



AMPLIANDO A GOVERNANÇA SÓCIO-ESPATAL DO NEXO PORTO-CIDADE-REGIÃO

Uma revisão das perspectivas para um urbanismo global a
partir do sul

AMPLIANDO LA GOBERNANZA SOCIOESPACIAL DEL NEXO PUERTO-
CIUDAD-REGIÓN

Una revisión de las perspectivas para un urbanismo global desde el sur

Jasson Fernández Díaz

Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile
jafernandezd@uc.cl

RESUMO

Nos últimos anos, a pesquisa sobre a governança das cidades portuárias tem ganhado relevância. Por um lado, devido ao papel de destaque dos portos em um novo contexto de movimentação de mercadorias em nível global e suas novas relações espaciais com o desenvolvimento das cidades. Por outro lado, devido à proposição de novos esquemas de governança para planejar essas novas relações entre a cidade e o porto, também conhecidos como Cidades Portuárias. No entanto, as definições e perspectivas das Cidades Portuárias derivam do perfil das cidades do cânone da teoria urbana do norte global. Diante disso, o presente ensaio reflete sobre a teorização da "cidade-porto" a partir de suas definições e perspectivas sob um aspecto espacial e como abordagens comparativas podem ampliar a teorização da governança da cidade portuária para um urbanismo global a partir do sul.

Palabras chave: governança socioespacial, nexo porto-cidade-região, urbanismo global do sul

Bloque temático: 1. Cidade e Projeto **Temas:** (Tema 3. Planejamento, políticas e governança)

ABSTRACT

In recent years, research on the governance of port cities has gained significance. On the one hand, this is due to the prominent role of ports in a new global context of commodity movement and their novel spatial relationships with urban development. On the other hand, it is a result of proposing new governance frameworks to plan these novel interactions between the city and the port, also known as Port Cities. However, the definitions and perspectives of Port Cities stem from the urban profile of cities within the canon of northern global urban theory. Faced with this, the present essay reflects upon the theorization of the "city-port" based on its definitions and perspectives from a spatial aspect, and how comparative approaches can extend the theorization of port city governance towards a global urbanism from the Global South.

Keywords: socio-spatial governance, port-city-region nexus, global southern urbanism

Thematic clusters: City and Project **Topic:** Planning, Policies, and Governance

Introdução

As cidades do norte global têm sido amplamente estudadas e reconhecidas no campo dos estudos urbanos. No entanto, essas cidades já não refletem mais os eixos da urbanização nem os problemas urbanos globais contemporâneos mais críticos, especialmente no Sul Global. Diante dessa realidade, Robinson (2014) propõe um "urbanismo global" capaz de gerar uma compreensão do urbano que esteja aberta às experiências de todas as cidades em um mundo de urbanização. Essa proposta abre o debate sobre a utilidade de uma perspectiva teórica centrada no "sul", focada na identificação de um conjunto distintivo de problemas urbanos do sul.

De acordo com teóricos do Sul Global, como Oldfield e Parnell (2014), esse enfoque deve ir além de definir uma cidade no ou do sul global por meio de significados específicos e exclusivos. Em vez disso, esse enfoque deve evitar cair em "provincialismos" e reconhecer a universalidade de problemas como pobreza, informalidade, desigualdade e injustiças urbanas, que não são exclusivos do sul global. Robinson (2014) aponta que essa perspectiva deve considerar os contextos históricos e espaciais em constante transformação nos quais esses problemas se manifestam. Um exemplo disso são contextos como o latino-americano, que historicamente basearam seu desenvolvimento econômico na exploração e exportação de matérias-primas para países centrais do mundo.

A implementação de projetos de homogeneização espacial, como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), e a promoção de infraestruturas de transporte em nível regional, tiveram um papel fundamental na transformação dos territórios latino-americanos. Esses projetos buscam reduzir as distâncias entre os mercados transnacionais e as fontes de exploração e exportação de recursos, impulsionando agendas de desenvolvimento de infraestrutura logística (Arboleda, 2018).

Nesse contexto, o papel dos portos e os projetos de ampliação e modernização portuária na América Latina se tornam cada vez mais cruciais diante do novo ciclo de "boom de commodities", impulsionado pelo rápido crescimento do mercado asiático no início do século XXI. Portanto, as dinâmicas entre cidade e porto se estendem para áreas de influência mais amplas, como os hinterlands ou as regiões políticas e administrativas conectadas aos locais de extração de recursos naturais. Essas dinâmicas, juntamente com as ligações entre a política portuária internacional e nacional promovida pelo Banco Mundial ou pela CEPAL, tornam ainda mais relevante incluí-las na agenda global de pesquisa sobre a relação cidade-porto.

A diversidade de atores envolvidos no desenvolvimento das cidades portuárias leva a uma variedade de formas de governança. No entanto, a teorização sobre isso não foi aprofundada no contexto latino-americano, e as definições e perspectivas do conceito "cidade-porto" em sua maioria derivam do perfil de cidades presentes na teoria urbana do norte global. Por essa razão, este ensaio reflete sobre a teorização da "cidade-porto" a partir de suas definições e perspectivas, e sobre como abordagens comparativas poderiam enriquecer a noção de governança nas cidades portuárias para um urbanismo global a partir de uma perspectiva do sul.

1. Definições de cidades portuárias

O conceito de cidade portuária tornou-se em si mesmo muito difícil de explicar a relação entre os desenvolvimentos portuários e os desenvolvimentos urbanos. Acadêmicos e profissionais destacaram essa falta teórica do termo cidade-porto em uma tendência interpretativa cada vez mais diversificada (Hesse, 2013). A cidade-porto possui de fato muitas definições que apontam para a diversidade e evolução constante deste objeto em particular. As definições existentes refletem estados temporais de desenvolvimento urbano, às vezes de maneira contrastante e um tanto contraditória.

De acordo com NG et al. (2014), as definições mais simples convergem para definir a cidade-porto simplesmente como uma cidade que exerce atividades portuárias e marítimas por meio dos portos. Os portos desenvolvem essas atividades e são vistos como mais do que artefatos, conectando diferentes cidades e outros portos em uma ampla rede que se inter-relaciona. Os portos também são considerados como um nó de comunicação entre as redes terrestres e marítimas, que desenvolvem atividades comerciais e têm uma forte

influência na organização espacial da região periférica (Rossetto e Beloto, 2021). Em termos mais geográficos, os portos são vistos como conectores entre diferentes unidades espaciais e entre diferentes escalas territoriais.

Segundo Hesse (2018), esse sentido geográfico relacional pode ser destacado em três tipos de associações entre cidade e porto: "interface cidade-porto" (Hesse, 2013), "paisagens urbanas portuárias" (Hein, 2011) e "interações porto-cidade" (Wang, 2014). Primeiro, a "interface cidade-porto" tem sido concebida pelos estudos clássicos de geografia portuária e transporte como: (i) o local físico de sobreposição entre o porto e a cidade e (ii) a associação econômica funcional entre o porto e a cidade. O local físico pode ser compreendido como a estrutura de uso do solo definida pelas atividades representadas pelo porto (uso econômico) com a cidade (usos residenciais). Em resposta às mudanças econômicas e tecnológicas, como a containerização do movimento de carga e a globalização das cidades, o porto e a cidade começaram a se dissociar, transformando também a estrutura urbana da zona de interface porto-cidade.

Segundo, as "paisagens urbanas portuárias" são definidas como "paisagens urbanas dinâmicas, de múltiplas escalas e interconectadas" que evoluem a partir de atividades marítimas e redes associadas às cidades e aos portos (Ng et al., 2014). Segundo Hein (2011), o termo inclui o local à beira-mar e também várias conexões que ocorrem entre as diferentes escalas onde os atores se movimentam. Entre eles, podem-se destacar atores de escala econômica global, como as companhias de navegação ou operadores portuários internacionais, ou redes locais ligadas à atividade portuária, como pescadores artesanais, estivadores portuários e comerciantes de mercados de peixe.

Terceiro, a "interação porto-cidade" reflete a relação fundamental entre lugares e fluxos, ou localização e movimento, que pode ser vista como uma categoria essencial da geografia e uma perspectiva espacial sobre esses temas (Hesse, 2013). Essa categoria foi usada para estudar a evolução dos portos chineses e consiste em quatro dimensões: (i) relações econômicas e funcionais; (ii) relações geográficas interativas; (iii) a rede externa que um porto traz para a cidade; e (iv) governança cidade-porto e direção administrativa (Wang, 2014).

Cada uma das três associações possui uma perspectiva espacial, utilizando categorias diferentes para explicar a dinâmica da cidade portuária. A primeira emprega a categoria de lugar, a segunda a categoria de paisagem e a terceira a categoria de redes.

2. Perspectivas de estudio de la ciudad portuaria

A pesquisa em cidades portuárias tem girado em torno de três perspectivas: i) integração dos usos da terra, ii) geometrias dinâmicas e iii) análise relacional (Carpenter & Lozano, 2020; Van den Berghe & Daamen, 2020). A primeira perspectiva consiste numa cidade portuária enquanto espaço de uso do solo, e analisa como os usos urbanos e portuários se associam e se dissociam ao longo do tempo através de modelos morfológicos e evolutivos. Dadas as mudanças econômicas e tecnológicas mencionadas, essas transformações foram explicadas por meio de modelos morfológicos evolutivos com as contribuições pioneiras de Bird (1963), Hayuth (1982) e Hoyle (1989), entre outros, possivelmente sendo os documentos centrais que estabeleceram uma visão de 'porto' e/ou 'cidade'. A lógica empírica por trás desses estudos é mapear o uso espacial da terra 'do zero' e traçar linhas de tempo (Bird, 1963; Hayuth, 1982; Hoyle, 1989) (Ver Figura 1).

WESTERN PORT CITY MODEL		Period	ASIAN HUB PORT CITY CONSOLIDATION MODEL	
Primitive cityport Close spatial and functional association between city and port		Ancient-medieval to 19th century		Fishing coastal village Small community of natives practice self-sufficient local trade
Expanding cityport Rapid commercial and industrial growth forces port to develop beyond city confines with linear quays and break-bulk industries		19th to early 20th century		Colonial cityport Dominant external interests develop both port and city for raw products exportation and geopolitical control
Modern industrial cityport Industrial growth (esp. oil refining) and introduction of Ro-Ro and container facilities requires separation and increased space		Mid-20th century		Entrepot cityport Trade expansion and entrepot function, modern port development from sea reclamation
Retreat from the waterfront Changes in maritime technology induce growth of separated maritime industrial development areas		1960s - 1980s		Free trade port city Export-led policy attracts industries using port facilities through tax-free procedures and low labor cost
Redevelopment of the waterfront Large-scale modern port consumes large areas of land and water space, urban renewal of original core		1970s - 1990s		Hub port city Increasing port productivity due to hub functions and territorial pressure close to the urban core
General port city Rising environmental concern for intermodal transport, city economy develops alike non-port cities		1990s - 2000s		Global hub port city Maintained port activity and new port building due to rising costs in the hub, possible hinterland expansion

Figura 1. Evolução da interface da cidade portuária na Europa e na Ásia. Fonte: Sung-Woo Lee, Dong-Wook Song, César Ducruet, 2008

A segunda perspectiva concebe a cidade portuária como um espaço geométrico e a coloca como uma unidade político-administrativa para analisar as tendências ou o impacto do crescimento econômico local e regional da indústria portuária. A lógica empírica destes estudos é a utilização de indicadores e modelos econométricos para a sua definição e medição (Sung-Woo Lee & César Ducruet, 2009). O problema é que eles reforçam ainda mais a ideia de que porto e cidade são duas entidades (econômicas) separadas e representam mais ou menos escalas portuárias.

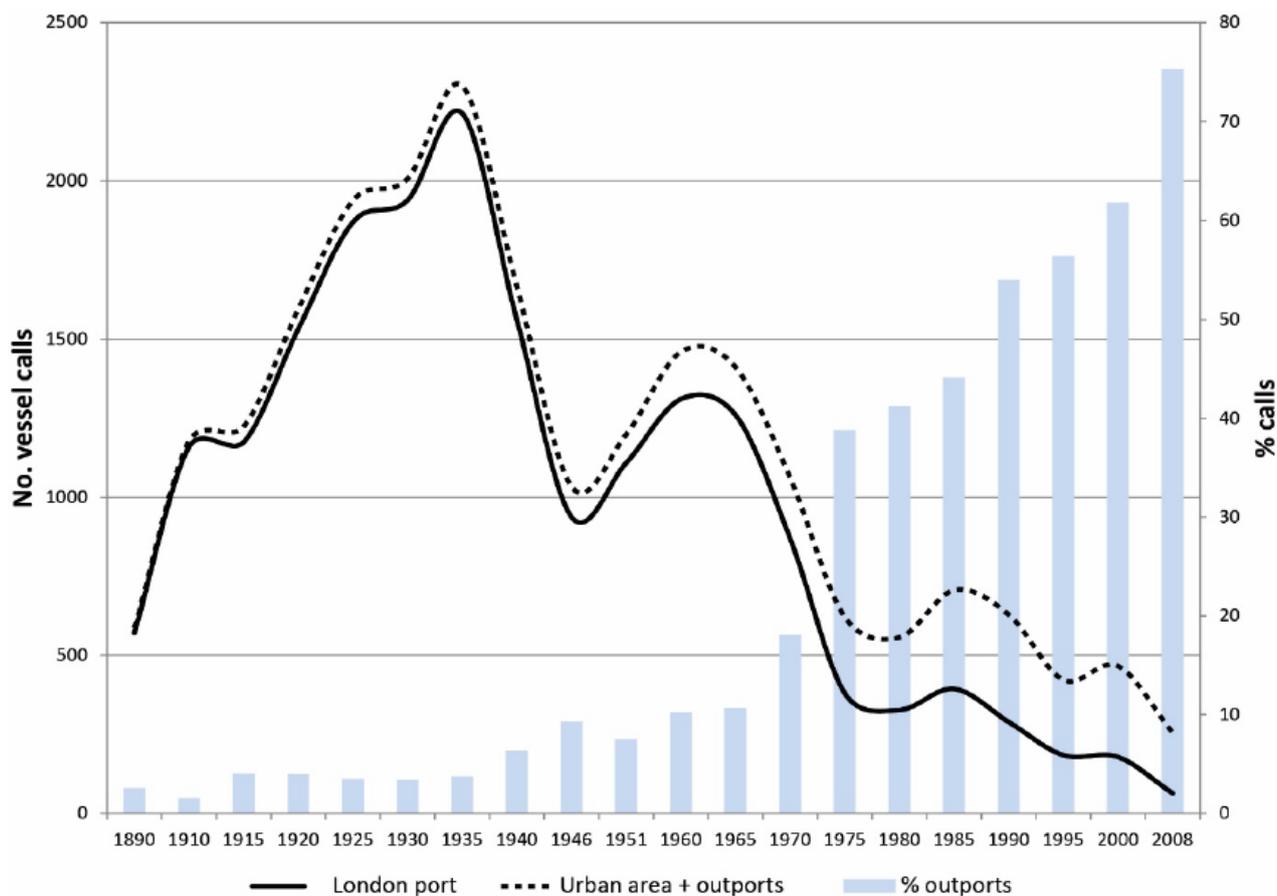


Figura 2: Tráfego marítimo de Londres no nível do porto e da área urbana, 1890-2008. Fonte: Ducruet, Cuyala, El Hosni, 2015

A terceira perspectiva concebe a cidade portuária como um espaço relacional e coloca-a como um lugar em rede onde os atores da escala urbana e da escala portuária se articulam através de esquemas de governação (Hein, 2019). Aqui emergem as categorias já mencionadas como paisagens e redes, que têm um foco especial na configuração dos atores e nos modos de produzir cidades portuárias. Destacando a categoria de paisagens urbanas portuárias de Hein (2019), as cidades portuárias são gerenciadas, planejadas, imaginadas e representadas por múltiplas instituições e raramente como parte de uma visão compartilhada (Figura 12).

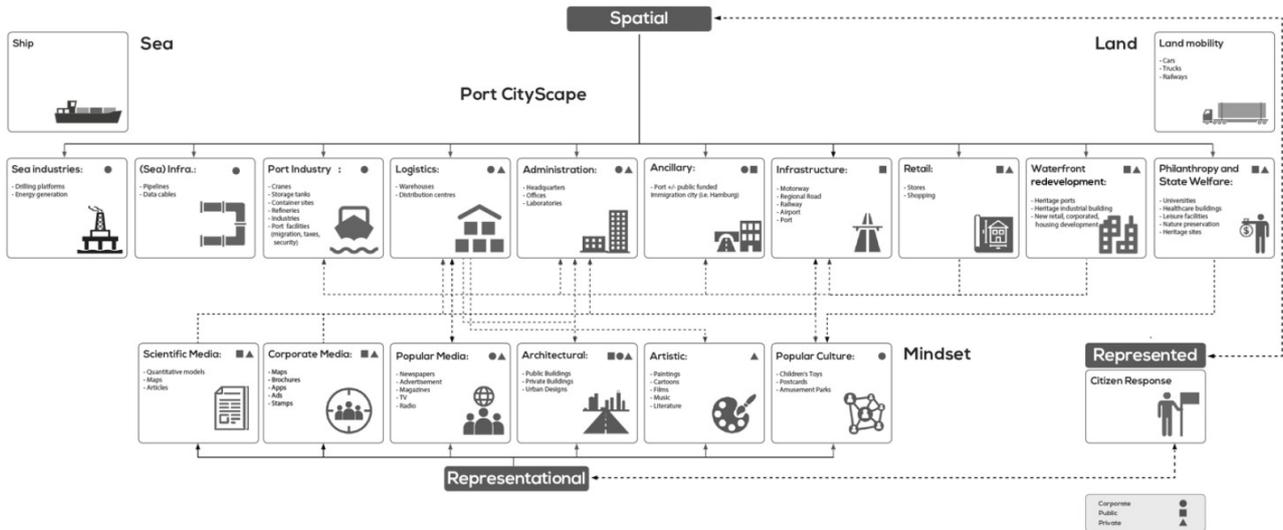


Figura 3. Paisagens urbanas portuárias. Fonte: Hein, 2019

Destaca-se que as abordagens relacionais conferem novos significados às cidades portuárias, não as considerando necessariamente como locais separados e homogêneos, ou como casos ideais ou típicos de evolução contínua (uma imagem sugerida por modelos relacionados). A cidade portuária deixou de ser apenas uma sobreposição em termos físicos territoriais para se tornar uma entidade estratégica, proporcionando assim ligações e tensões entre a cidade e o porto, e uma mistura associada de desafios e oportunidades para as instituições envolvidas que vão além dos limites administrativos. Por isso, é necessário abordar a cidade portuária como um produto e um processo, na medida em que está sujeita a exploração, ruptura e transição, e impulsionada por forças de mudança tanto externas quanto internas. Nesse contexto, emergem as pesquisas espaciais de governança ou governança socioespacial e a definição de um objeto de estudo mais abrangente: a relação porto-cidade-região.

3. Definindo a governança socioespacial e o nexu porto-cidade-região

Inicialmente, os estudos de governança em cidades portuárias estavam centrados exclusivamente na autoridade portuária e na variedade de esquemas institucionais portuários que se desenvolviam em cada país e cidade. Autores como Brooks (2004) iniciaram pesquisas sobre o impacto da devolução portuária nos esquemas nacionais, subnacionais e locais de uma autoridade portuária sob regime público. Essa devolução portuária, impulsionada pelo Banco Mundial nas décadas de 1990 e 2000, se traduz em três dinâmicas complementares à abertura neoliberal dos mercados nacionais: (1) a privatização dos serviços portuários (ênfase em operações mais do que propriedade); (2) a responsabilidade compartilhada entre o setor privado (operadores) e o público (reguladores); e (3) a corporativização das autoridades portuárias para fomentar uma cultura mais empresarial (Debie, 2013). Nesse contexto, a ascensão de operadores logísticos como novas autoridades e operadores portuários sob o modelo "Land Lord" ampliou a participação de atores econômicos poderosos na governança das cidades portuárias.

Consequentemente, este artigo introduz o conceito de governança socioespacial como uma perspectiva de pesquisa para abordar a articulação de atores provenientes de diversos níveis, escalas e esferas que operam em territórios em rede, multiescalares e em constante conflito. As tensões ambientais e sociais decorrentes da expansão de portos existentes ou da criação de novos portos envolveram atores de nível local. Estivadores e trabalhadores portuários manifestaram-se por meio de greves, enquanto grupos locais de moradores e coletivos ambientais participaram de protestos. Assim, as cidades portuárias são entendidas como construções

sociais criadas por atores que transcendem suas jurisdições, implementando práticas, estratégias e configurações para intervir nesses territórios (Schmid et al., 2018).

A diversidade de atores varia desde as autoridades portuárias locais e nacionais, os diferentes tipos de prefeituras urbanas e sua estrutura funcional, até a quantidade de operadores logísticos do porto e o tipo de carga que manipulam, além das condições de trabalho dos trabalhadores portuários e da história dos moradores das áreas portuárias. Todos esses atores intervêm e constantemente alteram as dinâmicas de governança, influenciando as decisões de projetos estratégicos, especialmente aqueles ligados à atividade portuária. Essas mudanças se manifestam em transformações que vão desde a alteração da morfologia das bordas costeiras até o aumento da presença de companhias de navegação devido à regionalização portuária, e em processos que afetam a plasticidade da institucionalidade portuária (Notteboom et al., 2013; Parola et al., 2016).

Por outro lado, de acordo com o Special Issue 2019 da revista PORTUSplus, entendem-se as Regiões Portuárias Urbanas como territórios complexos onde os mercados em múltiplas escalas e as cadeias de valor globalizadas se sobrepõem às necessidades e interesses urbanos e rurais. Essas cadeias de valor giram em torno de novas demandas por produtos como petróleo, hidrocarbonetos, alimentos e turismo de cruzeiro, e estão associadas a novas empresas que prestam serviços logísticos. Essas cadeias de valor se entrelaçam nas regiões das cidades portuárias, emergindo como centros econômicos, políticos e culturais influentes que facilitam o comércio e as viagens. Dessa forma, a região é definida além de uma delimitação administrativa política e se torna uma relação expandida entre a área de influência e o interior da cidade portuária.

Ambos os conceitos, governança socioespacial e a relação porto-cidade-região, destacam a inovação em novas formas de governança em contextos globalizados. Os casos do Porto de Copenhague e do Porto de Malmö, onde foi criada uma Autoridade Portuária única para ambos os portos sob o nome de Copenhagen Malmö Port AB (CMP), bem como o caso do Porto de Gênova, Savona e Vado Ligure, que formam uma grande região portuária italiana gerenciada pela Autoridade do Sistema Portuário do Mar da Ligúria Ocidental, exemplificam novos esquemas de governança como uma inovação na relação entre porto, cidade e região.

No entanto, é relevante mencionar que os exemplos provêm de cidades globais em países como Dinamarca, Suécia e Itália, o que limita a representação de outras cidades portuárias necessárias para entender um urbanismo global. Além disso, a noção de socioespacialidade ainda não foi abordada de forma multidimensional, o que é necessário para entender as cidades portuárias como produtos espaciais resultantes de fenômenos globais e locais contextualmente específicos (Jessop, Brenner e Jones, 2008). Até o momento, apenas uma categoria, como paisagem, rede ou lugar, emergiu nas perspectivas de pesquisa sobre cidades portuárias, e não as multidimensionais. Para explorar essa nova escala territorial e institucional, é essencial desenvolver teorias e metodologias inovadoras que abordem as formas emergentes de governança, o que poderia contribuir para uma redefinição das relações entre o porto, a cidade e a região, ampliando assim o conhecimento para abranger outras escalas (não tão econômicas nem globalizadas) que também fazem parte dessa globalidade.

4. Estender o conceito de "governança socioespacial" do sul para um urbanismo global

Diante dos preceitos predominantes derivados da Teoria Urbana do Norte Global, Robinson (2016) defende a necessidade de adotar uma perspectiva de urbanismo global. Essa noção implica a de algo urbano que seja potencialmente inclusivo de: (1) as vivências de todas as cidades, (2) um sistema mundial de cidades e (3) respaldado pela imaginação comparativa. Robinson (2011, 2014) propõe incorporar uma ampla gama de cidades no sul global à discussão, abrangendo desde cidades comuns, cidades mundanas, cidades globais, cidades periféricas, entre outras categorias. Nesse contexto, emerge a necessidade de avaliar a pertinência de um "arcabouço teórico do sul", focado na importância de abordar um conjunto único de problemáticas urbanas no Sul Global. Tal abordagem deve transcender a adoção de definições precisas e exclusivas que

circunscrevam uma cidade no ou do sul global. Em vez disso, busca reconhecer desafios como a segurança alimentar, a fragmentação urbana, a desigualdade e exclusão e/ou as relações de poder assimétricas na governança urbana do sul global. Tudo isso visa destacar as condições urbanas que permitem lançar luz sobre os catalisadores da transformação do espaço urbano.

A imaginação comparativa desempenha um papel essencial e estabelece os fundamentos da "teorização urbana global", ao colocar ênfase na espacialidade da experiência urbana. Portanto, o método comparativo direciona sua atenção para o "caso". Considerar diferentes casos contribui para uma compreensão mais holística dos processos objeto de análise urbana. Seu eixo principal reside na manipulação de conceitos e no questionamento de sua aplicabilidade em uma variedade de contextos diversos. Para fazer isso, são aplicadas táticas comparativas "geradoras" a fim de ampliar conceitualmente o alcance, utilizando "casos" que apresentam trajetórias diversas em contextos comuns. A título de exemplo, essa perspectiva pode ser empregada para comparar dois casos de "cidades portuárias" que experimentam trajetórias urbanas diferentes, em contextos geográficos e regimes de extração de recursos compartilhados.

Portanto, no âmbito da governança das cidades portuárias, propomos examinar não apenas aquelas de caráter metropolitano ou com um fluxo de mercadorias globais (superior a um milhão de toneladas), mas também aquelas de menor tamanho e volume de comércio. Isso traria novas perspectivas e permitiria ampliar o conceito de governança socioespacial por meio da revisão de novos casos. A título de exemplo, os casos de Ilo (Peru) e Coquimbo (Chile) exemplificam duas cidades portuárias de tamanho médio que compartilham similaridades e estão imersas em um ambiente de competição portuária no Pacífico Sul-americano pelo mercado de commodities asiáticas. Analisar seus atributos distintivos, os agentes envolvidos e os espaços pertinentes seria um ponto de partida para estimular uma perspectiva comparativa do sul, com o propósito de enriquecer a abordagem de governança das cidades portuárias.

5. Governança de cidades portuárias no Pacífico sul-americano: os casos de Ilo (Peru) e Coquimbo (Chile)

As situações em Ilo (Peru) e Coquimbo (Chile) ganham relevância, pois ambas as cidades possuem projetos estratégicos que buscam integrar as dinâmicas de porto-cidade-região por meio de projetos de modernização portuária. Esses projetos estão localizados nas cidades portuárias de Ilo (Moquegua, Peru) e Coquimbo (Coquimbo, Chile), que possuem portos de administração estatal multipropósito que lidam com cargas de até 500.000 toneladas anuais. No caso do Porto de Ilo, a modernização portuária teve início em 2019 com um investimento de 1,9 milhão de dólares proveniente dos 7,8 milhões de dólares transferidos pelo Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) para a Empresa Nacional de Portos (ENAPU). Esse projeto está dividido em três etapas, sendo a primeira obrigatória e as seguintes dependentes da demanda, sem necessidade de serem sequenciais (1). A primeira etapa visa melhorar a infraestrutura existente, incluindo o reforço do ancoradouro 1-A do Cais Espigão e a remodelação do Armazém 1 e da Zona 2 para carga geral. A segunda etapa implica a construção de um cais tipo Dolphin para o embarque de concentrados de minério e a implementação de um sistema automatizado de correias fixas para o embarque de minerais. A última etapa contempla a construção de um novo cais chamado Cais Nº 2 no Lado Sul, com comprimento de 225 m e passarela de 275 m, destinado ao atendimento de navios de minério concentrado.

Por sua vez, o Porto de Coquimbo iniciou seu processo de modernização portuária, especificamente na fase de construção, em 24 de novembro de 2020, com um investimento de 120 milhões de dólares. Esse processo é conduzido pela Terminal Portuário Coquimbo S.A., entidade que obteve a concessão do Porto de Coquimbo em 2012 e iniciou as operações em 2019. O objetivo dessa iniciativa é aumentar a capacidade de transferência de carga do terminal e posicionar Coquimbo como um participante significativo nas rotas marítimas globais. O projeto consiste em duas etapas: a primeira envolve a construção de um cais multipropósito no novo site 3, enquanto a segunda etapa se concentra no reforço dos sites 1 e 2 existentes.

A administração do Porto de Ilo está a cargo da Empresa Nacional de Portos S.A. - ENAPU (especificamente o escritório desconcentrado ENAPU ILO), uma Sociedade Anônima criada sob o regime de empresas estatais de direito privado, estabelecido pela Lei Nº 24948. Por outro lado, a administração do Porto de Coquimbo está a cargo da Empresa Portuária Coquimbo, uma das 10 empresas portuárias formadas em 19 de dezembro de 1997 pela Lei Nº 19.542 "Modernização do Setor Portuário Estatal". Esses portos estão localizados próximos a terminais portuários de mineração, como o Terminal Portuário Patio Puerto (Southern Peru Copper Corporation) e o Puerto Guayacán (Companhia Minera del Pacífico - CAP Minería), que estão conectados aos seus locais de extração por meio de ferrovias e estradas. Além disso, sua posição nos corredores Eixo IIRSA Interoceânica Sul e Bioceânico Central Coquimbo-Porto Alegre, respectivamente, torna a modernização portuária uma prioridade discursiva para o desenvolvimento econômico local e regional.

A importância geopolítica e comercial para os governos subnacionais reside na localização desses projetos de modernização em corredores geoeconômicos e logísticos. O Porto de Ilo faz parte do trecho 5 da Rodovia Interoceânica, juntamente com os portos de Matarani (Região de Arequipa) e Marcona (Região de Ica). Por meio desses corredores, as mercadorias dos centros industriais e agropecuários do Brasil podem ser exportadas rapidamente para os países da Bacia do Pacífico e, vice-versa, as mercadorias da Bacia do Pacífico podem ingressar no Brasil através do território peruano com rapidez e segurança. O Porto de Coquimbo está localizado no Corredor Bioceânico Central Coquimbo - Porto Alegre (CBC-CP), que se estende por mais de 2.472 quilômetros e conecta as costas Atlântica e Pacífica da América do Sul ao longo do paralelo 30º sul, nas rotas 41 no Chile, 150 na região central da Argentina e 290 no estado do Rio Grande do Sul, Brasil.

Os atores municipais, ministeriais e portuários estão envolvidos nos Espaços de Coordenação Cidade-Porto, onde convergem diversas partes interessadas para sincronizar o planejamento urbano e regional com o projeto de modernização portuária. Em 2020, o Conselho Regional de Coquimbo (CORE) aprovou unanimemente o apoio ao Projeto de Expansão do Porto de Coquimbo. A proposta foi apresentada por Aldo Signorelli, gerente da Empresa Portuária de Coquimbo (EPCO), perante a comissão de Ordenamento Territorial, Planejamento e Infraestrutura do CORE, presidida pelo conselheiro Marcelo Castagneto. Embora no caso de Ilo esses espaços de coordenação não existam, surgem iniciativas estratégicas como o II Congresso Macro Regional de Prefeitos do Bicentenário em 2021. A partir dessa abordagem tática, impulsiona-se a agenda dos conselhos de coordenação cidade-porto, o desenvolvimento econômico e social, bem como o turismo, como a principal alternativa para a reativação e a articulação internacional entre Peru, Bolívia e Brasil.

6. Conclusões

O termo "cidade-portuária" carece de uma teorização sólida, e suas definições remetem às associações entre o porto e a cidade ao longo de suas diversas etapas evolutivas. A produção acadêmica em torno da noção de "cidade-portuária" foca em perspectivas espaciais de pesquisas sobre a coevolução dos usos do solo, a trajetória histórica, a difusão de inovações e as interações espaciais em múltiplos níveis em sistemas de cidades e cadeias de valor globalizadas. Além disso, esses estudos têm se baseado em cidades portuárias do norte global, em cidades europeias e cidades asiáticas, para abordar as primeiras estruturas urbanas e institucionais (interface porto-cidade) até sua separação e especialização em hubs ou regiões portuárias.

A pesquisa sobre governança de cidades portuárias emerge nessas linhas como uma perspectiva inovadora que foca nos atores na produção do espaço urbano portuário, ampliando a relação entre o porto, a cidade e a região. Sua definição e perspectiva são adequadas para influenciar uma teorização do constructo de governança de cidades portuárias. Diante desse panorama, sugere-se incorporar táticas comparativas geradoras de casos do Sul Global, como os exemplos de cidades portuárias do Pacífico Sul-Americano, para dar origem ao projeto de um urbanismo global. Nesse sentido, a exploração de uma variedade de cidades, para além das grandes capitais metropolitanas que movimentam grandes volumes de carga, poderia destacar os problemas urbanos contemporâneos pertinentes às formas de governar a cidade portuária e enriquecer a perspectiva em torno da ligação entre porto-cidade-região.

7. Bibliografía

- Arboleda, M. (2018). Extracción en movimiento: circulación del capital, poder estatal y urbanización logística en el norte minero de Chile. *Investigaciones Geográficas*, 3. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2018.48475>
- Bird, J. H. (1963). *The Major Seaports of the United Kingdom*. Hutchinson.
- Brooks, M. R. (2004). The Governance Structure of Ports. *Review of Network Economics*, 3(2). <https://doi.org/10.2202/1446-9022.1049>
- Carpenter, A., & Lozano, R. (2020). *European Port Cities in Transition* (A. Carpenter & R. Lozano, Eds.). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-36464-9>
- Debie, J., Lavaud-Letilleul, V., & Parola, F. (2013). Shaping port governance: The territorial trajectories of reform. *Journal of Transport Geography*, 27, 56–65. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.07.007>
- Ducruet, C.; Cuyala, S.; El Hosni, A. (2015). Co-evolutionary dynamics of ports and cities in the global maritime network, 1950-90. César Ducruet. *Maritime Networks. Spatial Structures and Time Dynamics*, Routledge Studies in Transport Analysis, pp.351-373, 2015,
- Gottdiener, M. & Ray H. (2011). *The new urban sociology*. Boulder, CO: Westview Press.
- Hayuth, Y. (1982), *The Port-urban Interface: An Area in Transition*. *Area*, 14, pp. 219–224.
- Hein, C., ed. (2011), *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*. London: Routledge.
- Hesse, M. (2013), *Cities and Flows: Re-asserting a Relationship as Fundamental as it is Delicate*. *Journal of Transport Geography*, 29, pp. 33–42.
- Hesse, M. (2018). Approaching the Relational Nature of the Port-City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 109(2), 210–223. <https://doi.org/10.1111/tesq.12282>
- Hoyle, B. S. (1989). *The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples*. In *Geoforum* (Vol. 20, Issue 4).
- Hoyle, B.S. (2001), *Fields of Tension: Development Dynamics at the Port-city Interface*. *Jewish Culture and History*, 4, pp. 12–30.
- Jessop, B., Brenner, N., & Jones, M. (2008). Theorizing Sociospatial Relations. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(3), 389–401. <https://doi.org/10.1068/d9107>
- NG, A.K.Y, C. Ducruet, W. Jacobs, J. Monios, T. Notteboom, J.-P. Rodrigue & G. Wilmsmeier (2014), *Port Geography at the Crossroads with Human Geography: Between Flows and Spaces*. *Journal of Transport Geography*, 41, pp. 84–96.
- Oldfield, S., and Parnell, S. (2014). "From the south'." In *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*, edited by Susan Parnell and Sophie Oldfield, 1-4. New York, NY: Routledge.
- Robinson, J. (2011) 'Cities in a world of cities: The comparative gesture', *International Journal of Urban and Regional Research*, 35: 1–23.
- Robinson, J. (2014). "New geographies of theorizing the urban: putting comparison to work for global urban studies " In *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*, edited by Susan Parnell and Sophie Oldfield, 57-70. New York, NY: Routledge.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T. (2013), *The Geography of Cruises: Itineraries, Not Destinations*. *Applied Geography*, 38, pp. 31–42.
- Rossetto Ribeiro, R., & Beloto, G. E. (2021). Diagrams as a comparative tool to understand the territorial evolution of port city regions. *European Planning Studies*, 1-15.

Schmid, C., Karaman, O., Hanakata, N. C., Kallenberger, P., Kockelkorn, A., Sawyer, L., Streule, M., & Wong, K. P. (2018). Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach. *Urban Studies*, 55(1), 19–52. <https://doi.org/10.1177/0042098017739750>

Wang, J. J. (2014), *Port-city Interplays in China*. Farnham: Ashgate.