do porto (*foreland*) somado às estratégias impostas pelos agentes econômicos que organizam e dominam seu horizonte terrestre (*hinterlândia*). De que maneira o imperativo de fluidez redefine os circuitos produtivos e de circulação? Quais são os impactos desta dinâmica sobre as cidades portuárias? Como ocorre o processo de regionalização na hinterlândia do porto do Rio de Janeiro? Como, nesta “região logística” se articulam as dinâmicas territoriais (contigüidade espacial) e reticulares (em rede)? Para alcançar nossos objetivos elaboramos um arcabouço conceitual pautado nos seguintes conceitos: mudanças globais na produção e na circulação mobilizando estudos sobre o “espaço de fluxos global” (Castells), “Arquipélago produtivo mundial” (Veltz), “reestruturação do sistema produtivo internacional” (Sassen; Levy; Marques), re-organização da logística do transporte marítimo (Slack; Monié; Ducruet; Grand), “Território-Zona/ Território-Rede” (Veltz) e interiorização das atividades portuárias (Nottebom; Rodrigues; Monié). Esse trabalho pretende demonstrar que sob a pressão conjugada de atores cujas escalas de ação e cujos interesses são diferenciados, o que emerge são novos arranjos espaciais e uma regionalização da atividade portuária, que estimula a geografia portuária a reformular seus questionamentos, suas abordagens e seus métodos de investigação.

PALAVRAS-CHAVE. REESTRUTURAÇÃO, REDES, ESCALA DE AÇÃO, HINTERLÂNDIA.

ABSTRACT. The process of globalization has been accompanied by dynamics that cause a restructuraçãoda institutional architecture, technical and operational, functional and managerial modalities of global and Brazilian port system. The actors dominating this system develop strategies appreciation of the fluidity of the terrestrial and maritime movement of loads and logics of easing the transfer of cargo in the port interface. Public and private investments are made to provide the territory of infrastructure to facilitate the movement of products and provide faster operations. And in this context we intend to study the dynamics of spatial reallocation of activities traditionally located in retroportuárias areas for regional hinterland of the port of Rio de Janeiro. The phenomenon of port regionalization translates into a multiplication of objects and logistic centers within the country, especially the dry ports that present themselves as an alternative to relieve the customs transit in the primary areas and thereby increase the flow of goods. We aim to identify and analyze the strategies developed by the actors of the transport and logistics that dominate the horizon of the sea port (*foreland*) plus the strategies imposed by economic agents who organize and dominate his earthly horizon (*hinterland*). How the imperative to redefine the fluidity of movement and productive circuits? What are the impacts of this dynamic on port cities? As the process of regionalization in the hinterland of the port of Rio de Janeiro

occurs? How, in this “region logistics” articulate territorial dynamics (spatial contiguity) and reticular (network)? To achieve our goals we developed a conceptual framework guided by the following concepts: global changes in the production and circulation studies on mobilizing the “space of global flows” (Castells), “global productive Archipelago” (Veltz), “restructuring of the international production system” (Sassen; Levy; Marques), re-organizing the logistics of shipping (Slack; Monie; Ducruet; Grand), “Territory-Zone / Territory-Network” (Veltz) and internalization of port activities (Nottebom; Rodrigues; Monie). This work aims to demonstrate that under the combined pressure of actors whose scales of action and whose interests are different, what emerges are new spatial arrangements and regionalization of *atividadeportuária*, which stimulates the port geography to reformulate their questions, their approaches and their methods research.

KEYWORDS. RESTRUCTURING, NETWORKS, SCALE OF ACTION, HINTERLAND.

INTRODUÇÃO

O presente artigo se insere no debate contemporâneo sobre as novas formas de produção e dinâmicas de circulação que se constituem no contexto da globalização. Dentre as características mobilizadas como referenciais para nosso quadro de análise, se destacam: a fragmentação do processo produtivo e as novas condições de organização reticular da produção em escala global, a intensa mobilidade dos fatores de produção, e a expansão geográfica do mercado mundial. Estas são algumas das condições que definem as bases de consolidação de um espaço de fluxos (CASTELLS, 1999), onde as mercadorias circulam em distâncias, volumes e velocidades crescentes.

O *modelo de arquipélago* proposto por Veltz (1999) para pensar a nova configuração do espaço econômico mundial confere um papel estratégico às redes logísticas que integram as *ilhas* mais competitivas recorrendo a uma malha circulatória intercontinental dominada por atores que definem suas estratégias em termos de fluidez dos tráfegos (VELTZ, 1999; STORPER, 2003). O transporte marítimo, responsável por aproximadamente 90% do transporte internacional de cargas, estrutura esses dispositivos logísticos mundiais (MONIÉ, 2012); Mas, a despeito do aumento do volume dos tráfegos e da centralidade das cidades portuárias nos sistemas circulatórios nacionais e mundiais, os portos foram paradoxalmente transformados em simples peões no jogo de xadrez da logística mundial (SLACK, 1993).

Observamos atualmente uma dinâmica de realocação espacial das atividades portuárias, com o processo de interiorização de atividades que eram tradicionalmente realizadas nos espaços retroportuários. A multiplicação de centros logísticos no interior do país, com destaque para os portos secos, que se apresentam como uma alternativa para desafogar o trânsito aduaneiro nas zonas primárias e aumentar a fluidez da circulação, se traduz segundo alguns autores (NOTTEBOM, RODRIGUE, 2005; HALL) como um fenômeno de “regionalização portuária”.

As questões que despertam a inquietude, nesta primeira etapa da pesquisa, surgem através dos questionamentos sobre como as dinâmicas atualmente observadas na hinterlândia do porto do Rio de Janeiro participam desse processo? E se isso poderia significar o fim da hinterlândia territorial que seria então superada por uma “região logística” estruturada por redes de circulação *desterritorializas*?

Neste sentido, *nosso problema* está em refletir porque a atual fase de desenvolvimento das atividades marítimas e portuárias e a formação de “regiões logísticas” nas áreas de mercado dos

portos nos obrigam a repensar as categorias de análise tradicionais da geografia portuária a respeito das formas de organização do espaço marítimo e portuárias pautadas no tripé foreland/cidade portuária/hinterlândia (VIGARIÉ, 1981)? E de que forma os novos centros logísticos localizados na hinterlândia do porto do Rio de Janeiro participam desse movimento, constituindo um estudo de caso relevante para o estudo do processo de reestruturação da malha circulatória das mercadorias? (*Por quê?*) O arcabouço metodológico conceitual está pautado inicialmente em três principais linhas de abordagem sintetizadas na tabela na página a seguir.

Os conceitos apontados na primeira linha de abordagem da tabela, acerca das mudanças advindas do processo de reestruturação produtiva, são essenciais para um embasamento teórico-metodológico inicial, visto que para entender toda a dinâmica de transformação do ambiente marítimo e terrestre, antes se faz necessário entender como o processo da globalização propiciou diversos avanços nos mais diversos setores, e de que forma ele trouxe consigo também múltiplas necessidades fundamentais para o desenvolvimento deste.

TABELA 1 - Linhas de abordagem metodológica

Linhas de abordagem	Eixo de reflexão	Conceitos, categorias e noções	Referências
Reestruturação produtiva	<ul style="list-style-type: none"> - Reestruturação do sistema produtivo internacional - Arquipélago produtivo mundial - Circulação mundial de mercadorias - Regulação econômica 	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço global dos fluxos 	<ul style="list-style-type: none"> - HARVEY, VELTZ, SASSEN - VELTZ; SCOTT, STORPER - CASTELLS; SASSEN; VASCONCELOS
Logística do transporte marítimo e portuária	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço marítimo portuário - Containerização - Reestruturação portuária 	<ul style="list-style-type: none"> - Redes de circulação - Logística - Escalas de ação 	<ul style="list-style-type: none"> - DIAS; FRÉMONT - RODRIGUE, HESSE - CASTRO
Regionalização portuária	<ul style="list-style-type: none"> - Relação porto/cidade/porto/região - Imperativo de fluidez e regionalização portuária 	<ul style="list-style-type: none"> - Cidade portuária - Hinterlândia - Território-Zona; - Território-Rede - Região logística 	<ul style="list-style-type: none"> - COCCO, SILVA; MONIÉ - VIGARIÉ; SLACK; - NOTTEBOM; VELTZ; HAESBAERT; - NOTTEBOM, RODRIGUE; SLACK; HAYUTH

Na segunda linha, que tem como foco a logística do transporte marítimo e portuária, é constituída por conceitos que norteiam essa discussão sobre como os sistemas logísticos organizam uma nova forma de articulação entre a costa, o porto e o interior. Esses conceitos apresentam o surgimento de uma nova concepção, na qual as empresas logísticas passam a se instalar nos locais que elas acreditam ser mais favoráveis, sendo que estes não são sempre localizados na costa, atualmente eles podem estar no interior ou mesmo situados em plataformas terrestres, no entanto no plano econômico essas empresas estão ligadas em parceria com o porto.

E por fim a terceira linha de abordagem é fundamental para a compreensão e análise da atual situação dos portos, que é muito complexa e paradoxal. A cidade-porto, que anteriormente e durante muito tempo se constituiu como uma praça de negócios e um lugar obrigatório para valorização das mercadorias, agora está sendo submetida a pressões tanto do horizonte terrestre quanto do horizonte marítimo e corre o risco de ser transformada em simples espaço de trânsito no tabuleiro da circulação mundial, que é organizado por atores logísticos cujas estratégias funcionais e territoriais comumente ignoram a escala local. Neste contexto ainda há uma competição portuária pela atração de fluxos de mercadorias que, após transitarem pelos terminais de contêineres, são redistribuídas para corredores que interiorizam parte da atividade portuária.

Desde forma, estas três linhas de abordagem conceitual se fazem necessárias, pois em etapas distintas e ao mesmo tempo interligadas, tais linhas de abordagem dialogam e possibilitam a compreensão dos processos a quais este trabalho se propôs a estudar.

OS ESPAÇOS DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E A ATIVIDADE MARÍTIMA PORTUÁRIA

A precariedade institucional e operacional do sistema portuário mundial apareceu nos anos de 1980 quando os governos passaram a adotar políticas de inserção na globalização. A “crise” estimulava então as firmas a definir estratégias de expansão para enfrentar as novas condições da competitividade (HARVEY, 1989). Por um lado, a tradicional competitividade pelos custos incentiva a transferência dos setores de baixo conteúdo tecnológico rumo às regiões sem tradição industrial moderna. A abertura comercial e os avanços técnicos e organizacionais no setor dos transportes, em particular marítimo, viabilizam o processo (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012; VELTZ; 1999; STORPER, 2004); nos setores intensivos em tecnologia, as estratégias foram mais complexas. VELTZ (1999) argumenta que doravante a competitividade decorre, sobretudo, da capacidade de atender às demandas flutuantes de mercados de consumo heterogêneas. As empresas precisam oferecer bens baratos, de qualidade e atendendo as exigências diferenciadas dos consumidores, da microescala do indivíduo até a escala global. Para adequar-se a essas demandas, *redes de valor agregado* (VELTZ, 2002) multilocalizam a fabricação e a montagem dos produtos em lugares oferecendo condições “ideais” de produção e conectividade aos dispositivos logísticos regionais e mundiais (HESSE, RODRIGUE, 2004). A *reestruturação produtiva* criou então um espaço econômico mundial integrado e interdependente que adquire, segundo Veltz (1999), uma feição de *arquipélago* cujos centros mais competitivos são conectados por eficientes redes logísticas. “O conjunto das interações materiais e imateriais forma um *espaço global de fluxos* onde as mercadorias circulam em distâncias, volumes e velocidades crescentes” (CASTELLS, 1999; MONIÉ, VASCONCELOS, 2012).

A LOGÍSTICA DO TRANSPORTE MARÍTIMO E DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA: DINÂMICAS FUNCIONAIS E ESPACIAIS

A reestruturação produtiva e a intensificação da mobilidade dos fatores de produção conferem aos dispositivos logísticos uma função estratégica de integração do espaço econômico mundial, combinando lógicas de concentração dos fluxos em eixos maiores (economias de escala) e desconcentração em eixos menores (distribuição espacialmente ubíqua). No coração desse sistema circulatório, o transporte marítimo sofreu inovações tecnológicas, institucionais e organizacionais

que aumentaram sua capacidade de carga e seu desempenho operacional (FRÉMONT, 2007). O uso do contêiner foi decisivo para diminuir os custos e suavizar a gestão das interfaces intermodais (GUERRERO, RODRIGUE, 2012). No campo institucional, o transporte marítimo não escapou da onda neoliberal que se traduziu por privatizações e à desregulamentação do setor. Enfim, a emergência de novos atores marcou a vertente organizacional da atividade: Operadores logísticos e Alianças Estratégicas garantem a capilaridade sistêmica e multiescalar das redes e a oferta de um serviço porta a porta (MONIÉ, 2011).

A dupla tendência de integração e expansão geográfica do espaço econômico mundial exige então respostas sistêmicas. Nenhum nó ou vetor do sistema produtivo-logístico podendo ser apreendido isoladamente, todo ator precisa situar-se dentro de um sistema circulatório integrado funcionando segundo princípios de hierarquização e des-hierarquização dos fluxos. Mas, os dispositivos logísticos seriam incompletos sem a incorporação dos acessos terrestres (NOTTEBOM, RODRIGUE, 2005). Os ganhos de produtividade nas rotas marítimas e na interface portuária não podem ser aniquilados em ferrovias e rodovias cuja precariedade ou saturação prejudicam o conjunto do sistema. Em síntese, o sistema portuário marítimo proporciona uma circulação eficiente e de baixo custo num espaço econômico sujeito às dinâmicas de concentração e difusão dos fatores de produção. Por isso, a circulação tradicionalmente organizada de forma funcional dentro de modalidades segmentadas é hoje apreendida de maneira integrada e multiescalar.

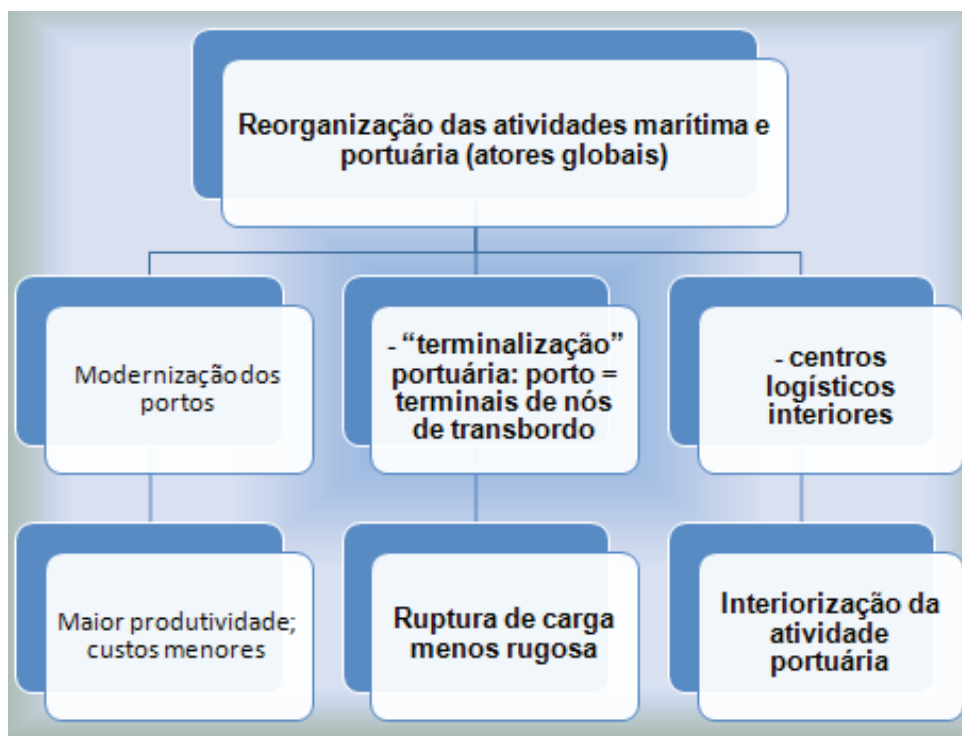
A INTERIORIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E A HINTERLÂNDIA DOS PORTOS: RUMO A REGIÕES LOGÍSTICAS?

A modernização dos portos e das vias de acesso permitiu aumentar a produtividade dos terminais e ampliar a capacidade de carga global do sistema portuário, atendendo aos interesses dos atores econômicos e dos operadores dominando as redes de circulação marítima. Apesar disso, permanecem gargalos funcionais e gerenciais prejudicando a fluidez das operações. As rupturas de carga são ainda bastante rugosas e a lógica sequencial que governa a organização da circulação afeta a produtividade de arquiteturas produtivas articulando horizontalidades e verticalidades circulatórias (VELTZ, 1999; STORPER, 2003; COCCO, SILVA, 1999, SANTOS,). Por isso, as cadeias logísticas intensificam o recurso ao *supply chain management* que consiste “na sequencia das operações de produção e distribuição do produto desde os fornecedores dos fornecedores até os clientes dos clientes” (HESSE, RODRIGUE, 2007). A multimodalidade facilita a integração das operações.

Hoje, em nome do imperativo de fluidez, os operadores de redes de circulação passam para um estágio superior da integração do transporte e da distribuição. “A atual reorganização do espaço marítimo portuário se traduz assim pela interiorização de parte das atividades realizadas nos espaços retroportuários em direção a hinterlândia terrestre dos portos” (SLACK, 1993; NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005). As três estruturas de base do modelo proposto por Vigarié (1981) permanecem integradas segundo lógicas funcionais seculares - escoamento terrestre, transbordo na interface mar/terra, tráfego marítimo, mas o fenômeno de *interiorização da atividade portuária* em direção à hinterlândia caracteriza uma nova etapa do desenvolvimento portuário. A multiplicação de corredores de transporte, plataformas intermodais, centros de distribuição, portos secos e zonas de atividades prestando serviços diversos aos operadores reestruturam a relação entre o porto e

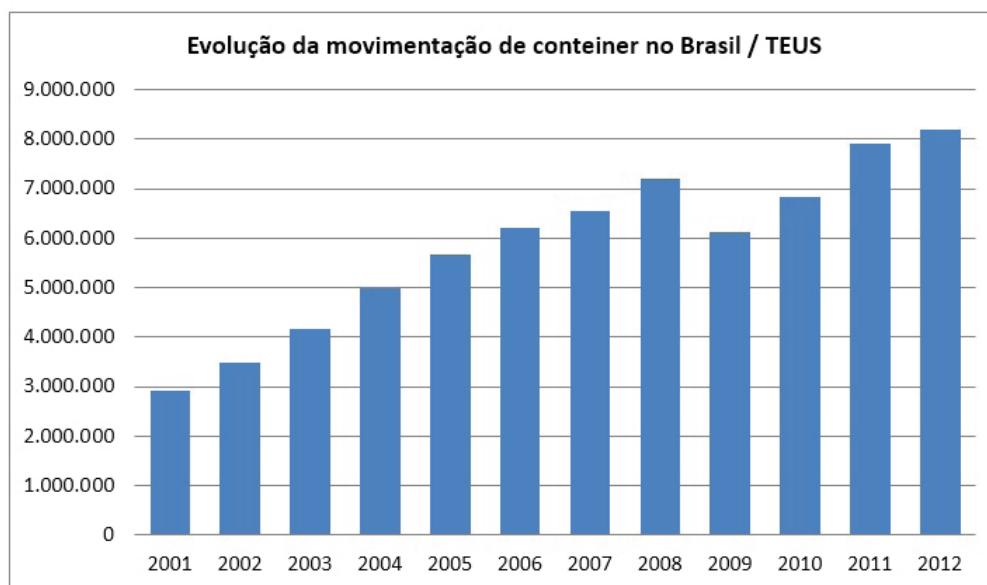
sua hinterlândia transformando essa última em um “**território-rede**” cujos nós e vetores, fazem parte de estratégias definidas em escala global pelos atores hegemônicos da logística.

FIGURA 1- Processo de reorganização das atividades marítimas e portuárias



Fonte: Silva, 2013.

GRÁFICO 1 - Globalização e atividade marítima portuária no Brasil



Fonte: ANTAQ/ Elaboração própria, 2013.

No Brasil, esse movimento é ainda incipiente, mas que já representa um processo em evolução. De acordo com a ABREPA/Secretária de transportes (2011) em 1994 o Brasil tinha 21 portos secos e em 2011 esse número aumentou para 64. Na zona de influência do porto do Rio de Janeiro temos 4 portos secos (Rio de Janeiro, Mesquita, Juiz de Fora e Resende); almejamos então descobrir, nas próximas etapas da pesquisa, se esse atual processo de interiorização da atividade portuária configura no Rio de Janeiro apenas uma nova gestão dos fluxos ou o surgimento de uma “região logística”?

TABELA 2 - Portos secos no Estado do Rio de Janeiro

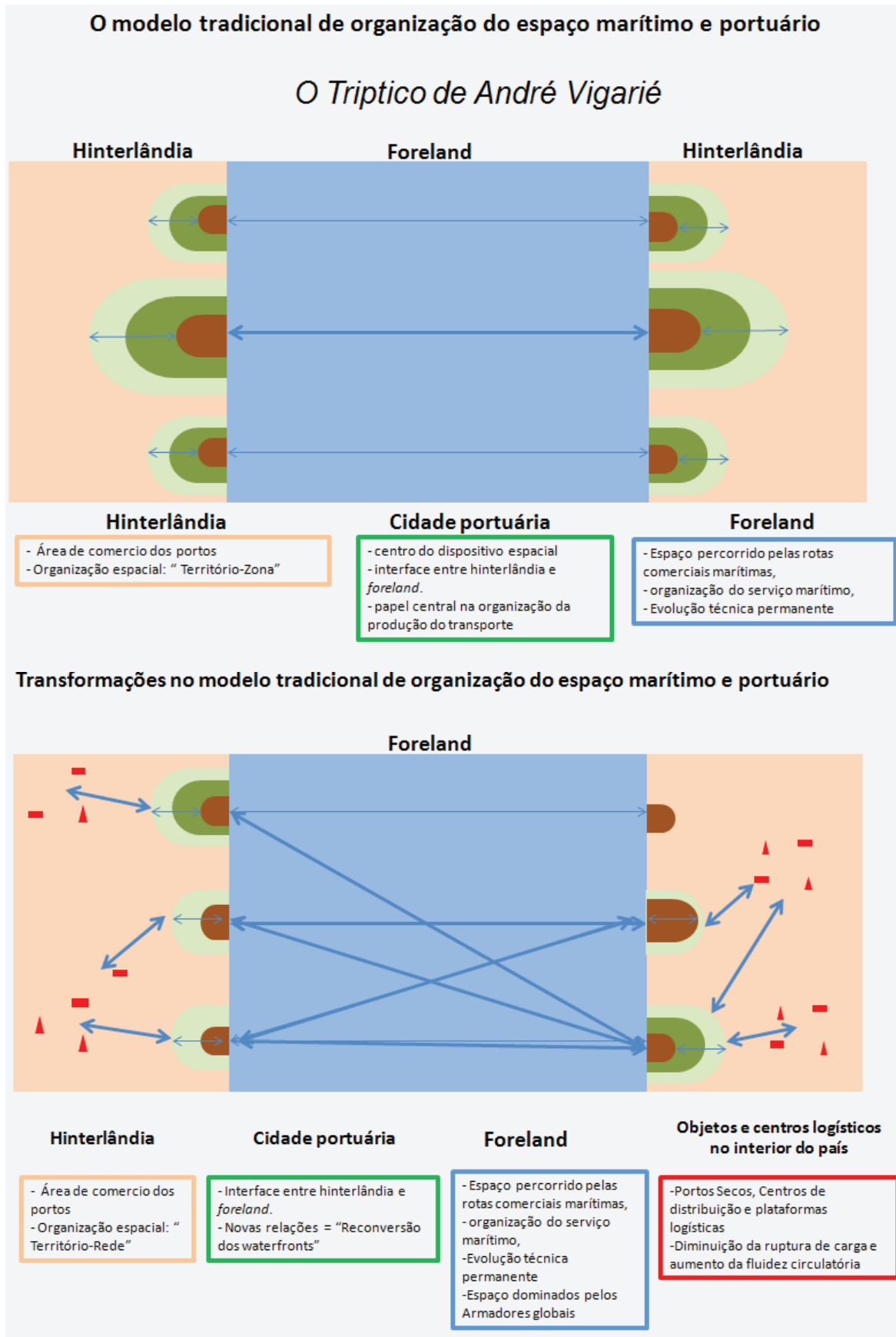
Porto seco	Operador	Principais atividades
Rio de Janeiro	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.	<ul style="list-style-type: none"> • Movimentação e armazenagem de mercadorias; • Pesagem de cargas • Fornecimento de energia para contêineres frigoríficos • Área climatizada • Coleta de amostras • Colocação de lacres • Unitização e desunitização de cargas • Etiquetagem e marcação, para atender a exigências do comprador estrangeiro • Entrepasto aduaneiro • Exportação no regime de Depósito Alfandegado Certificado – DAC/ DUB • Depósito Especial Alfandegado • Drawback • Desembarço sobre rodas • Declaração de trânsito aduaneiro - DTA • Acondicionamento e reacondicionamento de carga
Mesquita	Transportes Marítimos e Multimodais São Geraldo Ltda.	
Juiz de Fora	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.	
Resende	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.	

Fonte: Silva, 2013.

CONCLUSÕES PRELIMINARES

O conceito clássico de hinterlândia portuária, que se insere no tripé foreland/cidade-portuária/hinterlândia (VIGARIÉ, 1981), é definida por Slack (1993) como a zona de influência de um porto, sendo está sua área de mercado, a terra da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas, onde o porto vende seus serviços e interage com seus clientes, vem sendo transformada pelas mudanças da reestruturação espacial capitalista, o que está sendo estudado de forma mais específica através das transformações da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, objeto de estudo desta pesquisa.

Mesmo o presente trabalho sendo apenas a fase inicial desta pesquisa, este já conseguiu apontamentos que mostram que o porto do Rio de Janeiro passa atualmente por um processo de realocação espacial de suas atividades portuárias, com o surgimento de novos centros logísticos e de lógicas reticulares de circulação, o que modifica as formas de organização do espaço marítimo e portuário desta hinterlândia, que pode estar sendo superada por uma “região logística” estruturada por redes de circulação global.

FIGURA 2- Do Modelo tradicional aos novos arranjos espaciais no espaço Marítimo e portuário

Fonte: Elaboração própria, 2013.

Anteriormente a área de mercado do porto era organizada pelas cidades portuárias, dando a esta uma organização com contornos e interações pré-definidas, constituindo o que Veltz (1999) define como um Território-Zona, que é outra forma de nomear um território contínuo. Sendo que estes espaços portuários são cada vez mais objeto de ingerências de inúmeros atores que operam a partir de instâncias externas às realidades locais, dessa forma, a gestão desses espaços atualmente precisa levar em conta essa multiplicidade de atores, estratégias e conflitos.

Apoiando-nos em uma perspectiva de análise da literatura da geografia econômica institucionalista, observamos que o conceito clássico de hinterlândia (SLACK) vem sendo integrado ou substituído por um novo conceito de “região logística” (NOTTEBOM, RODRIGUE; SLACK; HAYUTH) que contempla as transformações desta hinterlândia que se insere cada vez mais em um Território-Rede (VELTZ, 1999) que é influenciada e se integra as novas estratégias territoriais promovidas pelos atores hegemônicos do transporte marítimo e da logística, cujo imperativo de fluidez constitui um elemento maior da reestruturação da malha circulatória mundial dos territórios.

REFERÊNCIAS

- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII: v.2 Os jogos das trocas*. Tradução de Telma da Costa. Revisão da tradução Maria Ermantina Galvão G. Pereira. 2. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- COCCO G. e SILVA G. (dir.) *Cidades e Portos*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). *Geografia: Conceitos e temas*. 3ª. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p. 141-162.
- DUCRUET, C. «Spatial structures and trends in port cities: from the local to the global», *Mappemonde*, 77(1) 2005: <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>
- FRÉMONT, A. *Les réseaux maritimes conteneurisés: épine dorsale de la mondialisation*. Saint-Dié: INRETS, 2005.
- FREMONT, A. Global maritime networks: The case of Maersk. *Journal of Transport Geography*, v.15, n.6, p.431 – 442, 2007.
- GUERRERO, D.; RODRIGUE, J. P. *The Waves of containerization. Shifts in global maritime Transportation*. 2012. Disponível em < <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00725078>.
- HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização e as “regiões-rede”. *Anais do V Congresso Brasileiro de Geografia*. Curitiba: AGB, 2004.
- HARVEY D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.
- HAYUTH, Y. «The port-urban interface: an area in transition». *Area*, Londres, n.3, pp. 219-224, 1982.
- HESSE, M. E RODRIGUE, J. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, vol. 12, n. 3, 2004.
- HOYLE, B. S. «Development Dynamics at the Port-City Interface». In: Hoyle B. S.; Pinder D. A.; 1988.
- MONIÉ, F; NICO VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, n.15, Julho de 2012. Disponível em < <http://confins.revues.org/7685>

- MORAES, Antonio Carlos Robert de. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma Geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Editora Hucitec/Edusp, 1999.
- NOTTEBOOM, T., RODRIGUE, J. P. «Port regionalization: towards a new phase in port development». *Maritime Policy and Management*, n°3, 2005, p. 297-313.
- SCOTT, Allen J.; STORPER, Michael. Regions, globalization, development. *Regional Studies*, vol. 37, n. 6&7, 2003.
- SEASSARO, Loredana. O sistema portuário italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. IN: SILVA, Geraldo (ORG); SLACK, B. «*Terminalisation of ports: an academic question?* ». *Proceedings of the international workshop on New generation of port-cities & their role in global supply chains*, Hong-Kong, 2005, p. 20-30.
- SLACK B. «Pawns in the game: Ports in a Global Transportation System». *Growth and Change*, pp.579-588, 1994.
- STORPER, Mi. Territories, flows and hierarchies in the global economy. In: BARNES *et al.* *Reading Economic Geography Oxford*, Blackwell, 2004.
- VELTZ P. *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona: Ariel, 1999.
- VELTZ, P. *Des lieux et des liens. Politiques du territoire à l'heure de lamondialisation*. Paris, Editions de l'Aube, 2002.
- VIGARIÉ A. «Maritime industrial development areas: structural evolution and implications for regional development». In Hoyle B.S., Pinder D.A. (eds.). *Cityport. Industrialization and Regional Development*. Oxford: Pergamon Press, 1981, p. 429-435.