



## A RECENTE CONJUNTURA PORTUÁRIA MUNDIAL -ASCENSÃO DOS PORTOS ASIÁTICOS

Mariana de Barros Zeferino <sup>1</sup>

### RESUMO

O presente trabalho irá demonstrar a nova hegemonia portuária mundial que se estabeleceu no final do século XX com a ascensão de países asiáticos na economia mundial. Durante vários séculos o continente europeu esteve à frente do desenvolvimento econômico, principalmente a partir da Primeira Revolução Industrial, o que permitia que a hegemonia portuária também estivesse centrada neste continente, mais precisamente entre os portos do norte da Europa, com destaque para Roterdã e Antuérpia e também para os portos ingleses. Com a chegada do século XX, outras localidades, como a América do Norte também entrou em evidência com o porto de Nova York apresentando a maior movimentação portuária, que teria sido desbancada por Roterdã em meados do século, retornando a hegemonia portuária para Europa. Mas, as grandes transformações na hierarquia dos portos mundiais ocorrem com a chegada do século XXI, quando os países asiáticos, até então desfavorecidos economicamente, se fortalecem e configuram uma nova dinâmica econômica mundial, agora centrada no oriente. Com o desenvolvimento econômico por parte dos países asiáticos, os portos desse continente acompanham com êxito o derrocado de crescimento e se tornam os maiores e mais movimentados do mundo, com destaque para os portos chineses, representando as primeiras colocações nos rankings de movimentações portuárias.

**Palavras-chave:** Portos, Hierarquia Portuária, Movimentações Portuária.

### ABSTRACT

This work will demonstrate the new world port hegemony that was established at the end of the 20th century with the rise of Asian countries in the world economy. For several centuries, the European continent was at the forefront of economic development, especially from the First Industrial Revolution, which allowed port hegemony to be also centered on this continent, more precisely between the ports of northern Europe, especially Rotterdam and Antwerp and also to English ports. With the arrival of the 20th century, other locations such as North America also came into evidence with the port of New York presenting the largest port movement, which would have been overthrown by Rotterdam in the middle of the century, returning port hegemony to Europe. However, the great transformations in the hierarchy of world ports occur with the arrival of the 21st century, when Asian countries, until then economically disadvantaged, are strengthened and configure a new world economic dynamic, now centered on the East. With the economic development on the part of Asian countries, the ports of this continent are closely following the decline in growth and become the largest and busiest in the world, with emphasis on the Chinese ports, representing the first places in the rankings of port movements.

**Keywords:** Ports, Port Hierarchy, Port Movements.

---

<sup>1</sup> Doutoranda do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, maribarroz@hotmail.com;



## INTRODUÇÃO

A importância das grandes potências mundiais sempre esteve relacionada com o desenvolvimento do transporte marítimo. Conhecer e controlar as rotas marítimas, proporcionava soberania aos países. Estas nações, que estiveram à frente da economia mundial, cresceram e prosperaram com seus portos, como uma relação de simbiose. Os portos foram essenciais para que estes países se tornassem centros dinâmicos e influentes. Atualmente representam parte indispensável para o desenvolvimento da economia mundial, por eles circulam a maior parte das mercadorias produzidas e comercializadas, assim, justifica-se, compreender seu dinamismo e suas transformações.

A intensificação da Divisão Internacional do Trabalho e o aumento das relações comerciais entre as diferentes localidades do planeta, foi responsável por impulsionar transformações nos portos, os tornando, cada vez mais especializados. Os portos europeus foram os que mais se destacaram mundialmente até o século XIX, concentrando grandes infraestruturas e movimentações portuárias. Em seguida, observamos o crescimento e destaque de portos norte-americanos, mas a grande mudança da hierarquia portuária ocorreu no início do século XXI, com o destaque para os portos asiáticos, presentes entre as primeiras colocações das movimentações portuárias mundiais.

Essa alternância hegemônica portuária expressa a importância de se compreender os determinantes fatores que foram responsáveis por modificarem as principais relações econômicas mundiais atuais. Assim, pretende-se demonstrar as mudanças ocorridas no cenário mundial de cargas, a dinâmica de descentralização portuária das principais nações hegemônicas, bem como o papel de seus portos no comércio, e a derrocada ascensão de países até então desfavorecidos na dinâmica capitalista com base no crescimento e fortalecimento de seus portos.

## METODOLOGIA

O presente trabalho é resultado de uma parte da pesquisa de Doutorado, realizada no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, que futuramente dará origem a tese “O sistema portuário brasileiro e as disparidades infraestruturais e tecnológicas que são entraves para o seu desenvolvimento frente aos portos mundiais”. O caminho metodológico seguido para a construção do presente trabalho primeiramente foi uma análise qualitativa, a partir de percepções e análises, através de um levantamento bibliográfico



recorrendo a fontes mais históricas, para compor o princípio do desenvolvimento dos portos mais antigos, e foi elaborado uma espécie de cronologia chegando até os principais portos atuais. Além de uma análise qualitativa, a pesquisa também segue a metodologia quantitativa, a medida que analisa dados relevantes as movimentações portuárias mundias. Por fim, para constituir as informações mais recentes utilizadas no trabalho, recorreu-se a investigações em sites de instituições ligadas ao setor portuário.

## REFERENCIAL TEÓRICO

Para a realiação do presente estudo, utilizou-se primeiramente a dialética marxista, a partir do pressuposto da análise do todo e não de fatores isolados. Compreender as transformações ocorridas no cenário portuário mundial ao longo dos anos requer uma análise mais abrangente da realidade exposta que levou a uma nova configuração hierarquica do setor.

A base da fundamentação teórica da pesquisa também está centrada na teoria de formação sócio espacial desenvolvida por Milton Santos. A partir dela podemos fazer uma análise da evolução das sociedades, compreendendo seus fatores internos e os impulsos provocados pelos externos. “Acima de tudo, a base fundamental da explicação vem da produção, isto é, do trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta” (SANTOS, 1980, p.201).

Assim, o desenvolvimento e transformações nos portos, se dá a partir das produções que modificam constantemente o espaço, impulssionados pelos seus fatores externos. Portanto, a produção, a infraestrutura e a dinâmica de operações de trabalho em um porto, irão determinar as suas condições frente a economia mundial, e os tornar, mais ou menos expressivos, e conjuntamente, estabelecer a nova configuração portuária.

Nesse sentido, as contribuições de André Cholley (1964) , em sua obra “Observações sobre alguns pontos de vista Geográficos”, também amparam o desenvolvimento do presente trabalho a partir de sua teoria das combinações geográficas, combinando elementos físicos, biológicos e humanos, conferindo a pesquisa um caráter amplo de investigação desconsiderando análises isoladas. Ao ser aplicada aos portos, nos revelam as condições de instalações, tais como as condições naturais presente nos locais onde se instala um porto, isto quer dizer, da existência ou não de boa profundidade, amplo espaço para as manobras dos navios, se não há recorrentes assoreamentos, entre outros detalhes. Do ponto de vista das combinações humanas, revela as condições de trabalho no porto, especialização de mão-de-bra, mas também, as influencias políticas e de engajamento para captação de recursos em



determinados portos, ambas combinação iram determinar a funcionalidade dos mesmos e seu desempenho frente aos outros.

Os estudos desenvolvidos por Armen Mamigonian também foram de grande relevância para a construção do trabalho, tendo em vista que o autor tem se dedicado com êxito à pesquisas com a temática portuária, fazendo reviver um objeto de estudo que até poucos anos estava esquecido dentro da geografia. Nesse sentido, Mamigonian (2013) reforça a importância dos portos europeus no século XX e como tem se projetado uma nova hierarquia do cenário mundial com a participação massiva dos portos asiáticos.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A sucessão dos séculos, trouxe relevantes mudanças no cenário econômico, resultando na alternância da dinâmica hegemônica mundial, e conseqüentemente alteraram a ordem de importância e quantidade de movimentações dos portos pelo mundo. Países que possuíam grande importância econômica, deixaram de ocupar seus postos e aos poucos, outras nações, ocuparam seus relativos lugares na ciranda econômica. Acima de tudo, o continente europeu que manteve sua soberania durante longos anos, como centro do comércio mundial, e representante dos maiores e mais movimentados portos, cedeu espaço para a liderança de países como os Estados Unidos na América, e mais recentemente, para os países asiáticos, sobretudo, a China.

A Primeira Revolução Industrial, que ocorrerá entre os anos 1760-1850, na Inglaterra, teria modificado não somente as relações existentes onde ela aconteceria, mas refletiria transformações significantes por todo o mundo. Tais mudanças puderam ser sentidas na divisão do trabalho que se acentuou, na produção de capital, na maneira de viver da população, no aumento da produção de mercadorias e na organização das cidades industriais. Sem dúvida, toda a técnica empregada na produção e desenvolvimento de algumas invenções foram substanciais para o desenvolvimento do transporte marítimo.

Segundo Chesnais (1996), o Reino Unido, foi a primeira nação onde a sua necessidade de importar veio junto com a obrigatoriedade de exportar. No período entre 1770 e 1870, teria sido o único país a abarrotar o mercado externo com produtos manufaturados e conseqüentemente, com as suas exportações “baratas”, acabou por bloquear a industrialização em muitas localidades.



Segundo Rodrigues (2007), a invenção da máquina à vapor e a substituição da madeira por aço foram preponderantes para modificar as embarcações, que puderam se tornarem cada vez maiores, e conseqüentemente transportar maior quantidade de mercadorias, isso sem dúvidas, gerou um barateamento no transporte marítimo.

Ao longo do século XX houveram significativas transformações na navegação, com invenções constantes no transporte marítimo, destaque para os povos gregos, escandinavos, holandeses, galegos, etc, de acordo com Mamigonian (2017). O período entre as Guerras Mundiais, principalmente pós 2ª Guerra, foi marcado por mudanças em alguns portos europeus, os quais tiveram parte de suas estruturas destruídas, o caso do porto de Havre na França, segundo Oliveira (2005) e também o porto de Roterdã.

A supremacia de grande parte dos países europeus se dá logicamente desde o período colonial, onde essas grandes potências “conquistavam” novos territórios e se apoderavam da terra e do povo que os abrigava. De fato, o conjunto de combinações que favoreciam o desenvolvimento de um sistema portuário mais pungente nesta época, aconteciam efetivamente no continente europeu. Principalmente, as combinações humanas, descritas por Cholley (1964), já que a Divisão Internacional do Trabalho se fazia mais presente neste espaço. O amadurecimento e crescimento de ideias e invenções ligadas ao setor marítimo se fazia presente, nas grandes nações europeias, que na época detinham poder e concentravam o foco comercial do período. Mesmo que a atividade de navegação tenha se desenvolvido primeiramente com grande desempenho no continente europeu, durante longos séculos houveram diferentes causalidades que foram responsáveis por mover a hegemonia portuária entre os países europeus. Dependendo da dinâmica mercantil e dos fatores externos, tal hora os portos ingleses concentravam as maiores movimentações, em outras os belgas, ou holandeses, e mais recentemente até os norte-americanos, asiáticos.

O porto de Roterdã na Holanda merece destaque no continente europeu, por ser um dos mais antigos, e que esteve entre as maiores movimentações portuárias do mundo. Roterdã é considerado um porto com localização estratégica pois está rodeado por centros industriais importantes e com grande contingente populacional. Segundo relatos, suas primeiras atividades ligadas a navegação datam o ano de 1238, mas foi em 1360 que se tornou um relevante porto marítimo. Entre 1795 e 1815, a ocupação Francesa, com as forças napoleônicas, foram responsáveis por reduzir a comercialização no porto. Em contrapartida, no século XIX, se tornou um importante centro comercial, e o porto estava incumbido de escoar as mercadorias



produzidas pelo império holandês. Já no século XX, teve parte de suas instalações destruídas pela Segunda Guerra Mundial.<sup>2</sup>

Localizado na Bélgica, o porto de Antuérpia, com origem na Idade Média, estava em destaque comercial desde o século XII, e já registrava nesta época embarque de passageiros e mercadorias como vinho para Inglaterra e Nova Zelândia. No século XVI pôde se favorecer das exportações de mercadorias produzidas ao sul da Holanda, o gerou grande representatividade comercial ao porto. Nesta época, Antuérpia era responsável por exportar mercadorias provenientes da parte meridional da Holanda para países como Espanha, Portugal, França e até Marrocos. Em 1585 com a invasão dos espanhóis na cidade e bloqueio do rio Scheldt, o porto sofreu um forte enfraquecimento e por aproximadamente dois séculos, a cidade passou a ser um “ponto no interior”.<sup>3</sup>

Favorecidos por sua geografia física, Londres, com uma localização privilegiada e composta pelo rio Tamisa, antes mesmo de ser cidade já se constituía como um porto. O desenvolvimento portuário Londrino foi, sem dúvidas, estimulado pelo crescimento comercial, financeiro e político do capital. No século XVI, grandes cias. mercantes foram formadas neste porto, entre elas estava a Cia. das Índias Orientais, responsáveis por agitar ainda mais a movimentação no porto. Ainda no século XVI, Londres liderava todos os outros portos ingleses.<sup>4</sup> Já no século XVIII, entre os anos de 1700 e 1770, o comércio do porto dobrou, e entre 1770 e 1795, dobrou novamente. Os produtos importados que mais se destacavam eram o açúcar, pimenta, rum, madeira de carvalho, etc.<sup>5</sup>

O porto de Antuérpia em 1863 voltou a crescer. No período da Revolução Industrial, Antuérpia, pôde ainda, aumentar o seu comércio internacional, para outros continentes como o Africano e Asiático. O acréscimo nas movimentações torna a região receptiva de empresas ligadas ao setor marítimo, e Antuérpia se torna o centro do comércio europeu.

O papel conquistado pela Inglaterra no século XIX, como grande potência comercial, em grande parte, adquirido com o bônus de ter realizado em seu solo a grande Primeira Revolução Industrial, que também pôde se consolidar devido a conquista e exploração de

<sup>2</sup> Informações retiradas em Ship Technology, disponível em: <https://www.ship-technology.com/projects/portofrotterdam/>. Acesso em: 13 de dezembro de 2019.

<sup>3</sup> Informações retiradas do sítio eletrônico do Porto de Antuérpia (Port of Antwerp), disponível em: <https://www.portofantwerp.com/en>. Acesso em: 2 de dezembro de 2019.

<sup>4</sup> Informações retiradas do sítio eletrônico do Porto de Londres (Port of London Authority), disponível em: <http://www.pla.co.uk/>. Acesso em: 4 de dezembro de 2019.

<sup>5</sup> Informações retiradas do sítio eletrônico do Porto de Londres (Port of London Authority), disponível em: <http://www.pla.co.uk/>. Acesso em: 4 de dezembro de 2019.





inúmeras colônias, foi preponderante para que se efetivasse um sistema portuário admirável. Reflexo da sua pungente indústria têxtil, e seu desenvolvimento nos meios de transportes, este século, foi determinante para que a Inglaterra pudesse efetivar seus negócios em outras localidades, investindo capitais a nível internacional. Em 1850, os portos de Londres e Liverpool, maiores portos ingleses, eram também, segundo a revista Porto Gente (2011)<sup>6</sup>, os líderes da Europa.

Segundo Mamigonian (2013) no século XIX, enquanto o continente europeu se manteve hegemônico sobre as outras regiões do planeta, a Inglaterra, era quem se destaca, na indústria, no ramo marítimo e portuário, mas como refere-se o autor da mesma forma que em dado momento as combinações fizeram com que esta nação pudesse prosperar, em outros tempos, outras combinações, ou a falta delas podem fazê-la regredir. Seu poder, sem dúvidas, se deu, devido a uma série de fatores, que não estavam diretamente ligados ao setor marítimo – pois a Inglaterra não liderou as grandes navegações – mas com certeza, ela se fortificou em acontecimentos, como o rompimento com a igreja católica, a expropriação de seus camponeses, a Revolução Puritana (que foi responsável por financiar a construção naval deste país), seu forte poder colonial e posteriormente a Primeira Revolução Industrial. Nesta época de ouro da Inglaterra, portos como de Londres e Liverpool, estavam entre os mais movimentados.

No século XX, os portos do Norte da Europa se tornam mais importantes que os britânicos, é o caso dos holandeses, alemães e belgas, que segundo Porto Gente (2011) teria ocorrido devido ao processo de industrialização que ocorrerá nesta época agora na Europa continental, proporcionando grande desenvolvimento nos transportes, mais precisamente na navegação de interior (fluvial), mas também no modal ferroviário. Oliveira (2014) discorre que esses portos se tornaram os mais importantes portos da Europa, e a alguns séculos seguem a ordem de movimentação (1º Roterdã, 2º Antuérpia e 3º Hamburgo). Na lista dos três que mais se destacam no continente europeu está, em terceiro lugar o porto de Hamburgo, talvez o que tenha ditado a importância deste porto na Europa tenha sido o fato dele se aliar a Liga Hanseática em 1321, aumentando consideravelmente as suas movimentações. Como resultado de outros processos históricos que levaram a novas combinações, com o advento da 2ª Revolução Industrial, outros países se tornaram grandes potências, o caso dos Estados Unidos e Alemanha.

---

<sup>6</sup> Informações obtidas em Porto Gente (2011), disponível em: <https://portogente.com.br/artigos/48855-os-volumes-de-cargas-que-estabeleceram-a-importancia-dos-principais-portos-europeus>. Acesso em: 11 de fevereiro de 2020.



Mamigonian (2013) relata que no século XX, os portos da fachada marítima europeia, de Havre a Hamburgo, com destaque para Roterdã e Antuérpia, foram segundo o autor, os que reagiram de maneira mais dinâmica, em contrapartida, os ingleses e americanos foram estagnando. A Inglaterra, que possuía grandes companhias de navegação e uma atividade portuária significativa devido a sua grande movimentação comercial foi se esquivando do mapa mundial. Atualmente, tem alguma representatividade na marinha de guerra, bem como, no ensino superior, com o curso de administração. Destaca também, que os Portugueses e os Ingleses tiveram papéis importantes nas aventuras marítimas, Portugal como grande país pioneiro de descobrimentos e a Inglaterra como primeira grande potência a se industrializar, porém, o que lhes proporcionava sucesso anteriormente, como suas condições geográficas, atualmente já não atendem a necessidade vigente. Como pode ser verificado no quadro 1 abaixo, os portos ingleses não aparecem nas principais movimentações dos portos europeus, tendo destaque, como já mencionado anteriormente os portos de Roterdã, Antuérpia e Hamburgo.

Quadro 1: Movimentação de carga portuária em milhões de toneladas.

Ano	Hamburgo	Roterdã	Antuérpia	Marselha	Le Havre
1951	14,2	36,9	29,4	16,1	13,1
1977	54,1	271,9	70,0	104,0	79,8
1999	81,0	303,4	115,7	90,0	63,9
2002	97,6	321,8	131,6	92,3	67,7

Fonte: Quadro retirado de Porto (2016) apud Autoridades portuárias.

Segundo Porto (2016), entre o início e o fim do século XX, houveram grandes crescimentos na movimentação de cargas realizada pelos portos mundiais, enquanto no início deste século os portos registravam entre 1 a 10 milhões de toneladas movimentadas, em meados deste, a movimentação girava em torno de 10 a 20 milhões de toneladas e em seu final, entre 100 a 500 milhões de toneladas movimentadas por ano. Este crescente resultado se deu, devido principalmente, ao aumento da capacidade de cargas dos navios, que ao longo deste século (XX) foram se expandindo e se tornando mais rápidas. No início do século XX, pouquíssimas embarcações ultrapassavam 10.000 toneladas de capacidade de carga.

Ao tratar da notoriedade conquistada pelos Estados Unidos, é importante salientar que o porto de Nova York, foi importante desde sua fundação, se destacando como o principal movimentador de cargas do país durante longos anos. No início do século XX, até a segunda





metade, Nova York apresentava as maiores movimentações portuárias do mundo, desbancando os próprios portos europeus. Não há dúvidas, que a fachada atlântica nesta época se tornou a mais dinâmica. Curiosamente, Nova York, que teria registrado durante longos anos, as maiores movimentações mundiais, é ultrapassado pelo porto de Roterdã, em 1962, que bateu um Record de movimentação de 96 milhões de toneladas. Roterdã apresentou as maiores movimentações de carga do mundo durante 41 anos (1962 a 2003), mas manteve-se líder no continente europeu até os dias atuais. De fato, a primazia em termos de equipamentos e o desenvolvimento de técnicas relacionadas ao setor portuário o fazem ser destaque no mundo todo, de acordo com Oliveira (2014). Da mesma maneira que Roterdã ultrapassou Nova York em movimentação portuária, Xangai foi responsável por desbancar a posição de primeiro do mundo de Roterdã. Iniciava-se uma nova era no setor portuário, ocorrendo uma descentralização das potências portuárias para países que estavam apresentando recentemente crescimentos econômicos. Com o rápido crescimento econômico apresentado pelo continente asiático - gerenciado, na maior parte, pela China - Xangai, em 2005 assume a liderança mundial, seguido por Singapura e Roterdã em movimentação de carga, de acordo com Oliveira (2014).

É master salientar que na década de 90, quando os portos asiáticos já mostravam sua representatividade, na movimentação de contêineres, como podemos observar no quadro abaixo, temos o porto de Hong Kong como maior movimentador e Xangai na 7ª posição, inclusive, na retaguarda de portos como Long Beach, nos Estados Unidos.

Quadro 2: Movimentação Mundial de Contêineres (milhões de TEUs).

<b>PORTO</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
Hong Kong	16,1	14,5
Singapura	15,9	15,1
Kaohiung	6,9	6,2
Busan	6,4	5,9
Roterdã	6,4	6,0
Long Beach	4,4	4,0
Xangai	4,2	3,0
Los Angeles	3,8	3,3
Hamburgo	3,7	3,3
Antuérpia	3,6	3,2

Fonte: Quadro elaborado pela autora com informações obtidas em Oliveira (2005).



É possível perceber também, que Hamburgo está a frente da Antuérpia, e Long Beach a frente do porto de Los Angeles. Neste mesmo período, o porto de Santos, que apresenta até os dias de hoje a maior movimentação dos portos brasileiros, teria movimentado 700 mil contêineres, em ambos os anos. Nota-se que neste Ranking, entre os dez primeiros portos movimentadores de contêineres, metade deles são asiáticos, dois são chineses, dois norte-americanos e três pertencentes ao continente Europeu.

Segundo Oliveira (2014) Nova York que durante longos períodos foi o maior porto mundo – sendo desbancado por Roterdã em 1962, foi também desbancado pelo porto de Louisiana (em volume de cargas) e por Los Angeles (em valor), apresentou esse declínio também pela forte descentralização e rápida privatização.

Atualmente os portos asiáticos estão marcando presença entre pelo menos os 10 primeiros portos do mundo, mas há que salientar, que os portos chineses, estão entre os primeiros desse ranking. Como nos lembra Mamigonian (2017), se no século XIX a Inglaterra foi a fábrica do mundo, berço da revolução industrial, atualmente se diz que a China se tornou a “fábrica do mundo”, dado o seu dinamismo e desenvolvimento econômico registrado nos últimos anos. Mas, esse mérito deve ser direcionado a toda Ásia, que de maneira espetacular, está conduzindo a liderança industrial no mundo. Como exemplo, em 2003, enquanto os Estados Unidos detinha apenas 9,4% da produção mundial de aço, países asiáticos como o Japão, a Coreia do Sul e Índia, totalizavam 42,4% desta produção. Os números se confirmam na construção naval, onde Coreia do Sul e China, totalizavam 75,4% da “tonelagem encomendada”, enquanto a Alemanha, apenas 2,5%.

De acordo com Oliveira (2014) o despertar da China se deu, em 1979 com a política desenvolvida pelo primeiro ministro Deng Xiaoping, responsável por romper com algumas barreiras, abrir o país para uma economia de mercado e aumentar suas relações internacionais. A base para essa reforma na economia chinesa teria sido, sem dúvidas, a sua população (maior do planeta), mas também a educação.

Jabour (2006) nos lembra que a China teria se aproveitado de dois movimentos, um deles seria a contenção da URSS por parte dos Estados Unidos e o segundo, de caráter mais econômico, está ligado a pressão feita pelos EUA para a revisão da taxa de câmbio do Iene Japonês. Outro fator do desenvolvimento no setor portuário da China, diz respeito, a realização de uma economia um pouco menos planejada, como cita o autor, com o estado deixando desta



tão presente em todos os setores econômicos, abre-se a possibilidade para que parte das infraestruturas (em energia e transporte, por exemplo) pudessem ser realizadas com investimentos estatais diretos. De certa forma, esses investimentos em infraestrutura (energia e transporte) acabam por intensificar a reforma da estrutura econômica e demandam uma maior abertura internacional.

Esse crescimento acelerado por parte da China, a leva a concorrer com os Estados Unidos, o título de primeira potência mundial. Tal crescimento, econômico, e consequentemente dos portos, se dá, sem dúvidas devido ao forte crescimento de outras partes do continente asiático, em tese, a presença de hinterlândias dinâmicas, de acordo com Mamigonian (2017). Graças a abertura econômica realizada por Deng Xiaoping, o litoral chinês é formado por uma extensa rede de portos extremamente eficientes.<sup>7</sup> A eficiência dos portos asiáticos pode ser sentida nas grandes estruturas portuárias bem como na iminente utilização de equipamentos de alta tecnologia. É de nacionalidade chinesa a maior fábrica de pontes rolantes do mundo, a Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co., Ltda, a qual é responsável por equipar 78% do sistema portuário mundial.

Segundo Oliveira (2014), nas últimas décadas a China cresceu 130 vezes, elevando a área do pacífico a uma área extremamente estratégica dentro do comércio exterior, e naturalmente o crescimento dos portos americanos de Los Angeles e Long Beach, que ultrapassaram o de Nova York que era o mais importante do país e até 1962 foi o maior do mundo, quando Roterdã o ultrapassou.

Quadro 3: Crescimento econômico mundial.

Região	Período	2017	2018	2019
	1994-2008			
Mundo	3,3%	3,1%	3,0%	2,3%
Estados Unidos	3,2%	2,2%	2,9%	2,2%
União Europeia	2,5%	2,5%	2,0%	1,3%
Japão	1,1%	1,9%	0,8%	0,8%
China	9,7%	6,9%	6,6%	6,1%
Brasil	2,9%	1,1%	1,1%	0,6%

Fonte: Quadro elaborado pela autora com informações obtidas em UNCTAD.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Informações obtidas em Oliveira (2005).

<sup>8</sup> Disponível em: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>. Acesso em: 28 de março de 2020.



Apresentando um crescimento econômico representativo nos últimos anos, apesar de que ele venha decaindo, o destaque da China no setor portuário é constante nos últimos anos, como pode-se perceber no quadro 4 abaixo que contém os vinte principais portos do mundo em movimentação de toneladas/contêineres. Dos vinte portos descritos na tabela, dez são chineses. Entre os dez primeiros, sete são portos localizados na China.

Quadro 4: Principais portos do mundo em movimentação de contêineres (Milhões/TEUs).

	Porto	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
1	Xangai (China)	43,5	43,30	42,01	40,23	37,13	36,54	35,29
2	Singapura	36,6	37,20	36,6	33,67	30,9	30,92	33,87
3	Ningbo- Zhushan (China)	28,72	27,49	26,35	24,61	21,6	20,63	19,45
4	Shenzhen (China)	26,55	25,77	27,74	25,21	23,97	24,20	24,03
5	Guang Zhou Harbor (China)	23,19	23,23	21,87	20,37	18,85	17,22	16,16
6	Busan (Coreia Do Sul)	21,59	21,99	21,66	20,49	19,85	19,45	18,65
7	Qingdao (China)	22,00	21,01	18,26	18,3	18,01	17,47	16,62
8	Hong Kong (China)	20,07	18,30	19,6	20,76	19,81	20,07	22,23
9	Tianjin (China)	18,35	17,30	16	15,07	14,49	14,11	14,05
10	Roterdã (Holanda)	14,35	14,82	14,51	13,72	12,38	12,23	12,30
11	Jebel Ali (Emirados Árabes)	13,5	14,11	14,95	15,37	15,73	15,60	15,25
12	Port Klang (Malásia)	13,24	13,58	12,32	13,73	13,2	11,89	10,95
13	Xiamen (China)	11,41	11,12	10	10,38	9,61	9,18	10,13
14	Antuérpia (Bélgica)	12,04	11,10	11,1	10,45	10,04	9,65	8,98
15	Koohsiung (China)	9,62	10,42	10,45	10,27	10,46	10,26	10,59
16	Dalian (China)	6,54	10,21	9,77	9,7	9,61	9,45	10,13
17	Los Angeles (EUA)	9,2	9,30	9,46	9,43	8,86	8,16	8,33
18	Hamburgo (Alemanha)	8,7	9,3	8,73	8,86	8,91	8,82	9,73
19	Tanjung Pelepas (Malásia)	9,85	9,10	8,96	8,38	8,28	9,10	8,50
20	Laem Chabang (Tailândia)	7,55	8,10	8,07	7,78	7,22	-----	-----



Fonte: Quadro elaborado pela autora com informações obtidas no sítio eletrônico de World Shipping Council<sup>9</sup>

Diferente dos dados da década de 90, nota-se algumas modificações quanto a posição dos portos líderes mundiais em movimentação de contêineres. Nas duas últimas décadas, é perceptível a presença acentuada dos portos chineses entre as primeiras movimentações. A ascensão do porto de Xangai, que passa do final da década de 90, onde estava em 7º lugar, para a privilegiada e cabida posição de primeiro do mundo em movimentação de contentores no período entre 2014-2020.

Mas o que teria realmente acontecido para colocar o porto de Xangai em primeiro colocado no ranking mundial de movimentação de contêineres? Primeiramente, é considerável expor, que em 2004, de acordo com Oliveira (2014), no volume de cargas movimentadas, Singapura, ainda estava à frente de Xangai, e teriam registrado neste período, respectivamente, 393,3 e 375 milhões de toneladas. No ano seguinte, Xangai ultrapassou a quantidade de volume movimentado por Singapura, totalizando 443 milhões de toneladas, enquanto Singapura registrou 420 milhões/t e Roterdã em terceiro lugar mundial com 369 milhões/t. Em dezembro de 2005 foi inaugurado Yangshan Free Trade Port, terminal localizado em uma ilha em mar aberto, ligado a Xangai por uma ponte de 32km, a segunda maior do mundo sobre o mar. Neste terminal está localizado o Shanghai Shengdong International Container Terminal Co (SSICT), com capacidade para 4,5 milhões de Teus. Dotado dos melhores equipamentos e de toda a modernidade do ramo portuário. Yangshan foi responsável por aumentar significativamente as movimentações no porto de Xangai e colocá-lo na primeira posição mundial.

Cabe também destacar a representatividade dos portos presentes em outras localidades. No continente americano, por exemplo, os portos dos Estados Unidos, lideram as primeiras posições. com destaque para Los Angeles na costa Oeste que está também entre as vinte primeiras colocações mundiais em movimentações de Teus.

Quadro 5: Os seis portos de maior movimentação de contêineres do Continente Americano (2019-2020) – em milhões de Teus.

POSIÇÃO	PORTO	2020	2019
1º	Los Angeles (EUA)	9,2	9,3
2º	Long Beach (EUA)	8,11	7,63
3º	Nova York – Nova Jersey (EUA)	7,59	7,40

<sup>9</sup> Disponível em: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>. Acesso em: 10 de março de 2020.



4º	Savannah (EUA)	4,68	4,59
5º	Colon (Panamá)	4,43	4,38
6º	Santos (Brasil)	4,17	4,12

Fonte: Quadro elaborado pela autora a partir de dados obtidos em World Shipping Council (2021).

Os portos de Cólón no Panamá e Santos no Brasil, não estavam entre os primeiros do mundo em 2020, mas estão em 45º e 46º, respectivamente, no ranking dos 50 maiores portos em movimentação de contentores no mesmo ano. No continente africano, destaca-se os portos de Tanger-Med localizado no Marroscos, é o porto com maior capacidade do Mediterrâneo e da África, o porto de Said no Egito, e o porto de Durban na África do Sul, considerado o quarto maior terminal de contêineres do hemisfério Sul, de acordo com Business Insider Africa (2021). Na Oceania, o porto de maior movimentação é o de Hedland, na Austrália, maior movimentador de grãos do mundo.

De fato, a representatividade dos portos asiáticos no setor portuário é indiscutível, como dizia Chesnais (1996) as tecnologias ampliam as opções, sendo assim, os portos asiáticos, atualmente estão liderando na infraestrutura portuária, o que reflete consideravelmente nas suas movimentações portuárias. De acordo com Lamoso (2009) a infraestrutura é fator preponderante na produção, na circulação, bem como no consumo, e sem dúvidas, é um dos elementos organizadores e produtores do espaço, portanto influencia diretamente no desenvolvimento econômico. Já Rangel (1985) discorre que a origem do desenvolvimento não está no processo de produção, mas sim no processo de distribuição. Sem os meios de transportes a Divisão Internacional do Trabalho é inviável.

Para tanto, podemos dizer que o continente asiático, formado por muitas nações que foram durante longo períodos exploradas, quebrou o paradigma de dependência, pelo menos no setor econômico de alguns países, caso da China, e puderam se fortalecer em políticas expansionistas, como a realizada pelo primeiro ministro Deng Xiaoping, que sem dúvida promoveu uma abertura no sistema fechado do país para o capital exterior e um intenso investimento no setor de transporte, transformando a China em uma potência mundial portuária.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS





Durante longos séculos, o continente europeu esteve liderando a economia, e consequentemente o setor portuário, já que a maior parte do escoamento das mercadorias são realizadas por meio marítimo. A hegemonia europeia foi comandada por uma série de combinações, dentre elas, o cenário externo e os impulsos da economia mundial. Mesmo que atividade de navegação tenha se desenvolvido com mais dinâmica na Europa, houveram alguns acontecimentos que foram responsáveis por modificar a hegemonia portuária para diferentes países do continente, nesse período.

Com a realização deste trabalho ficou evidente que havia épocas em que determinados portos estavam a frente das movimentações de mercadorias e possuíam destaque mundial, enquanto em outros intervalos de tempo, outros portos tomavam o lugar de soberania portuária. Dinâmica apoiada na série de acontecimentos da época, que, ora geravam força econômica para determinadas nações, ora para outras. Nesta grande dinâmica que se deu a mudança na hierarquia dos portos mundiais demonstrada no trabalho.

Os portos ingleses, com destaque para Londres e Liverpool, na época da Primeira Revolução Industrial apresentavam as maiores movimentações, tanto da Europa, quanto do mundo. Em contrapartida, apesar de que sempre exerceram forte influência no continente, portos como Roterdã, Antuérpia e Hamburgo, tiveram suas ascensões, em uma época em que os ingleses já não estavam mais no mapa da hierarquia portuária mundial. Atualmente, Roterdã, Antuérpia e Hamburgo, ainda estão na liderança na Europa, em ordem de importância de movimentações.

No início do século XX, o porto de Nova York tornou-se o mais movimentado do mundo, demonstrando que a hegemonia portuária mundial estaria novamente se modificando. Ela não só deslocou de continente, como também atravessou o oceano Atlântico e direcionou-se para o Norte da América, mais precisamente, Estados Unidos. Entretanto, da mesma forma que Nova York teria se tornado principal porto mundial, em 1962, Roterdã assume a liderança de movimentação de cargas.

Como outrora houve mudança hierárquica nos portos dentro do continente europeu, houve também nos Estados Unidos. Com a magnífica escalada da economia asiática, resultando na predominância dos portos asiáticos entre os maiores e mais movimentados do mundo, houve também, o deslocamento do escoamento comercial do Atlântico para o Pacífico, que se tornou o oceano mais movimentado.



Atualmente os portos asiáticos marcam presença fortíssima entre os maiores do mundo, sendo os dez primeiros todos deste continente, com destaque para a presença dos portos chineses, que demonstra o resultado da política de abertura econômica e investimentos maciços na área de transportes, desenvolvidos pelo primeiro ministro Deng Xiaoping a partir de 1979, que, sem dúvidas, colocou a China como a maior potência portuária e possível econômica mundial.

## REFERÊNCIAS

Business Insider Africa (2021). Seis dos maiores portos da África. Disponível em: <https://africa.businessinsider.com/local/markets/6-of-africas-largest-ports/304zly9>. Acesso em 23 de jan. 2021.

CHESNAIS, François. A mundialização do Capital. São Paulo: Xamã, 1996. CHOLLEY, André.

CHOLLEY, André. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. nº 179. Rio de Janeiro: Boletim Geográfico - IBGE, 1964.

JABOUR, Elias. **China: Infra-estruturas e crescimento econômico**. São Paulo: Editora Anita, 2006.

Lamoso (2009) In: – **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Org. Márcio Rogério Silveira, Lisandra Pereira Lamoso e Paulo Fernando Cirino Mourão.

MAMIGONIAN, Armen. **Projeto Integrado: A organização dos principais portos em movimentação no Brasil e no Mundo**. Relatório Científico para o CNPQ. Processo nº: 480954/2010-0. Período: 2010 – 2013.

\_\_\_\_\_, Armen. **Navegação e Portos no Brasil e no Mundo**. In: Cadernos Geográficos. Nº37. Florianópolis: Editora UFSC, 2017.

\_\_\_\_\_. **Dois Temas para Dilma: China e Portos**. São Paulo: Ed. Aduaneiras, 2005.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Dez Principais Portos do Mundo**. São Paulo: Ed. Aduaneiras, 2014.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o Desenvolvimento**. Ed. Aduaneiras. São Paulo. 2016.

Os volumes de cargas que estabeleceram a importância dos principais portos europeus. **Porto Gente**, 8 de nov. de 2011. Disponível em: <<https://portogente.com.br/artigos/48855-os-volumes-de-cargas-que-estabeleceram-a-importancia-dos-principais-portos-europeus>>. Acesso em: 11 de fev. de 2020.

PORT OF ANTWERP. Disponível em: <https://www.portofantwerp.com/en>. Acesso em: 2 de dezembro de 2019.



PORT OF LONDON. Disponível em: <http://www.pla.co.uk/>. Acesso em: 4 de dezembro de 2019.

RANGEL, Ignácio. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1985.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio de. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e a Logística Internacional**. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2009.

SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade: ensaios. Rio de Janeiro: Vozes. 1980.

SHIP TECHNOLOGY. Disponível em: <https://www.ship-technology.com/projects/portofrotterdam/>. Acesso em: 13 de dezembro de 2019.

UNCTAD. Disponível em: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>. Acesso em: 28 de março de 2020.

WORD SHIPPING. Disponível em: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>. Acesso em: 10 de março de 2020.