

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO**

SUELI APARECIDA DO NASCIMENTO

**FATORES POLÍTICOS E LOGÍSTICOS DA REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL DE
PONTA GROSSA (PR): A VIABILIZAÇÃO DO CLIA – CENTRO LOGÍSTICO
INDUSTRIAL ADUANEIRO E DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE
TIBAGI**

**PONTA GROSSA
2010**

SUELI APARECIDA DO NASCIMENTO

**FATORES POLÍTICOS E LOGÍSTICOS DA REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL DE
PONTA GROSSA (PR): A VIABILIZAÇÃO DO CLIA – CENTRO LOGÍSTICO
INDUSTRIAL ADUANEIRO E DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE
TIBAGI**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado em Gestão do Território da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientação: Profº. Dr. Edu Silvestre de Albuquerque.

PONTA GROSSA

2010

S395f Nascimento, Sueli Aparecida do.

Fatores políticos e logísticos da reestruturação territorial de Ponta Grossa (PR): a viabilidade do CLIA – Centro Logístico Aduaneiro e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi. / Sueli Aparecida do Nascimento. Ponta Grossa, 2010.

134f.

Dissertação (Mestrado em Geografia) - (Gestão do Território), Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Edu Silvestre de Albuquerque

1. Logística. 2. Transportes. 3. Modalidade
4. Fluxos 5. Campos Gerais do Paraná I. Albuquerque, Edu Silvestre de II. T.

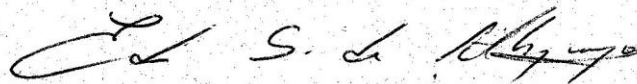
CDD: 658.7

TERMO DE APROVAÇÃO

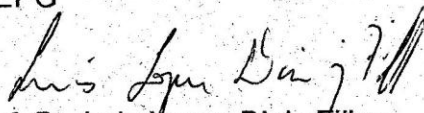
SUELI APARECIDA DO NASCIMENTO

FATORES POLÍTICOS E LOGÍSTICOS DA REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL DE PONTA GROSSA (PR): A VIABILIZAÇÃO DO CLIA – CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO E DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI

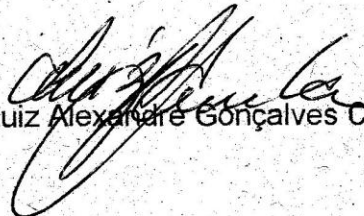
Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:



Orientador: Prof. Dr. Edu Silvestre de Albuquerque
UEPG



Prof. Dr. Luis Lopes Diniz Filho
UFPR



Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha
UEPG

Ponta Grossa, 22 de setembro de 2010

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me conduzir nesta caminhada, trilhando os caminhos da sabedoria e discernimento em minhas escolhas.

Aos meus familiares: mãe, marido e filhos, pelo apoio e incentivo recebido ao longo de toda a minha formação acadêmica.

Ao amigo Douglas Grzebieluka pelo incentivo, apoio e cooperação no transcorrer de toda minha caminhada durante o Mestrado.

Ao Professor Doutor Edu Silvestre de Albuquerque, por seu conhecimento e pela confiança que depositou em meu trabalho.

Ao professor Drº Aldomar Arnaldo Rückert pelas suas valiosas contribuições na participação da banca de qualificação.

Ao professor Drº Luiz Alexandre Gonçalves Cunha pelas suas valiosas contribuições na participação na banca de qualificação.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para realização e conclusão desta Dissertação, que me ajudaram de alguma forma, no decorrer do meu percurso em busca do Título de Mestre, agradeço imensamente.

Meu “Muito Obrigada”!!!

“Temos que nos tornar na mudança que
queremos ver”.

Gandhi

RESUMO

Este trabalho analisa os fatores logísticos e políticos da implementação de novos fixos geográficos na região dos Campos Gerais do Paraná, notadamente o CLIA (Centro Logístico Industrial Aduaneiro) e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi. Para tanto, a fundamentação teórica parte da compreensão da evolução do capitalismo e suas fases, refletindo-se em políticas públicas e logísticas diferenciadas. Os Eixos Nacionais de integração (IIRSA) são analisados em seu potencial de transformação reestruturadora da logística da região dos Campos Gerais, que prometem se efetivar a partir da implementação dos projetos em estudo. É ainda analisado o fluxo e a produção regional em sua potencialidade de justificar a escala dos objetos geográficos anunciados nesse contexto da reestruturação projetada pelo IIRSA. O movimento de desterritorialização - (re)territorialização a partir da incorporação no território dessas infra-estruturas poderá, ainda, ocasionar novos processos de seletividade sócio-territorial, advindos das novas redes e sistemas planejados, e na nova dinâmica de circulação de fluxos segundo imperativos da economia de mercado globalizado.

Palavras chave: Logística; Transportes; Modalidade; Fluxos; Campos Gerais do Paraná.

ABSTRACT

This paper analyzes the political and logistical factors of the implementation of new fixed spatial region of Campos Gerais, Paraná, notably the CLIA (Logistics Center Industrial Customs) and the International Airport Charges Tibagi. For this, the theoretical part of understanding the evolution of capitalism and its phases, reflected in public policy and logistical differentiated. The National Integration (IIRSA) is analyzed in its potential to transform restructured the logistics of the Campos Gerais region, which promise to be effective from the implementation of projects under study. It also examined the regional flow and its potential to justify the scale of geographic objects in the context of the announced restructuring designed by IIRSA. The movement of deterritorialization - (re) territorialization from the incorporation in the territory of such infrastructure may also lead to new processes of socio-territorial selectivity, arising out of new networks and systems planned, and new dynamic traffic flow requirements seconds globalized market economy.

Keywords: Logistics, Transportation; mode; Flows; Campos Gerais of Paraná.

LISTA DE TABELAS

TABELA 01	PROYECTOS DE LA AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN CONSENSUADA – 2005-2010.....	57
TABELA 02	LEITE E DERIVADOS (EXPORTAÇÃO BRASILEIRA).....	88
TABELA 03	EXPORTAÇÃO PARANAENSE POR MUNICÍPIO – US\$ FOB – JANEIRO/JUNHO 2010.....	94
TABELA 04	MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS TECAS - TERMINAIS DE CARGAS SUDESTE E SUL - JAN. e FEV./2010.....	97
TABELA 05	MAIORES EMPRESAS EXPORTADORAS - POR FAIXA DE VALOR (US\$) - (JAN-DEZ/2009) (CRITÉRIO - DOMICÍLIO FISCAL).....	99

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01	EIXO CAPRICÓRNIO.....	61
FIGURA 02	EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI/PARANÁ.....	63
FIGURA 03	EIXO MERCOSUL/CHILE.....	65
FIGURA 04	PROJETO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI.....	76
FIGURA 05	ANEL DE INTEGRAÇÃO DO PARANÁ	79
FIGURA 06	ANEL DE INTEGRAÇÃO DO PARANÁ (PONTA GROSSA)....	82
FIGURA 07	PARANÁ: REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS.....	86
FIGURA 08	PARANÁ: MUNICÍPIOS DOS CAMPOS GERAIS.....	86
FIGURA 09	MUNICÍPIOS DOS CAMPOS GERAIS.....	87
FIGURA 10	TERMINAL DE CARGAS NO BRASIL - TECA.....	96

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I	CARTA DE APRESENTAÇÃO.....	118
ANEXO II	QUESTIONÁRIO APLICADO AS EMPRESAS DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS.....	121
ANEXO III	QUESTIONÁRIO APLICADO AO PODER PÚBLICO.....	125
ANEXO IV	SÍNTESE DOS RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS.....	128

LISTA DE ABREVIATURAS

ABCLIA – Associação Brasileira dos Centros Logísticos e Indústrias Aduaneiras

ABTC – Associação Brasileira de Transportadoras de Cargas

AIC – Agenda de Implementación Consensuada

ALCA – Área de Livre Comércio das Américas

ALL – América Latina Logística

AMCG – Associação do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior

ANAC – Agência Nacional de Aviação

ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres

APA – Área de Proteção Ambiental

BID – Banco Internacional de Desenvolvimento

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento

CAF – Corporação Andina de Fomento

CAVT – Companhia Aeroportuária Vale do Tibagi

CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro

DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagens

DOT – Diretoria de Ordenação Territorial

EADI – Estação Aduaneira Interior

FONPLATA – Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata

FUNDAF – Fundo Especial de Desenvolvimento a Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBRAF – Instituto Brasileiro de Frutas

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços

IIRSA – Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

ISS – Imposto Sobre Serviços

JIP – Just in Time

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

MRP – Materials Requirements Planning

MT – Ministério dos Transportes

OT – Ordenamento Territorial

OTM – Operador de Transporte Multimodal

PAC – Programa Nacional de Crescimento

PDMPG – Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa

PIB – Produto Interno Bruto

PLS – Projeto de Lei do Senado

PNDR – Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PNOT – Política Nacional de Ordenamento Territorial

PRODESI – Programa de Desenvolvimento Industrial

SAE – Secretária de Assuntos Estratégicos

SDR – Secretária de Política de Desenvolvimento Regional

SECEX – Serviço de Comércio Exterior

SINDIAVIPAR – Sindicato das Indústrias de Produtos Avícolas do Estado do Paraná

SRF – Secretária da Receita Federal

TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá

TECA – Terminal de Cargas da Infraero

TMC – Transporte Multimodal de Cargas

UNCTAD – Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

ZEES – Zoneamento Ecológicos-Econômicos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
 CAPÍTULO I - A EVOLUÇÃO DO CAPITALISMO E A LOGÍSTICA DO TERRITÓRIO.....	 18
1.1 DO TAYLORISMO AO FORDISMO.....	18
1.2 O FORDISMO NO BRASIL.....	21
1.3 O PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO.....	22
1.4 O JIP – JUST IN TIME – OU MODELO JAPONÊS.....	24
1.5 A REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS SOB UMA ANÁLISE LOGÍSTICA.....	26
1.6 A LOGÍSTICA E O TERRITÓRIO.....	31
1.7 DISTRIBUIÇÃO E CIRCULAÇÃO.....	33
 CAPÍTULO II – REFORMA DO ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS TERRITORIAIS.....	 36
2.1 O PLANEJAMENTO LOGÍSTICO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO.....	36
2.2 O DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO.....	38
2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS E O FATOR LOGÍSTICO.....	40
2.3.1 Os modais de transportes nas políticas públicas.....	42
2.3.2 Das ferrovias às rodovias.....	43
2.3.3 Multimodalidade e Intermodalidade.....	46
2.4 EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (GOVERNO FHC).....	49
 CAPÍTULO III - OS EIXOS DE INTEGRAÇÃO DO IIRSA E OS CAMPOS GERAIS DO PARANÁ.....	 53
3.1 IIRSA.....	53
3.1.1 AIC.....	56
3.2 EIXO CAPRICÓRNIO.....	59
3.3 HIDROVIA PARAGUAI/PARANÁ.....	62
3.4 MERCOSUL/CHILE.....	62
3.5 A INSERÇÃO DOS CAMPOS GERAIS NOS MEGA-PROJETOS DE INTEGRAÇÃO FÍSICA DA AMÉRICA DO SUL.....	65
3.6 CLIA – CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANERIO.....	68

3.6.1	PLS – 327/2006.....	70
3.7	PROJETO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI	74
3.7.1	Avaliação do Projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi..	77
3.8	A BASE LOGÍSTICA DE PONTA GROSSA (PR).....	78
 CAPÍTULO IV – SELETIVIDADE SÓCIO-TERRITORIAL (MAS APENAS QUANDO OS FLUXOS VIABILIZAM OS FIXOS).....		 83
4.1	REDES E SISTEMAS TÉCNICOS ATUAIS.....	83
4.2	FLUXOS DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS E VIABILIZAÇÃO DOS FIXOS CLIA (CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO) E AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI.....	85
4.3	REESTRUTURAÇÃO SÓCIO-TERRITORIAL.....	98
4.4	DESTERRITORIALIZAÇÃO E RETERRITORIALIZAÇÃO DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS.....	102
 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....		 108
 ANEXOS.....		 111
 REFERÊNCIAS.....		 118

INTRODUÇÃO

O processo de globalização é marcado pela competitividade, através da formação de alianças visando à união de mercados e da abertura econômica, salientando determinados territórios, impulsionando transformações territoriais e novas oportunidades sociais, mas também gerando destruições de redes logísticas obsoletas e exclusão social.

A logística da globalização atual norteia-se principalmente na circulação, em tecnologias e meios eficientes de transporte e processamento de informações, com constante interação do mercado e aparelhamento do espaço territorial.

A busca da competitividade das mercadorias nos mercados interno e externo assenta-se nas inovações capazes de criar regiões com diferenciais competitivos, atraindo capitais e grandes corporações de orientação internacional. Alguns projetos e programas de governo possuem como finalidade reduzir as desigualdades sociais e ativar as potencialidades de desenvolvimento local e regional, momento em que o espaço de planejamento encontra no espaço real interesses de diversos atores privados e públicos, muitas vezes gerando conflitos na ocupação ou uso do território.

A Reforma do Estado brasileiro e a descentralização da gestão territorial, mesmo explicando todo o ordenamento territorial em curso, convive com o crescente poder de organização das grandes empresas e da influência dos mercados. Tais atores privados ou sob orientação da norma da competitividade visam territorializar seus interesses, onde a dinamização da região ocorre apenas na medida destes interesses.

É papel do Estado atender aos interesses gerais da sociedade, mas as políticas de (re)ordenamento territorial visam quase que tão-somente o aparelhamento do território com as inovações técnicas e tecnológicas para a redefinição dos contornos da produção e sua circulação, de forma a tornar o mesmo mais competitivo e dinâmico, para dar conta das demandas da atual fase do processo de globalização.

A busca pela competitividade empresarial e territorial faz com que a escala local ganhe força somente através de sua inserção na dinâmica global, acirrando a concorrência territorial. Dentre as experiências locais de

desenvolvimento territorial consideradas exitosas, distinguem-se aquelas subordinadas às forças do processo globalizante, das valorizações produtivas e logísticas do lugar.

Os modais de transportes aparecem como elemento-chave da competitividade quando se planeja a logística regional para dinamizar a ampliação da produtividade e a globalização de mercados. Parente próxima da evolução dos meios de comunicações e da automatização industrial, a logística desempenha articulações fundamentais para as corporações empresariais na movimentação de fluxos desde o ponto de procedência aos pontos de destino, compreendendo fornecedores, produtores, armazenagem, distribuidores e sistemas de informações, além de outros serviços apresentados aos clientes.

A concorrência entre empresas traz a necessidade de redução de custos e estimula a qualidade dos serviços apresentados, mas também traz a necessidade de constante reestruturação dos modais na circulação de mercadorias, principalmente quando de grandes distâncias. Aumentos expressivos de demanda e a necessidade de infraestruturas acarretam em graves problemas – os chamados estrangulamentos -, que devem ser resolvidos e agilizados dentro dos territórios para viabilizar a circulação das mercadorias. Esta é a razão das melhorias na circulação e da regulação dos fluxos de transportes: infraestruturas portuárias e aeroportuárias, terminais especializados para modais de cargas, utilização da multimodalidade e intermodalidade, centros de redistribuição, etc., objetos geográficos capazes de também agregar valor ao produto ao diminuir custos de circulação.

A sociedade civil e o poder público estão em constante debate em torno das necessidades do ambiente logístico empresarial e de aparelhamento territorial, sempre com especial interesse das grandes empresas envolvidas com o desenvolvimento da intermodalidade dos transportes e implantação de plataformas logísticas eficientes. O discurso empresarial é de que a melhoria da competitividade traz automaticamente mais empregos e benefícios a todos os usuários de transportes.

O descongestionamento logístico entra, assim, na agenda nacional na forma de novos modais para amenizar o intenso tráfego de caminhões pesados e ainda na forma de questões ambientais (diminuição da poluição do ar e sonora).

Assim, os espaços tornam-se organizados e competentes em função de sua posição nos programas logísticos e nos investimentos.

A presente dissertação encontra-se estruturada da seguinte maneira, em um primeiro momento, destaca-se o presente e futuro do planejamento logístico do território brasileiro através de algumas políticas públicas, como a própria PNOT, enfatizando a integração do local-regional aos mercados globais e buscando a homogeneização do território nacional. Os modais de transportes, a partir do desenvolvimento logístico, tornam-se componente acionador no planejar da logística regional e elemento primordial para os usos econômicos do território. As possibilidades de utilização de mais de uma modal de transporte – multimodalidade e intermodalidade – são vistas como acionadores de grandes vantagens econômicas na produção, com a sua regulamentação em âmbito nacional.

Os Eixos Nacionais de Integração marcam as parcerias público-privadas no Brasil, onde vários projetos são criados visando o desenvolvimento segundo a ideia de eixos estruturantes do território e, geralmente, extrovertidos. Nesse sentido, a Reforma do Estado apresenta seu pilar inicial nas desestatizações, “com acelerado processo de privatização, com vários segmentos de infraestruturas” (CAMPOLINA, 2000, p. 342).

Num segundo momento, apresentam-se os principais eixos da IIRSA, que serão analisados no que alude aos impactos territoriais para o estado do Paraná e, em particular, a região dos Campos Gerais. São apresentados alguns projetos do Eixo de Capricórnio e suas principais ligações e impactos; da Hidrovia Paraguay-Paraná e os melhoramentos da navegabilidade no rio Paraguai-Paraná e; do Mercosul-Chile. Estes formam ambiciosos planos de expansão das conexões físicas regionais e de projeções geopolíticas de grandes empresas em território brasileiro e sul-americano.

No cenário local surge o mega-projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi, a se localizar na região dos Campos Gerais (Alto do Amparo – Distrito de Tibagi), em fase de viabilização técnica e financeira. São analisados os estudos preliminares acerca desse objeto geográfico e seus fomentos políticos para que futuramente possa ser viabilizado através de investimentos multibilionários.

Historicamente, a base logística de Ponta Grossa salienta-se com as rodovias e ferrovias que a inserem no contexto paranaense, nacional e no Mercosul como um centro efetivo e estratégico na circulação de mercadorias, além de sua

posição de destaque no que se refere a produção de grãos e seu beneficiamento industrial, bem como na redistribuição de insumos agrícolas para sua vasta região de influência.

A implementação do CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro – visa aperfeiçoar essa vocação logística local criada. Sua normatização foi iniciada em 1995, com a adequação à política regulatória nacional no que tange à obrigação de realização de licitação pública, em regime de concessão e permissão de prestação e serviços em recintos alfandegados. Assim, o CLIA torna-se um dos novos objetivos técnicos previstos para manter e ampliar a posição estratégica de Ponta Grossa e da região no setor logístico.

A parte empírica do trabalho consiste principalmente na análise dos fluxos comerciais e da produção na região dos Campos Gerais para detectar a viabilidade de implementação do CLIA e, outro elemento aqui analisado, do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi. Tais projetos se constituem em plataformas logísticas para o aparelhamento regional, mediante os imperativos da aceleração da circulação dos fluxos na região. São lançadas algumas considerações quanto aos benefícios sociais desses equipamentos e da especialização logística de Ponta Grossa e região.

CAPÍTULO I

A EVOLUÇÃO DO CAPITALISMO E A REORGANIZAÇÃO DA LOGÍSTICA DO TERRITÓRIO

1.1 DO TAYLORISMO AO FORDISMO

O desenvolvimento inicial do capitalismo aparece consorciado às Grandes Navegações dos Séculos XV e XVI, que já estabeleceram um sistema mundial de trocas de mercadorias. Mas as transformações no interior do processo produtivo capitalista ainda precisariam esperar alguns séculos.

Esse momento se estabelece no início do século XX, quando o engenheiro Frederick Wislow Taylor, nos Estados Unidos, que consolidou os fundamentos da “gerência científica do trabalho”, num ambiente fértil do pós primeira guerra com a preocupação de recuperação e organização na Europa. O aumento da mão-de-obra disponível (retorno de contingentes militares) assiste a consolidação do Taylorismo, que estabeleceu ser a administração uma ciência estampada por normas, princípios e leis vivamente expostas (ROCHA, 2003). Devido ao crescimento da indústria em quantidade e complexidade, tal ciência, levaria à diminuição dos desperdícios e conquista da rentabilidade cada vez maior da produção.

O taylorismo torna-se rapidamente no referencial para a organização do trabalho na indústria ao constituir resultados significativos em termos de crescimento da produtividade. O trabalhador torna-se um mero executor de ordens, sem poder sobre seu próprio trabalho:

A revolução da tecnologia no mundo moderno-colonial não se conta somente observando a relação dos homens e mulheres com a natureza, campo privilegiado da razão técnica, mas, sim, analisando-se o conjunto dos desafios históricos políticos colocados em situações bem concretas, onde a relação do capital para controlar a natureza do processo de trabalho, pressupunha o controle do próprio trabalhador e de seus corpos (o taylorismo é um exemplo explícito de controle dos corpos dos trabalhadores). A substituição de trabalho vivo por trabalho morto (máquina) é mais do que uma mudança técnica, é uma mudança nas relações de poder por meio da tecnologia. (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 78).

O “progresso taylorista” traz o descompasso entre o novo modelo tecnológico e os instrumentos de normatização obsoleta da organização do trabalho anterior, mas este se amplia ainda mais a partir dos anos de ouro do capitalismo, quando se consolida o Fordismo – objetivando a organização científica do trabalho sistematizado por Taylor através da inovação proporcionada pelas linhas de montagem, alcançando ainda maior economia do tempo no processo de trabalho, ou seja, maior quantidade de produção a baixos custos:

A busca incessante de aumento de produtividade, de conquista de mercados e de mais-valia se faz com uma constante substituição do trabalho vivo por máquinas (trabalho morto) que, na verdade, significa retirar o envolvimento do componente subjetivo, o trabalhador, do domínio sobre a matéria e do processo trabalho. (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 82).

A homogeneização dos trabalhadores a partir do baixo grau de qualificação, seguida também pela homogeneização do produto a partir da massificação, culmina no baixo preço e produção em série. São também características marcantes do fordismo, a enorme divisão em segmentos e aperfeiçoamento técnico do trabalho (trabalhadores em uniformidades produtivas); grande importância das economias de escala de modo geral; real inclinação à vertilização da produção; grande valor dos estoques, tanto finais, quanto os que permeiam a produção; aproveitamento intensivo de recursos energéticos; pequena abordagem quanto à qualidade do produto, embora não fosse totalmente deixada de lado.

Henry Ford derrubou a produção artesanal da indústria automobilística pela produção em massa, a partir de princípios Tayloristas como divisão entre trabalho intelectual e manual; o primeiro caberia aos diretores e gerentes, enquanto o segundo aos trabalhadores do chão da fábrica. Os últimos instigados a não pensar, vocacionados aos serviços manuais, com inflexível regra de movimentos, sempre visando poupar tempo e maximizar a produtividade.

Com o fordismo entra em cena a importância do modelo ou padrão tecnológico, agora igualado em importância à forma de organização do trabalho e modelo gerencial. A produção em massa instaura um sistema de acumulação intensiva e uma forma de legislação monopolista da produção (dimensão administrativa da produção), fase do capitalismo nos países desenvolvidos com

base na produção em massa, aumentos reais de salários, aumento do consumo, investimentos crescentes em bens de capital com lucratividade afetiva:

(...) nas palavras de Henry Ford – “quem participa trabalhando em um negócio também tem direito a uma parcela dos ganhos, seja na forma de salário ou do vencimento apropriado, seja na forma de uma retribuição extra (...). “Até certo ponto nossas próprias vendas dependem dos salários que nós pagamos. Se estamos em condições de oferecer salários elevados, mais dinheiro será gasto, contribuindo para tornar mais prósperos os comerciantes, os intermediários, os fabricantes e os trabalhadores e outros setores industriais e à propriedade destes também influenciará nossas vendas. Salários elevados por toda parte equivalem à prosperidade em geral. (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 33).

O fordismo estabelece a regulação da economia, pois na proporção em que são estimulados os investimentos deve ser acompanhada do crescimento do poder aquisitivo da população, especialmente em sua capacidade de consumir produtos industrializados. Por isso, fala-se no fordismo como Segunda Revolução Industrial, correspondência entre a disposição dos salários, o modelo de consumo e a ordem produtiva, com fases curtas e incertas de desenvolvimento, e ainda que sem a completa explicação de um moderno modelo de desenvolvimento capitalista. (ROCHA, 2003).

Implantado também a partir dos Estados Unidos, disseminou-se mundialmente no após segunda guerra, e nesse íterim o extraordinário mercado norte-americano mostrou-se incapaz de absorver o volume da produção fordista como ficou demonstrado pela crise de 1929, conhecida nos EUA como Grande Depressão.

A saída norte-americana foi apostar na reestruturação da Europa Ocidental, devastada na Segunda Guerra. O Plano Marshall fez escorrer capitais excedentes e mercadorias exportáveis, além de se materializar como um plano estratégico para interditar o avanço comunista. Em paralelo, o Keynesianismo sugeria um conjunto de estratégias administrativas científicas através do estado para recuperar o poder de compra dos norte-americanos.

A dilatação da intervenção do estado na economia viria por meio do acréscimo de seus investimentos, pretendendo uma ampliação da demanda geral. O foco na redução dos custos de produção é agora acompanhado do foco na distribuição da riqueza: salários maiores geram demanda de maior consumo, que vão confluir em acréscimo de lucros, investimentos e empregos.

O *Welfare State* (Estado de Bem-Estar Social ou Estado Previdência) completaria o modelo fordista, como instrumento que dilataria o consumo sob diversas formas: seguro-desemprego, assistência médica, educação, melhorias urbanas, fixação pelo Estado de um salário mínimo, com poder aquisitivo que aumenta com o suceder do tempo, aposentadoria mediante contribuição previdenciária de todos e para todos os empregados. Cabe também ao Estado a administração da moeda, em situação de frear ou instigar a movimentação dos negócios. A ampliação ou redução dos gastos públicos confere ao Estado o poder de determinar e projetar o desenvolvimento econômico (ROCHA, 2003).

A economia mundial entraria, até meados dos anos 1970, em nova fase de prosperidade. Mas desde fins dos anos 60, o fordismo já exibia indícios de desgaste, com a desaceleração geral dos lucros advindos da ampliação da produtividade. Os problemas sociais foram os primeiros avisos, com manifestações de trabalhadores e poder crescente dos sindicatos. Aumentos generalizados dos níveis de instrução e politização das camadas populares dificultavam o recrutamento de mão-de-obra nos preços e formas pretendidas pelos empregadores. O que surge como uma solução – a mecanização e automação da indústria – cedo se transforma em problema com o desemprego setorial.

1.2 O FORDISMO NO BRASIL

A partir da década de 1930, o Estado Desenvolvimentista passou a ser o modelo adotado no Brasil, cabendo ao Estado fundamentalmente o papel de construção das infraestruturas de transportes (ferrovias e portos), comunicação e energia. O *Welfare State* não pôde se concretizar plenamente no Brasil diante da industrialização tardia, baseada em unidades industriais poupadoras de mão-de-obra. A grave concentração de renda do modelo econômico brasileiro também impediu a plena realização do *Welfare State*.

Nos pós-guerra, Getúlio Vargas, reorganiza e expande as repartições governamentais, principalmente ligadas à educação, saúde, agricultura, eletricidade, ferrovias e portos, visando à racionalidade técnica organizacional na gestão do Estado: “A modernização do país, já iniciada sob o regime de Getúlio Vargas facilitara a concentração econômica e espacial. A rápida expansão da

indústria no “centro” passava a exigir mais mercados, não apenas fora, mas também dentro do país” (SANTOS, 2006, p. 44).

Em fins dos anos 50 e início dos 60, o governo de Juscelino Kubitschek traz grandes indústrias estrangeiras (especialmente montadoras de veículos) e grandes empresas estatais ligadas a setores estratégicos como petróleo e siderurgia. A industrialização baseada em capitais externos ganha vulto no país, inclusive com a concessão de subsídios, incentivos fiscais e créditos para os investimentos privados na indústria. Contribui com o processo a redução do custo da força de trabalho, especialmente a partir do regime militar de 1964, que torna o Brasil atrativo a investimentos transnacionais associadas às nacionais. Aprofunda-se o endividamento externo para financiar as iniciativas estatais e os investimentos em infraestruturas.

Assim, nos anos 60 e 70 vigora no Brasil um modelo excludente de Substituição de Importações, viabilizado pelo Estado:

A união entre ciência e técnica que, a partir dos anos 70, havia transformado o território brasileiro revigora-se com os novos e portentosos recursos da informação, a partir do período da globalização e sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência e a informação, torna-se um mercado global. O território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias e informações das ordens e do a homens.(SANTOS, 2006, p. 52-53).

A partir de meados da década de 80, reduz-se a demanda do estado e contrai-se o mercado interno. O fluxo exportador já não é suficiente para fazer frente aos compromissos da Balança de Pagamentos. Para muitos, a modernização tecnológica do parque industrial brasileiro era urgente, fator que levou, dentre outros, à eleição de Fernando Collor para a presidência do país.

1.3 O PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO

A rigor, a globalização já principia com as Grandes Navegações dos Séculos XV e XVI, e avançou concomitantemente com o desenvolvimento do capitalismo. Ainda que não represente sinônimo de modernidade, a relação está em moda na mídia e na academia: a positividade de “global”, “globalizado”,

“globalizante”, “globalizador”, aparece no destaque do progresso e da modernização. Daí a confusão de termos, especialmente na associação entre modernização (processo fundamentalmente econômico) e modernidade (processo fundamentalmente cultural).

A globalização se acelera com o fim do socialismo de modelo soviético, já que agora o capitalismo não encontra maiores obstáculos, procurando ocupar todos os espaços e regiões, dando a falsa ideia de mundo acabado, definido, unido, unificado. Nas palavras do sociólogo alemão Joachim Hirsch (1997, p. 130), a globalização é:

(...) la decisiva estrategia del capital como solución e la crisis del fordismo; de decir, del fordismo; es decir que la liberalización radical del tránsito de mercaderías, servicios, dinero y capital deben crear las condiciones para una renovada sistemática del trabajo y esto, a su vez, está vinculado con la destrucción de la conciliación fordista de clases y de sus bases institucionales.

A revolução tecnológica associada da desarticulação do Estado do Bem-Estar Social permite ao capital internacional se movimentar desconsiderando as fronteiras nacionais. Coube aos governos neoliberais colocar em prática a flexibilização das leis trabalhistas, afirmando a mercantilização dos direitos do trabalhador.

O Estado sofre profundas alterações de função e significado, abandonando a perspectiva de atuar como agente regulador do desenvolvimento. Os ajustes neoliberais perfazem uma nova redefinição e restrições dos poderes para regular a economia e a comunicação. Porém, o Estado ainda possui papel importante de ordem político-jurídico (implantação de sistemas econômicos regionais, além de alguns subsídios e créditos, e controle às fronteiras e movimentos populacionais):

(...) [o Estado] retém um papel central que garante uma grande dimensão – a regulação das populações. “As pessoas são menos móveis que o dinheiro, as mercadorias ou as idéias: em certo sentido”, elas permanecem “nacionalizadas”, dependente de passaporte, de vistos, residenciais e qualificações de trabalho. (HIRST, 1998, p. 264).

Para Chomsky (1999, p. 48) o “neoliberalismo é a doutrina que clama pela disciplina do mercado para os fracos e indefesos, enquanto ricos e poderosos demandam e recebem a proteção e apoio do Estado-babá”.

Para muitos, as transformações econômicas e políticas do mundo atual já estavam semeadas desde a década de 1970, como afirma Porto-Gonçalves (2006, p. 35):

Assim, desde fins da Segunda Guerra Mundial vem sendo gestado um novo padrão internacional de poder que se configura com a importância cada vez maior das grandes corporações empresariais transnacionais, em termos institucionais num conjunto de entidades supranacionais como a ONU, o FMI, o BID e BIRD e, em termos mais especificamente econômicos, nos Acordos de Bretton Woods. Em 1971 (Porto-Gonçalves, 2003), os Estados Unidos, unilateralmente, romperam com sistema fixo de câmbio e com o padrão-ouro. Estava aberto, pois, o caminho para uma financeirização cada vez maior da economia mundial. A partir desse momento, o dólar passa a ser o novo lastro que os países deveriam buscar e somente um país deveriam buscar emitir essa moeda.

Os fracos se desdobram para cumprir as exigências do FMI, do Banco Mundial, da OMC e de outros grandes grupos internacionais.

Tal processo de desmantelamento do estado brasileiro ocorre com a privatização de estatais (Telebrás, Vale do Rio Doce) e Reformas do Estado visando tornar a legislação do país mais atrativo para os investimentos privados. A abertura econômica traz consigo a migração do capital para lugares mais rentáveis, com a fusão e a concentração de empresas, com impositores e subordinados, na visão geral da globalização centralizadora.

Os discursos publicitários, a mídia, criam uma sociedade consumista, desconsiderando suas identidades locais, regionais e nacionais, elevando uma padronização de pensamento, cultura, direitos, naturalizando a pobreza e a exclusão social, as desigualdades econômicas e sociais. Segundo Ribeiro (1999, p. 179), “há os globalizadores e os globalizados”. Com o avanço da globalização, na nova ordem mundial, configura-se uma crescente regionalização, permitindo manter áreas de vínculos, que interessem e assegurem às grandes corporações lucros e privilégios em relação aos demais. Nesse contexto, as prioridades locais são repensadas segundo as necessidades de integração econômica e eficácia logística.

1.4 O JIP – *JUST IN TIME* – OU MODELO JAPONÊS

Esse método japonês surgiu na década de 50, na indústria automobilística da Toyota, nomeado de Toyotismo. Seu delineador foi o engenheiro Taiichi Ueno, que se baseou nos elementos da economia de escopo (objetiva), com grupos, células ou equipes de trabalho e no JIP – *Just in time*¹ (no tempo justo).

O método fordista não era adequado às características do Japão, com escassa mão-de-obra, recursos naturais e espaço físico. As equipes ou células de trabalho do toyotismo visavam, assim, ampliar a qualidade sem afetar a quantidade da produção, encontrando sempre novas soluções para resolver defeitos (zero-defeitos). Diminuindo os reparos, diminuía-se os custos de produção e economizavam-se recursos naturais. As equipes de trabalho também demonstraram tornar o trabalho mais cativante, com operários polivalentes, com domínio de vários ofícios, admitindo o movimento de serviços, permitindo um membro da equipe em várias máquinas ao mesmo tempo.

A produção de lotes menores também diminui a necessidade de estoques volumosos e meios de armazenagem para estes (os galpões). Além de se adequar mais facilmente ao desejo do consumidor. Aliás, o JIP é relação direta entre produção e demanda que exige uma plena informatização dos fluxos entre indústria, fornecedores (matérias-primas, peças e componentes) e distribuidores (supermercados, lojas). Esse método requer o disciplinamento da frequência das entregas, com controle absoluto sobre a localização geográfica, tráfego, horário, etc.

Em termos administrativos, com o JIP firma-se entre os fornecedores de primeiro nível uma relação de associação por meio de participações acionárias cruzadas. Esse processo aplica-se para fornecimentos externos e de relações internas na própria indústria, entre as várias seções ou equipes de trabalho, através do Kanban², que produz a subtração quantitativa de obrigações financeiras, despesas materiais e força de trabalho demandados na armazenagem (BALLOU, 2006).

O toyotismo também significa especial vinculação da empresa com os trabalhadores e os seus sindicatos. Os trabalhadores são permanentes com nível

¹ JUST IN TIME: Just in time pode ser definida como uma filosofia de planejamento em que todo o canal de suprimentos é sincronizado para reger as necessidades das operações dos clientes (BALLOU, 2006, p. 345).

² KANBAN: é o sistema de programação da produção da Toyota, e talvez um dos mais conhecidos exemplos de programação just-in-time. O Kanban propriamente dito é um sistema de controle de produção baseado em cartões (BALLOU, 2006, p. 345).

mais elevado de instrução e recebem sucessivos treinamentos no interior da empresa. Tais, treinamentos aumentam o interesse da empresa em detê-los e transformá-los em vitalícios, com salários básicos, dependente do desempenho individual, aferidos pela gerência, que envolve cursos realizados, sugestões aceitas para aperfeiçoamento do trabalho, execução de tarefas, etc.. Isto tudo, claro, antes do Japão também enfrentar os problemas da estagnação econômica desde meados da década de 1980.

1.5 A REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS SOB UMA ANÁLISE LOGÍSTICA

Historicamente, a região dos Campos Gerais do Paraná como área estratégica desde o Caminho de Viamão (ligação entre o rio Grande e Sorocaba) e, posteriormente, com a linha férrea que interliga várias regiões:

A circulação regional é primeiramente garantida como “Caminho dos Tropeiros”, aberto na década de 1870, e a integração ferroviária regional, completada em 1904, mas é a “extroversão” de suas economias para os mercados extra-regionais que lhes confere elevado grau de unidade (basta ver a pauta exportadora dos principais portos regionais). (ALBUQUERQUE, 2001, p. 75).

O auge das ferrovias brasileiras vai até cerca de 1950, quando perde espaço para as rodovias: “A expansão rodoviária brasileira abriu novas fronteiras agrícolas para o abastecimento de centros regionais, interligando-os com mais rapidez e mobilidade” (MONASTIRSKY, 1997, p. 48).

Seguindo a vocação da região dos Campos Gerais na produção de grãos (soja), Ponta Grossa passa a concentrar indústrias relacionadas ao beneficiamento agrícola, o que levou ao incremento do seu parque industrial e também na armazenagem de grãos:

É assim com o segmento de produção de óleos vegetais, no qual se destacam as empresas processadoras de soja, que empregavam 490 trabalhadores em agosto/96 e tem capacidade para esmagar mais de 2 milhões de toneladas de soja, o que transforma o município de Ponta Grossa num dos maiores centros brasileiros da indústria processadora de soja. (CUNHA, 1999, p. 81).

Daí a importância atual de Ponta Grossa enquanto nó de rede do entroncamento rodo-ferroviário, com a logística de mais de um modal de transporte. Neste contexto, a região dos Campos Gerais se defronta com a análise do poder logístico da região, particularizando-a em um conjunto mais amplo (tanto na economia nacional ou internacional) de fluxos econômicos.

Para ampliar a fluidez do território, a descentralização e flexibilização parecem ser relevantes no caso brasileiro, exigindo uma regionalização do seu vasto território. Assim, a capacidade de inovação no setor logístico é vital para a promoção do desenvolvimento econômico e da coesão social do território nacional.

A expansão dos serviços de infra-estruturas significa as transformações estruturais no novo contexto mundial, alterando o conceito de território. A infra-estrutura, portos e conexões entre cidades são alguns dos melhores indicadores para se detectar o nível de inserção do país no sistema global. Assim, adota-se a proposta de Raffestin (1980, p. 103): “Território é o espaço da prática. Por um lado é o produto da prática espacial: inclui a apropriação efetiva ou simbólica de um espaço, implica na noção de limite – componente de qualquer prática – é a face vivida do poder”.

O Ordenamento Territorial é um conceito em construção, propondo-se que é a regulação das tendências de distribuição das atividades produtivas e equipamentos no território nacional ou supranacional, decorrentes das ações de múltiplos atores, segundo uma visão estratégica, mediante articulação institucional, de modo a alcançar os objetivos desejados. As novas técnicas de produção geram uma organização social e política que intermedeiam o controle de redes técnicas e fluxos: “O sistema de produção que se serve desse espaço de fluxos é constituído por redes – um sistema reticular -, exigente de fluidez e sequiosos de velocidade” (SANTOS, 2000, p. 106).

É evidente o domínio do modal rodoviário na matriz de transportes brasileiros, tanto na circulação de pessoas quanto de manufaturados: rodoviário (60,49%), ferroviário (20,86%), aquaviário (4,46%) e aéreo (0,33%). (GEIPOT, 2000). A maior capilaridade do modal rodoviário torna o Brasil a terceira maior malha rodoviária do mundo, ainda que apenas com 11,20% das rodovias pavimentadas e 78% das vicinais mantidas pelos municípios.

A logística pede a reestruturação do território, a infra-estrutura se amplia, pontos se agilizam para a circulação em territórios dominados por

corporações que, para reduzir custos e tempo de circulação, agregam valor através da implementação de sistemas eficazes como a criação de portos secos. Segundo o Jornal Diário dos Campos, edição de 01/09/1999:

Estação Aduaneira Interior (EADI) é um depósito alfandegário localizado na zona secundária (fora do porto organizado) geralmente no interior. Recebe as cargas mais consolidadas, podendo racionalizá-las de imediato ou trabalha como entreposto aduaneiro.

O sistema do porto seco permite a utilização do depósito de carga, onde todos os documentos referentes à transação podem ser negociados normalmente, como se a mercadoria já estivesse embarcada. Assim, é considerada por muitos agentes econômicos como a logística adequada para a colocação de produtos nos mercados demandantes.

Os meios de transportes influenciam diretamente na formação dos preços e na competitividade dos produtos. A logística é utilizada desde a origem da civilização e do comércio, devido às necessidades de deslocamentos constantes, principalmente motivados pelas guerras (movimentação de grandes contingentes de pessoas, equipamentos e suprimentos), incluindo: a definição da rota, o transporte, a armazenagem, a distribuição, entre outros. Em Roma, na Grécia Antiga e no Império Bizantino, alguns militares tinham que garantir os seus próprios recursos. A logística esteve ligada fundamentalmente às atividades militares até o final da Segunda Guerra Mundial, quando passa a ser decisiva também para as corporações empresariais civis no esforço de competição por mercados distantes (BALLOU, 2006).

A logística está associada à redução de custos e exigências dos mercados consumidores (prazos de entrega, aumento da qualidade, disponibilidade e diversidade constante de produtos. Conforme Santos (1992. p. 63), “As firmas mais poderosas agem mais eficazmente sobre o território pelo fato de que podem mais rapidamente colocar suas produções em pontos os mais distantes: num espaço de tempo menor e a um custo também mais reduzido”. Todos estes fatores estão associados ao fenômeno da globalização, ou seja, ao fato dos mercados estarem em constante movimentação de capitais, pessoas e mercadorias, onde a logística é a ferramenta que permite a coordenação e integração de todos esses fluxos.

Até a década de 40 eram escassos os estudos e publicações sobre logística. Nos anos 50 e 60 começam a aparecer algumas preocupações das corporações na satisfação de seus clientes; é quando então cresce os esforços sistematizados do que, conforme Ballou (1993) pode ser definido como logística empresarial:

A logística empresarial estuda como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle efetivos para as atividades de movimentação e armazenagem que visam facilitar o fluxo de produtos. (1993, p. 17).

Nos anos 70 assistimos a consolidação dos estudos logísticos, acompanhando os conceitos de MRP (Material Requirements Planning)³, Kaban e o Just-in-time. Nos anos 80 a logística passa por grande desenvolvimento, impulsionado pelas novas demandas da globalização, sejam de tecnologias ou de mercado. O uso de computadores se dissemina na fabricação, na administração, nas vendas, no gerenciamento, na articulação da distribuição (transportes), na aquisição de produtos (internet) que agiliza o tempo e a distância.

Com a economia globalizada, a competição inter-empresarial passa a ser muito mais acirrada, mediada pela ciência e pela técnica, em âmbito nacional e mundial, individualmente ou em consórcios com empresas nacionais ou grandes conglomerados multinacionais. Não importa onde, as empresas devem operar em moldes mundiais. Portanto, o grande impulsionador dos sistemas logísticos na globalização.

Por ser considerada a última fronteira na redução de custos para todo e qualquer mercadoria, a logística apresenta-se hoje como uma rede de facilidades montada para viabilizar a movimentação de materiais, pessoas, matérias-primas e produtos acabados, concentrando em si o processo de planejamento, controle, implementação, inventário, rede de informações associadas às mercadorias desde a sua origem até o ponto de consumo final, não podendo se

³ MRP – Materials requirements planning – Trata-se de um método usado principalmente para programar peças especiais de alto valor, materiais e suprimentos cuja demanda seja razoavelmente conhecida. O objetivo do MRP, do ponto de vista logístico, é evitar, tanto quanto possível, conservar itens como esses em estoques (BALLOU, 2006, p. 346).

esquecer de estar em consonância com os pré-requisitos da clientela (BALLOU, 2006).

A concorrência levou às gestões agregadas, que fazem parte de um conjunto de estratégias que permitem a economia em volumosa escala de rentabilidade. Os desafios logísticos no mercado sem fronteiras aumentam a complexidade no processo de decisões das empresas e governos.

Os blocos econômicos em especial a União Européia, representando cerca de um quinto do comércio global de mercadorias, seguido pelos Estados Unidos, Japão e China levam-nos a vislumbrar modificações na maneira de fazer negócios, marcados pelos progressos acelerados na tecnologia e na ciência, realização de comércio acessível sem barreiras comerciais, diminuição do período de vida dos produtos, aspectos ambientais, entre outros.

No que tange à logística dos meios de transportes, verifica-se uma forte disposição ao estímulo da multimodalidade (rodovias, ferrovias, marítimo portuário, hidrovias, dutoviário e aéreo), da intermodalidade e da co-modalidade, com o emprego eficiente de diversificados modos de transportes, atuando independentemente ou em conexão multimodal. Verifica-se também que as ferrovias vão ganhando novo papel em relação aos caminhões para transporte de cargas em longas distâncias e volumes, requerendo a multimodalidade para a distribuição no local de consumo final. Não podemos deixar de destacar que o valor da energia utilizada em alguns meios de transportes representa custos cada vez mais elevados, o que leva-nos a enfrentar também os desafios ambientais tais como: a poluição atmosférica, o efeito estufa (aquecimento global), entre outros, sem deixar de salientar os custos elevados de manutenção das rodovias, má conservação nas mesmas, entre outros.

Conforme Santos (2006), os lugares se caracterizam pelas distintas habilidades de proporcionar rendimento aos investimentos; o que vem caracterizar a dinâmica evolutiva de desenvolvimento local a partir dos atributos que é capaz de ofertar. Pretende-se também uma abordagem crítica dos conceitos de política, já que para Santos (2006, p. 109), “O poder em cena implica, então, uma forma de representação que pode significar um mascaramento, uma espécie de criação de personagens e atuações específicas.”, e de acordo com Silva (2007, p. 01), “Para entender o local e as relações de poder nele existentes, não basta identificá-lo ao

poder político. É preciso conceituar esse poder como o poder exercido econômico, social, cultural e simbolicamente”.

Contextualizando-se poder político a apropriação cultural, deduz-se que, “Como objeto de investigação, o local não é, portanto, apenas fisicamente localizado, mas socialmente construído” (FISCHER apud SILVA, 2007, p. 1). Segundo Silva (2007, p. 2), “A existência de articulação não significa ausência do conflito (lutas, negociações, alianças, antagonismo)”, sendo o mesmo válido para a relação entre redes logísticas e uso do território.

Assim, a relação entre os atores públicos e privados aparece como fundamental para gerar os atos ou os esforços simultâneos para a efetivação do processo de desenvolvimento local. Mas cabe investigarmos o papel dos atores locais e a forma como é engendrado o projeto coletivo para a realização do ambiente logístico.

1.6 A LOGÍSTICA E O TERRITÓRIO

A partir das estruturas tecnológicas e das articulações empresariais, o espaço geográfico adquire nova importância, vinculado às instâncias econômica e cultural, mas num sentido bastante estreito, o de cultural produtiva ou organizacional.

A desorganização (re)organização sócio-temporal da globalização está ligada direta ou indiretamente à logística através das transformações e interligações de espaços sócio-econômicos, criando a inserção e, principalmente, a exclusão de populações e territórios.

O setor empresarial (privado e público) acelera a formação de verdadeiras teias complexas de circulação, através de redes técnicas, com a utilização de tecnologias de ponta. Na implantação de infra-estruturas diversas destacam-se os meios de transportes e, principalmente, das telecomunicações, cujo desenvolvimento “participou vigorosamente do jogo entre separação das atividades e unificação organizacional dos comandos” (SANTOS, 2006, p. 73).

As estratégias logísticas envolvem um grande controle e autonomia das tecnologias, efetivando-se sobre os territórios. Mas, o lugar que não oferecer atrativos, benefícios, vantagens, não será selecionado, ou seja, não fará parte da

rede de empresas. A dotação de logística de um determinado lugar pode desencadear também conflitos entre lugares, pois que competirão para oferecer mais atrativos para as empresas.

As corporações mais influentes (com maior poder de articulação política) são as que se efetivam no espaço ao organizar as infra-estruturas e instalar os equipamentos necessários para seu funcionamento. Enquanto espaço de circulação, a logística transforma determinados espaços caracterizando-os como centros de comandos de mercadorias para toda uma região, ao mesmo tempo em que condena a outros a profundas desvalorizações. Conforme Santos (2006, p. 294): “Os primeiros seriam do ponto de vista da produtividade, da competitividade, “espaços luminosos”, enquanto o resto do território chamar-se-ia “espaços opacos”.

O território é parte indissociável da estratégia competitiva empresarial ao possibilitar a organização de estruturas de produção, de armazenagem e de distribuição das empresas. Assim, aparece como elemento essencial inclusive do capital financeiro (bancos, financeiras), possibilitando gerenciar e realizar a dominação do mercado.

Os fluxos de informações são decisivos para a circulação do produto, com a finalidade de efetivar níveis de serviços adequados, de eficiência e rapidez do capital, e sempre a um custo mínimo:

Nesse arcabouço levamos em conta tanto as técnicas que se tornaram território, com sua incorporação ao solo (rodovias, ferrovias, hidrelétricas, telecomunicações, emisoras de rádio e TV, etc.), como os objetos técnicos ligados à produção (veículos, implementos) e os insumos científicos (sementes, adubos, propagandas, consultoria) destinados a aumentar a eficácia, a divisão e a especialização nos lugares. (SANTOS, 2006, p. 22).

O transporte influencia diretamente nos custos logísticos ao absorver até 2/3 desses custos, dependendo dos modais utilizados e as condições técnicas e naturais de operação, bem como os custos de gerenciamento (conservação) dos mesmos. A escolha dos modais depende da acessibilidade, segurança, rapidez e, principalmente, dos custos envolvidos. O transporte poder ser unimodal (um único modo de transporte), intermodal (envolve dois ou mais modos de transportes, ainda que cada transportador emita um documento e responda individualmente pelo serviço que presta) e multimodal (vincula o percurso da carga a um único documento de transporte, das combinações dos meios).

1.7 DISTRIBUIÇÃO E CIRCULAÇÃO

Apesar da indivisibilidade do espaço geográfico para a compreensão dos processos envolvidos em sua totalidade, constitui parte analítica importante distinguir frações que permitam a circulação da produção. Assim, existem espaços/lugares/territórios que possuem desempenho mais saliente de circulação, esses “espaços de circulação” se destacam conforme sua amplitude e eficácia, esta medida por sua efetiva utilização (SANTOS, 1992). É importante também situarmos os espaços de circulação segundo sua localização “estratégica” em relação a “espaços maiores”, proveniente de sua inserção econômica, financeira e política.

A expansão dos mercados, que para bens industrializados passar a ter o tamanho do território nacional ou até além, tornam determinados lugares estratégicos para a circulação das mercadorias e capitais com maior eficiência e rapidez. Alguns lugares tornam-se espécies de núcleos de poder no circuito de transportes, territórios usados (SANTOS, 1992) pelas empresas. Essa hierarquização dos usos/utilizações dos espaços de circulação determina a seletividade dos territórios, e também em certa medida seu poder político e de mercado, sobretudo nas relações de forças e poder com outros lugares.

Sob a perspectiva do uso empresarial do território, espaços mais ágeis tornam-se mais fortes, pois nas relações de força, quanto maior a demanda/concorrência entre as empresas, maior o emprego dos meios de circulação para concretizar o poder das mesmas sobre os mercados e territórios, ou como nos indica Santos (1992, p. 62), “transformar as massas produzidas em fluxos”.

Lugares que apresentam meios de circulação ágeis são aqueles capazes de absorver as demandas sem obstrução (congestionamentos, filas em portos), permitindo às grandes empresas a distribuição eficiente da produção. Será prontamente relegado o lugar que não oferecer tais condições, e as empresas se concentrarão em outros territórios. Assim, no “oligopólio territorial” ou “oligopólio espacial”, “Há, assim, uma divisão territorial do trabalho de distribuição”, onde as menores se distribuem localmente, as maiores tornam-se mais exigentes. (SANTOS, 1992, p. 63).

Conforme sua centralidade nas redes de transportes, os lugares vão se destacando e tornando-se núcleos dinâmicos para determinadas empresas. Quanto maior for a eficácia destes meios de transportes, disponibilizados pelo lugar, maior será a atração e a grandeza (tamanho, influência, poder) da empresa a se interessar por e utilizar este lugar, aumentando, mais ainda a sua capacidade seletiva, e em contrapartida, até mesmo para com as próprias empresas interessadas em seu potencial. Essas contradições (concorrência) aparecem no poder de manipulação dos usos dos territórios que pode ser concretizado pelas empresas, com grandes diferenças, onde as mais fortes (grandes, maiores) absorvem porções mais estruturadas e mercados mais lucrativos.

No mundo atual as transformações dos territórios:

“O espaço geográfico ganha contornos, novas características, novas definições. E, também, uma nova importância, porque a eficácia das ações está estreitamente relacionada com a sua localização. Os atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros”. (SANTOS, 2000, p. 79).

Cada lugar/espço procura se inserir nesta rede de relações com maior ou menor intensidade, dependendo das infra-estruturas que possui e/ou do potencial que tem a oferecer às empresas para concretizar a sua participação no mercado. As mudanças políticas, organizacionais, tecnológicas, produtivas, comunicacionais reforçam e defrontam os espaços/lugares a um conflito contínuo, onde as vantagens, ou seja, a potencialidade de cada um será decisiva para a escolha ou a anulação dos mesmos.

A competição inter-empresarial gera uma necessidade estreita dos lugares por estarem em confluência com as estratégias logísticas das corporações para se efetivar seu desenvolvimento econômico. A inserção/reconstrução/adaptação/capacitação/integração do lugar pode trazer positivities ou negatividades aos circuitos produtivos regionais, como através do incremento ou intensificação das relações produtivas preexistentes. Deve-se salientar também a potencialidade de transformação econômica e reorganização sócio-territorial que tornarão mais eficazes as forças locais e, em contrapartida, podem levar ao desmantelamento/fragmentação/segregação/exclusão de territórios/lugares/espços que não possuem a capacidade e/ou estruturas de

desenvolvimento que possibilitem a inserção na conjuntura do capitalismo contemporâneo.

A medida tecnológica é que permite o avanço do capital e seus fluxos produtivos e informacionais sobre o território, oferecendo as condições para a captação de investimentos estrangeiros e nacionais e, em última instância, definindo o esquema de inserção na divisão internacional do trabalho e nas relações mundiais de poder.

CAPÍTULO II

REFORMA DO ESTADO E POLÍTICAS PÚBLICAS TERRITORIAIS

A década de 1990 traz para o Estado brasileiro o desafio da reforma administrativa e da legislação, pressionados pelos imperativos neoliberais de afirmação da competitividade. A questão da produção passa a ser priorizada a partir dos transportes e da logística, respondendo por um uso do território por poucos atores hegemônicos.

2.1 O PLANEJAMENTO LOGÍSTICO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Em 1990 foi criada a SAE (Secretária de Assuntos Estratégicos), subordinada a DOT (Diretoria de Ordenação Territorial), que elaborou os ZEEs (Zoneamentos Ecológicos-Econômicos). Em 2003, o encargo do Ordenamento Territorial passa a ser responsabilidade do Ministério da Integração Nacional e do Ministério da Defesa (Lei Federal nº 10.683/03). Em 2004, o Ministério da Integração Nacional faz valer a determinação da Constituição Federal, e elabora proposta de Política Nacional de Ordenamento Territorial. De acordo com o portal do Ministério da Integração Nacional, a PNOT tem por finalidade:

(...) a regulação das ações que têm impacto na distribuição da população, das atividades produtivas, dos equipamentos e de suas tendências, assim como a delimitação de territórios de populações indígenas e populações tradicionais, e áreas de conservação no território⁴.

A PNOT sinaliza a vontade de comandar os diversos usos do território e de seus recursos, através da regulação das atividades produtivas e dos equipamentos existentes no território, tendo como alvo a uniformidade do território nacional. A administração da PNOT está atrelada a SDR (Secretaria de Política de Desenvolvimento Regional), respondendo a um dos objetivos do Plano Plurianual 2004-2007, quando foi estabelecido a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), pelo Decreto nº 6.047 de 2007, cujo designo é “reduzir as

⁴ Disponível em www.integracao.gov.br. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

desigualdades regionais e ativar os potenciais de desenvolvimento das regiões brasileiras, explorando a imensa e fantástica diversidade que se observa em nosso país de dimensões continentais”.

Os obstáculos e desafios para a PNOT começam na articulação da atuação dos diversos atores privados e esferas públicas que geram na ocupação e no uso do território e seus recursos, bem como na reversão da tendência de mercado de produzir desigualdades regionais pela alocação diferencial de capital (ALBUQUERQUE, 2005). A partir da Reforma do Estado e da descentralização da gestão territorial, o mesmo já não é mais visto como único ator do ordenamento territorial, especialmente diante da organização da sociedade civil e crescente influência dos mercados. De acordo com Rückert (2004, p. 152):

O conceito de desenvolvimento territorial (expressão ampla que inclui o desenvolvimento de microlocalidades, tais como comunas e regiões em escala intermediária entre o local e o estadual) refere-se agora a processos de mudanças socioeconômicas de caráter estrutural, delimitados geograficamente e inseridos num marco configurado por sistemas econômicos de mercado, ampla abertura externa e descentralização dos sistemas de decisão.

Tais atores visam territorializar seus interesses específicos no espaço, podendo trazer maior ou menor dinamização da região na medida em que seus interesses particulares possam se traduzir em ganhos gerais. De acordo com documento do Ministério da Integração Nacional, na preparação do PNOT, deve constituir objetivo fundamental do Estado à procura do conhecimento de como os atuais atores se relacionam com o Estado; espera-se assim formar capacidade de conjugar os interesses de diversos agentes na estruturação do espaço, justificando políticas de (re)ordenamento territorial e de um aparato de governo territorial para a integração em várias escalas. Com efeito, para alguns analistas, onde a iniciativa ainda é tímida, o Estado pode ter resguardado seu papel de ator principal do ordenamento territorial.

O Estado ainda parece ser, especialmente nos países social e politicamente mais frágeis, a força social capaz de exercer esse contrapeso diante da avassaladora predominância dos interesses capitalistas e dos meios de que dispõem. Não que os movimentos do estado sejam antagônicos aos dos capitais, muito ao contrário. Suas ações tendem a espelhar posições que refletem a estrutura de organização da formação social em questão, refletindo o equilíbrio de forças existentes em cada momento. (GALVÃO, 2003, p. 42).

Para Galvão (2003, p. 43), o Estado teria a atual função de incentivar e auxiliar o desenvolvimento territorial às escalas local-regional, como forma de encadear os movimentos em busca de amortizar as disparidades regionais e sociais: “Nisso, parte sensível das políticas tende, em si mesma, a buscar reforçar nas regiões os critérios pelos quais elas são valorizadas como possível território avantajado da reprodução capitalista.”

2.2 O DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO

Para os desenvolvimentistas, especialmente a partir da globalização econômica aprofundada a partir dos anos de 1970-80, o desenvolvimento territorial depende da disposição da sociedade em mirar objetivos comuns e de absorver uma variedade de experiências internacionais⁵. Com efeito, a solidariedade das escalas – global, regional e local – é a marca de nosso tempo, ditada pela universalização e integração dos sistemas técnicos (SANTOS, 1996).

A meta do desenvolvimento territorial passa a ser a concorrência pelo aparelhamento e inovação das técnicas e tecnologias, que se alarga e redefine os novos contornos de produção, das relações de trabalho, das empresas e da composição e dinâmica dos territórios.

A intensificação da competição entre corporações e organismos financeiros internacionais, na disputa pelo controle de espaços globais, envolve a formação de redes em diversos pontos descontínuos do planeta, através do emprego de tecnologias e ciência, de forma a tornar os territórios (e o tempo) mais ágeis, competitivos e dinâmicos:

É fato que o crescimento econômico e, por consequência, o desenvolvimento de uma região requer disponibilidade de infra-estrutura para suportar as atividades econômicas. Por outro lado, o processo de desenvolvimento regional gera a necessidade de investimento em infra-estrutura para a continuidade do processo. (VARGAS, 2007, p. 85).

⁵ Para Galvão (2003, p.7), “O aprendizado coletivo das inovações é chave para o desenvolvimento regional, com repercussões nos rumos da economia nacional e em escala menor, quanto às perspectivas dos vários subespaços da economia.”

O efeito intrínseco desse processo de disputa entre grandes corporações é o acirramento da competitividade dos territórios (de sua organização produtiva interna), muitas vezes podendo gerar a fragmentação da economia nacional⁶. Conforme Rückert (2004, p.3) “a literatura sobre política pública, que tem documentado a decrescente influência do Estado-Nação, tem trazido a questão da iniciativa local no desenvolvimento econômico”, tornando-se o local (município) um dos atores importantes do desenvolvimento territorial.

Para alguns analistas, essa busca de competitividade empresarial e territorial faz a escala local ganhar força frente ao global, acirrando novamente a concorrência territorial. Daí a ênfase atual das políticas territoriais nos atores locais para o alargamento do aparelhamento produtivo.

No Brasil, as experiências de políticas de desenvolvimento territorial em escala local-regional adquirem mais relevância nos anos 80, sob o argumento das reformas liberais, na procura de resposta de desenvolvimento independente para os espaços locais. Segundo Galvão (2003, p. 6):

No novo contexto mundial, como surgem algumas experiências concretas, a possibilidade de associação entre políticas de desenvolvimento regional e estratégias de inovação vem se mostrando um campo promissor de intervenção.

Multiplicam-se as experiências de desenvolvimento territorial que distinguem a força do processo globalizante e a valorização das diversidades econômicas, sociais e políticas locais. Nos anos 90, as políticas federais passam a incorporar essas novas estratégias de desenvolvimento territorial. Essa convergência de atores⁷ e entre os diversos níveis político-administrativos é destacado por Rückert (2004, p. 3):

Interpretar o poder relacionado ao território significa relacioná-lo à capacidade dos atores de gerir, de implantar políticas econômicas e

⁶ Para Galvão, “Na globalização, a competitividade emergiu como parâmetro imprescindível para a sobrevivência e afirmação das empresas e países nos mercados mundiais. Diante disso, assistiu-se a um esforço de redesenho de regras comerciais, que facilitasse a interpretação e o livre trânsito das estruturas globais”. (GALVÃO, 2003, p.60-61).

⁷ De acordo com Claude Raffestin (1993, p. 152): “(...)do Estado ao indivíduo passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que produzem o território (...). O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível”.

tecnológicas, com incidência estratégica no território, por parte tanto do Estado como dos múltiplos atores do/no poder, em alianças ou conflitos na gestão de políticas por capitais privados e por segmentos civis que representam as diferentes regiões do território.

Os ardilosos projetos de governos locais com organizações civis e corporações privadas, em idéias (re)estruturantes ou inovadoras, compõem o panorama da gestão do adiantamento local/regional. Nessa concepção, o Estado é chamado a organizar e articular as ações dos distintos atores. Com efeito, na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu Artigo 21, inciso IX, quando infere que: “Compete à União elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”.

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS E O FATOR LOGÍSTICO

Sinteticamente, a PNOT destaca seis áreas de atuação principais para o ordenamento do território brasileiro:

- 1) Os principais padrões de uso e ocupação do território e as principais tendências de transformação;
- 2) A situação das terras em poder da União;
- 3) A logística do território e das corporações;
- 4) As experiências nacionais e internacionais;
- 5) As principais ações e instrumentos setoriais e multisetoriais;
- 6) Uma análise do aparelhamento institucional e jurídico-legal;

Segundo debates no âmbito da formulação da PNOT, “o desafio conceitual do OT – Ordenamento Territorial está associado à questão política, as relações Estado-território, unidade indissociável até recentemente, mas hoje rompida por novas forças no contexto da globalização.” (www.integracao.gov.br).

Verifica-se na PNOT uma acentuada ênfase na integração do local-regional aos mercados globais ao mesmo tempo em que se espera uma convergência dos desenvolvimentos locais-regionais para uma homogeneização do território nacional da produção e consumo.

Não se pode deixar de salientar os contrastes e assimetrias do território brasileiro, especialmente as desigualdades sociais, muitas vezes gritantes dentro das próprias regiões. As regiões fracamente estruturadas, com instituições pouco organizadas e destituídas de vocações para atrair interesses e capitais, podem ver sua pobreza ampliada.

No âmbito das políticas de construção deliberada da competitividade, o papel da política de ciência e tecnologia e dos pólos tecnológicos, no plano do desenvolvimento local, assume relevância como um componente de uma estratégia de desenvolvimento territorial. Tal estratégia pode implicar a seletividade de centros urbanos de porte médio e mesmo pequenos, que contenham potencial do fator conhecimento, bem como em regiões contíguas, ou não, que passam a se articular política e economicamente com os fluxos de informações e de mercadorias (RÜCKERT, 2004, p. 6).

Assim, a luta de classes na economia-mundo proporciona lugar às disputas territoriais, caso da guerra de lugares que tem marcado o desenvolvimento regional brasileiro a partir da redemocratização. Os lugares se distinguiram pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infra-estrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral). “Essa eficácia mercantil não é um dado absoluto do lugar, mas se refere a um determinado produto e não a um produto qualquer.” (SANTOS, 1996, p.197). Ao mesmo tempo, o Estado enfrenta um ataque da ideologia neoliberal e se vê enfraquecido diante do avanço das cooperações privadas transnacionais e do sistema financeiro internacional. “Os novos tempos de flexibilização tanto determinam uma ampliação, sem precedentes, das escalas de operação do capital, minando os controles tradicionais exercidos pelos Estados.” (GALVÃO, 2003, p.62).

Representa instrumento fundamental da competição intercapitalista a ascensão ao conhecimento técnico-científico. Do ponto de vista territorial isto significa uma especialização da infra-estrutura e logística sem precedentes na história. Essa especialização maleável de determinados territórios é considerada por

muitos especialistas como fator de menor vulnerabilidade na cerrada rivalidade territorial.

Entretanto, a continua redução do tempo de geração e aplicação de inovações tecnológicas ao sistema produtivo demonstra que também os grandes territórios altamente especializados podem sofrer profundamente os efeitos da guerra dos lugares. Segundo Galvão (2003, p. 58), “as grandes cadeias globais de produção e circulação de valores incorporam uma permanente tensão para a redução de custos e a exploração de vantagens competitivas tornando potencialmente voláteis as relações com as localidades”.

Em síntese, a economia-mundo pressiona para que, qualquer que seja o empreendimento, se apresente atualizado tecnológica e informacionalmente e fundamentado na cooperação entre atores públicos e privados de diferentes escalas. E o resultado será invariavelmente a externa seletividade territorial e social destes empreendimentos globalizados.

2.3.1 Os modais de transportes nas políticas públicas

A infra-estrutura de transportes aparece como elemento chave quando se planeja a logística regional, exclusivamente por sua condição de meio para o escoamento eficiente dos insumos produtivos e mercadorias. Portanto, a infra-estrutura de transportes para médias e longas distâncias é considerada fundamentalmente em seu uso econômico, e não no uso social.

E isto é tanto mais verdadeiro para as dimensões continentais brasileiras, cujo uso do território pelos atores hegemônicos exigiu e exigem extensas redes de transportes para transferir insumos e bens finais por distâncias consideráveis, e no caso deste último, geralmente com destino final em um porto marítimo.

Na lógica empresarial, a infra-estrutura de transporte determina parte importante dos custos de produção pela variável tarifa ou frete, fato cada vez mais decisivo na competição por mercados globalizados. Segundo Fleury (2001, p. 126), para o caso brasileiro os custos globais associados ao transportes podem representar “cerca de 60% das despesas logísticas”, muitas vezes superando os lucros operacionais. Assim, a questão da infra-estrutura de transportes representa

um dos gargalos estruturais ao desenvolvimento econômico em todas as escalas, entrando como parte da tática dos planejamentos públicos de longo prazo.

O Brasil ao longo de sua história assistiu a vários Planos de Governo, propondo infra-estruturas estratégicas para o desenvolvimento regional e a integração nacional. Contudo, a realidade do país quanto à integração inter-regional ainda é precária, talvez salvo o caso da Região Centro-Sul. Daí que na Região Norte ainda predomina as infra-estruturas de transportes que ligam determinados enclaves minerais diretamente aos mercados externos, sendo este o uso quase que exclusivo dos modais de transportes pelas corporações empresariais hegemônicas (Vale do Rio Doce, Alumar, etc.).

No Centro-Sul também se multiplicam os fluxos comerciais externos, mas também intra-regionais, acentuando a importância de determinadas localidades enquanto nós de rede, onde se enfatiza o papel estratégico do território para a realização eficiente dos fluxos comerciais. Entretanto, a acelerada expansão do comércio externo brasileiro até o período pré-crise de 2008 ocorreu fundamentalmente pela produção agrícola, fazendo com que os citados gargalos estruturais dos transportes voltassem a aparecer na ineficiência de operacionalizar a movimentação, pressionando modernização também dos corredores de exportação já em uso.

2.3.2 Das ferrovias às rodovias

A ferrovia desempenha importante contribuição ao desenvolvimento econômico no século XIX, ocupando as lacunas deixadas pelo transporte hidroviário, ainda preso às barreiras naturais. No Brasil, a implantação das primeiras ferrovias deu-se no período de 1840-1900. Conforme Castro (1994, p. 14):

Diferentemente do que aconteceu em outros países o desenvolvimento das ferrovias no Brasil ocorreu antes do sistema de navegação interior e/ou rodoviários. O país passou, sem transição, do transporte por tropas de mulas ao transporte por comboios de vagões puxados por máquinas a vapor, porém sem nenhuma experiência ou técnica para tanto. As primeiras estradas de ferro foram financiadas por capital privado inglês, entre 1852 e 1900, através de concessões do governo e garantias de taxas atraentes de retorno sobre o capital.

No século XX, os governos republicanos brasileiros passaram para ações de encampação das companhias ferroviárias estrangeiras, esperando resolver o problema da baixa taxa de expansão, da disparidade técnica e da dispersão das linhas ferroviárias. Ao lado da questão econômica colocava-se como prioritária também a integração nacional. As ferrovias passaram como o modal de transporte mais aproveitado no país até os anos 30, mas seu uso foi principalmente para a ampliação do café, o que resultou numa malha densificada quase que apenas em São Paulo e Rio de Janeiro:

A base do principal mercado do transporte ferroviário, até hoje, estava instalada. Em resumo, as companhias ferroviárias regionais nasceram e cresceram em direções isoladas, quase sempre para ligar uma bacia de produção a um ponto de exportação, seguindo lógicas distintas e, conseqüentemente, não tendo condições de assumir o papel de interconectar mercados regionais complementares. (CASTRO, 1994, p.19).

Mas o contínuo desenvolvimento tecnológico que caracteriza a competição inter-capitalista passou a atuar em meados do século XX em favor das rodovias, alavancado pelo rápido desenvolvimento da indústria automobilística. A partir de Juscelino Kubitschek, os sucessivos governos passaram a priorizar o desenvolvimento do modal rodoviário, resultando no relativo abandono dos projetos ferroviários.

Assim, as ferrovias se encontram irregularmente distribuídas pelo território nacional, em geral ligando regiões interiores a portos marítimos (corredores de exportação). O país possui hoje 30.000 Km de ferrovias para o tráfego, cuja densidade ferroviária de 3,1 metros por Km² apresenta grande variabilidade regional (52% dos trilhos estão localizados na Região Sudeste).

A malha Sul da Rede Ferroviária Federal foi privatizada para a América Latina Logística (ALL), com 15.628 Km de extensão e volume de carga de 20,7 milhões de toneladas. Os produtos mais transportados pela empresa são grãos, produtos siderúrgicos, água, vinho, pedra e cimento. (<http://www.alllogistica.com/port/malhasunidades/index.asp>).

O transporte rodoviário atinge praticamente todos os pontos do território nacional, salvo áreas ainda preservadas da região amazônica. Embora o uso ideal das rodovias seja principalmente ao transporte de curtas distâncias de

produtos acabados e semi-acabados, no Brasil seu uso é comum tanto para longas distâncias como para commodities agrícolas.

A implantação das primeiras rodovias asfaltadas no país aconteceu também no século XIX, mas avançou mais a partir do Governo Vargas, especialmente a partir da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937. Mas sua aceleração decorre da chegada das multinacionais da indústria automobilística, na segunda metade da década de 1950: “o rodoviarismo se consolidou mundialmente (e no Brasil a partir da década de 1950) com a expansão da indústria automobilística numa época em que os preços dos combustíveis derivados do petróleo eram baixos”⁸.

A estagnação econômica brasileira na década de 1980 acompanhada do maior custo do petróleo desde a década anterior, congelou a expansão dos projetos rodoviários brasileiros⁹. Ainda assim, o modal rodoviário representa hoje 60% das cargas transportadas no país operadas por empresas transportadoras, empresas de cargas próprias e transportadoras autônomas. Segundo dados da Associação Brasileira de Transportadoras de Cargas (ABTC): “as estradas de rodagem brasileiras ocasionam um conjunto de performance negativa”, pois a deficiência do aparelhamento rodoviário não foi seguida pelo incremento de outros modais de transportes, o que poderia preencher a precariedade em que se verifica a maior parte das rodovias do país¹⁰.

A Reforma do Estado na década de 1990 baliza o começo das privatizações também do patrimônio rodoviário brasileiro, que passa a ser conduzida por empresas particulares pelo meio do sistema de concessões. Tais concessionárias, em troca dos pedágios, passam a gerar melhoramentos nas estradas (manutenção da pavimentação, sinalização, socorro médico e mecânico). De acordo com Mendonça: “Em 2004, o Brasil tinha a extensão de 1,600.000 Km,

⁸ Ainda conforme MENDONÇA “No Brasil, esta fase correspondeu ao governo JK, que implantou a indústria automobilística, transferiu a capital para Brasília e acelerou a construção de rodovias”. (<http://educacao.uol.com.br/geografia/ult1701u50.jhtm>) – Acesso em 09/08/09.

⁹ A extinção em 1988 do imposto sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e do imposto sobre serviços de transportes rodoviários pesou para a ampliação e manutenção da rede rodoviária brasileira.

¹⁰ Disponível em: (<http://www.abtc.org.br/>)- Acesso em 08 de Agosto de 2009.

sendo que apenas 10% eram pavimentadas. Das pavimentadas cerca de 9.600 Km já estavam concedidas à exploração privada”¹¹.

2.3.3 Multimodalidade e Intermodalidade

Os transportes multimodal e intermodal são definidos como sendo:

O movimento de cargas que utiliza de maneira combinada diferentes modos de transportes, entre eles rodoviário, ferroviário, aéreo, dutoviário e hidroviário. O serviço de transporte intermodal consiste na combinação de distintos modos de transportes, em que diferentes contratos são efetuados de maneira unilateral com as diferentes empresas responsáveis pelo transporte. O diferencial entre multimodal e intermodal é que no primeiro apenas um agente se encarrega do movimento da carga utilizando mais de um meio físico. (BERTAGLIA, 2005, p. 291).

A multimodalidade pode ser determinada pela conexão entre modais, sob o encargo de uma única empresa jurídica. O que segundo Silva Junior (2009, p. 1) “Movimenta produtos de um único embarcador, desde a sua origem até o destino, com um único contrato (Conhecimento de Carga) e a empresa responsável por este tipo de operação é o Operador de Transporte Multimodal (OTM)”. O transporte multimodal aparece em função do imperativo de rapidez e eficácia à circulação de cargas, e para viabilizar as operações da empresa contratante do serviço.

Segundo Silva Junior (2009, p. 2), as legislações nacionais para a multimodalidade e intermodalidade surgem mais especificamente “a partir da proposta da Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) em 1980, ficando mais conhecida como Convenção de Genebra para a regulamentação do Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias.” Para o mesmo autor, essa legislação é implantada no Brasil no longo período entre 1994 e 2004:

Em 1994, foi deflagado o processo de normatização do transporte multimodal no Brasil através de um acordo com a Argentina, Uruguai e o Paraguai, no contexto de formação do Mercosul. Estes países assinaram

¹¹ (<http://educacao.uol.com.br/geografia/ult1701u50.jhtm>) - Acesso em 09 de Agosto de 2009..

em 30 de dezembro de 1994 em Montevideu, o Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do transporte Multimodal de Mercadorias, que se tornaria decreto no Brasil em 1995. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 2).

O Transporte Multimodal de Cargas é regulado pela Lei Federal nº 9.611 de 1998: “Conforme o artigo dois desta lei o “Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transportes, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal”. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 2).

Porém, a regulamentação da Lei que estabeleceu a multimodalidade ocorre dois anos depois:

A Lei 9.611 que criou a multimodalidade foi aprovada em 1998, prevendo a sua regulamentação em um prazo máximo de três meses. No entanto, a respectiva lei foi validada somente em 2000, através do Decreto 3.411. Este instrumento previa uma solução para o OTM, mas acabou criando um impasse, pois no Art. 3º, inciso IV do decreto, consta que para a empresa se inscrever junto ao Ministério dos Transportes (MT), deve apresentar ‘apólice de seguros que cubra a sua responsabilidade civil em relação às mercadorias sob sua custódia. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 5).

E mais dois anos para a habilitação das OTMs:

Mas somente em 2004, os OTMs foram habilitados através da resolução ANTT (Agência Nacional dos Transportes Terrestres) nº 794/04. Segundo o Art. 1º ‘o exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal – OTM, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995, depende de habilitação prévia e registro junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. (SILVA JUNIOR, 2009, p. 2).

A conexão pode acontecer entre diversos modais: aéreo-rodoviário, ferroviário-rodoviário, aquário-ferroviário, aquário-rodoviário, e também envolver mais de dois modais. O emprego de mais de um modal pode acrescentar as vantagens de cada um deles, diferenciado pelo grau de aparelhamento e valor, bem como cobrir rotas inviáveis quando um único modal.

O lugar que possibilitar a efetivação da multimodalidade poderá destacar-se enquanto nó de rede, viabilizando a agregação de valor e a competitividade empresarial. Esses nós de rede poderiam ser classificados como “espaços luminosos” na conceituação de Santos (2005, p. 264).

Chamaremos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organizações. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. Entre esses extremos haveria toda uma gama de situações. Os espaços luminosos, pela sua consistência técnica e política, seriam os mais suscetíveis de participar de regularidades e de uma lógica obediente aos interesses das maiores empresas.

A conexão de modais, ao permitir economia de escala, acaba por atrair grandes empresas voltadas para a produção de commodities, que dependem de preços diferenciados para viabilizar a produção de produtos de baixo valor agregado. Nestes casos, um aparelhamento de transportes competente é fundamental na competitividade empresarial, pois que as despesas com transportes formam elemento importante do custo de produção.

A articulação de modais para a melhoria da circulação de mercadorias ainda inicia no país. Muitas vezes a questão não é apenas de projetos novos de transportes, mas de organização desses fluxos a partir dos modais já existentes, se coloca ao lado da questão técnica quando se pensa os transportes e a logística no Brasil.

O crescimento das exportações ao final da década de 90 e na atual evidencia dos gargalos de entraves da circulação, como demonstram as gigantescas filas de caminhões nos portos, que comprometem a competitividade, principalmente das commodities:

Não se pode ignorar que o Brasil vivência uma situação crítica em seus sistemas de transportes, armazenamento, aduaneiro, portuário e em quase tudo que diz respeito a infra-estruturas e legislação voltadas à circulação de mercadorias, commodities agrícolas em particular, tanto para o mercado interno quanto para a exportação. Termos como “gargalos logísticos” e “apagão logístico” saíram do ambiente corporativo especializado para ganhar a mídia (televisiva, eletrônica e imprensa) e também tornar-se pauta prioritária de discussão, regulação e planejamento nos Ministérios e agências setoriais. (CASTILLO, 2007, p. 34).

A questão da produção no Brasil passa cada vez mais pelo encaminhamento de soluções para os problemas de circulação, em que as soluções precisam seguir na direção de aprimorar as condições da conexão dos modais de transportes para interligar mercados, em especial os externos. Ao menos este é o pensamento dos atores públicos e privados hegemônicos quando pensam o desenvolvimento da economia brasileira.

2.4 EIXOS NACIONAIS DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (GOVERNO FHC)

Em 1999, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, foi realizado o Estudo sobre os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, o que segundo palavras do então Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão, Martus Tavares resumem-se em:

Nesse trabalho, a forma de abordar a realidade brasileira também é diferenciada, compreendendo os aspectos do desenvolvimento social e econômico, da infra-estrutura, do meio ambiente, da informação e do conhecimento. Exatamente para dar aquele caráter de sustentabilidade. (apud VELLOSO, 2000, p. 286).

Foram elaborados portfólio de projetos estruturantes e dinâmicos de crescimento que visavam o desenvolvimento nacional, regional e local, no qual o governo foi buscar parcerias com o setor privado. A Reforma do Estado também foi postas em marcha com o Programa Nacional de Desestatização, retirando do Estado diversas ações ligadas ao setor produtivo, dentre eles, o setor siderúrgico e petroquímico, a concessão de serviços públicos ao setor privado, como as telecomunicações, transportes e energia elétrica. De acordo com Campolina: “Ao longo da década de 1990, o país assistiu a um dos mais rápidos e abrangentes processos de privatização de que se tem notícia na história econômica mundial. Incluídos vários segmentos de infra-estruturas”. (CAMPOLINA, 2000, p.342).

As parcerias público-privadas marcam os 365 programas do Avança Brasil, bem como a busca por parcerias com os governos estaduais e municipais. Na construção do plano não faltou discussão com a sociedade, com a realização de 27 reuniões em todos os estados brasileiros, apresentando os resultados dos Estudos dos Eixos para empresários, sociedade civil organizada e governos estaduais, buscando-se norte de integração entre todos os envolvidos (governos locais, empresariados, universidades, entre outros). De acordo com o então Ministro da Integração, Fernando Bezerra:

O Ministério da Integração Nacional nasce sob inspiração desta nova visão, em que se sobressai a inadiável necessidade de que seja restaurado o papel do poder público na concepção e implementação de políticas dirigidas para a retomada do processo de redução das disparidades inter e intra-regionais, através da redefinição e aperfeiçoamento dos instrumentos

de intervenção e orientação de caráter espacial, bem como a elaboração de programas de investimentos que envolvam a participação conjunta do estado e da iniciativa privada em setores estratégicos e de elevado poder germinativo. (apud VELLOSO, 2000, p. 292).

O Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento é resultado de uma parceria entre BNDES e foi construído a partir de quatro conceitos fundamentais:

- 1) Ações integradas nas áreas de energia, transportes, telecomunicações, saúde, educação, saneamento, habitação, meio ambiente, informação e conhecimento;
- 2) Abordagem econômica apoiada no conceito de território, pois segundo o ex-ministro Martus Tavares “o território é o grande referencial de integração que leva ao desenvolvimento sustentável amplo”. (apud VELLOSO, 2000, p. 296).
- 3) Projetos Estruturantes de Desenvolvimento Nacional que desencadeiem investimentos, crescimento e desenvolvimento; e
- 4) Investimentos públicos e privados, com sociedade em planos articuladores com a demanda atual e futura.

Salienta-se também a alcance do incremento tecnológico sobre o desenvolvimento regional e as oportunidades concebidas pelas aptidões locais. Tais Eixos se cruzam em quatro amplas dimensões: os ecossistemas, os domínios econômicos, a conexão das redes de cidades e a malha multimodal de transportes. Lança-se um aspecto estratégico e qualitativo para 2020, consentindo apreender as tendências, oportunidades e as transformações admissíveis nos distintos eixos. Sendo possível a partir disto identificar os gargalos e as faltas de ligações nos setores citados de infra-estruturas, desvelando o desenvolvimento dos eixos na efetivação de investimentos em infra-estruturas econômicas. Assim, nas palavras de Martus Tavares, “Repensar o Brasil é também repensar o modo de agir em políticas públicas” (apud VELLOSO, 2000, p. 302).

Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento foram anunciados no governo Fernando Henrique Cardoso como o iniciar da caminhada para remoção dos gargalos estruturais do desenvolvimento brasileiro, especialmente

na implementação e melhorias das infra-estruturas fundamentais para a redução do Custo Brasil¹². De acordo com Campolina (2000):

As propostas anunciadas no estudo denominado Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento trarão um grande avanço ao superar a idéia de pólos ou regiões isoladas e procurar estabelecer diretrizes de desenvolvimento de forma que se criem efeitos complementares e sinérgicos entre infra-estruturas físicas e sociais e atividades produtivas, públicas e privadas, integrando e potenciando espaços econômicos e buscando a integração da economia nacional. (CAMPOLINA, 2000, p. 345).

A diminuição dos equilíbrios regionais e a inserção competitiva do país nos mercados globais foi discurso recorrente no período d implantação dos Eixos de Integração. Na prática, a integração nacional pouco avançou. O Programa dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, embora anunciado a revalorização da temática territorial e o desenvolvimento das regiões, reforçou os corredores de exportação.

Algumas novidades foram implementadas, como da definição das vertentes logísticas de cada eixo e no desenvolvimento de um ambiente centrado nos multimodais de transportes de cargas disponíveis, com seus respectivos espaços de alcance. Ao longo de décadas o Brasil investiu pesado em infra-estruturas, porém não necessariamente de maneira correta, por falta de uma visão global. Entretanto, o caráter extrovertido das redes de transportes ainda não foi revertido, nem a anunciada abordagem geo-econômica do país foi implementada.

Os investimentos em infra-estruturas previsto no PAC¹³ (Programa Nacional do Crescimento) visam abolir os principais gargalos que podem diminuir o desenvolvimento da economia, apontando para a redução de despesas e

¹² O Custo Brasil refere-se ao conjunto das dificuldades estruturais, sejam burocráticas ou de infra-estruturas que elevam os custos de produção e dificultam os investimentos privados no país.

¹³ O PAC almeja aplicar até 2010 em infra-estrutura um total de R\$ 503 milhões de reais, espacialmente nas áreas de transportes, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos, com meta a atingir o crescimento anual de 5% do PIB. Visa promover o crescimento econômico através de um conjunto de medidas destinadas a incentivar o investimento privado e aumentar os investimentos públicos em infra-estruturas, visando remover os obstáculos para concretizar o crescimento econômico acelerado. As medidas do PAC estão centralizadas em cinco blocos: 1- Investimentos em Infra-estruturas; 2 – Estímulo ao Crédito e ao Financiamento; 3 – Melhora do Ambiente de Investimentos; Desoneração e Aperfeiçoamento do Sistema Tributário e Medidas Fiscais de Longo Prazo. Disponível em: <https://www.pac.gov.br/>. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

crescimento da produção das empresas, instigando o acréscimo de investimentos privados. A questão da redução das disparidades regionais volta à tona, mas parecendo ainda mais utópica diante da meta de realização dos investimentos do Governo Federal sem comprometimento do equilíbrio fiscal.

CAPÍTULO III

OS EIXOS DE INTEGRAÇÃO DO IIRSA E OS CAMPOS GERAIS DO PARANÁ

A integração da América do Sul ocorre mediante dois processos complementares e que andam em paralelo: a integração e cooperação comercial e a integração da infra-estrutura física. O desenvolvimento desta última é condição fundamental para que a América do Sul apresente-se, efetivamente, como uma região geoeconômica única.

Verificamos que nos maiores blocos econômicos do mundo a dotação de uma infra-estrutura moderna e principalmente integrada foi seguro para a consolidação da integração econômica:

A infra-estrutura é o suporte para a produção, a circulação e o consumo das mercadorias geradas pelas atividades produtivas e um dos elementos organizadores e produtores de espaço, influenciando no desenvolvimento econômico e definindo características do processo de acumulação. Trata-se de parte da produção material do homem. Sua distribuição no espaço é definida politicamente, como resultado do embate entre diferentes projetos políticos e, conseqüentemente, de interesses de classes. (LAMOSO, 2009, p. 43-44).

Portanto, o avanço do processo de integração sul-americana exige restaurar e integrar rodovias, ferrovias, hidrovias, portos, aeroportos, gasodutos e oleodutos, unificar redes de energia e de telecomunicações de maneira a promover a troca de bens, pessoas, informações e capitais entre os países da região e deles para o restante do globo.

O esforço de integração física depende de ações e parcerias entre os países e os setores públicos e privados, sendo que o Estado será tanto mais fundamental quanto a iniciativa privada quanto aos investimentos em equipamentos e infra-estruturas.

3.1 IIRSA

A IIRSA – Iniciativa para La Integración de La Infraestructura Regional Suramericana -, representa o programa de desenvolvimento de infra-estrutura mais ambicioso do subcontinente:

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transportes, energía y comunicaciones en los doce países suramericanos. IIRSA tiene objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable¹⁴.

A IIRSA foi traçada a partir de uma reunião presidencial dos países sulamericanos, ocorrida nos dias 31 de agosto a 1º de setembro de 2000, em Brasília. Na ocasião foram discutidos diversos temas, inclusive a necessidade de se integrar a infra-estrutura regional (transportes, energia e comunicações). Conforme decisão dos presidentes presentes foi relatado um plano de ação para 10 anos e tendo suas atividades operacionais administradas pelas instituições financeiras – BID (Banco Internacional de Desenvolvimento), CAF (Corporação Andina de Fomento) e FONPLATA (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia da Prata).

A implementação do plano de desenvolvimento visa à modernização das infra-estruturas regionais e delimitar ações para instigar a integração e desenvolvimento de sub-regiões afastadas. Seu foco principal reside nos eixos de integração e desenvolvimento setoriais, que visam oportunizar a competitividade e sustentabilidade da cadeia de logística. Para tanto, se estabeleceu ações por meio de três prontos: “coordinación de planes de inversiones, conpatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales y mecanismos innovativos de financiamiento público y privado”¹⁵.

Ações básicas da IIRSA são: I – Desenhar uma visão mais integral da infra-estrutura (centrada no desenvolvimento dos transportes, energia e telecomunicações); II – Enquadrar o projetos dentro de uma planificação estratégica a partir da identificação dos eixos de integração e desenvolvimento regional (priorizando os grandes eixos de desenvolvimento regional); III – Modernizar e atualizar os sistemas regulatórios e institucionais nacionais que normatizam o uso das infra-estruturas (principalmente nas fronteiras, nos transportes multimodais e

¹⁴Disponível em: <http://www.iirsa.org/institucional.asp?CodIdioma=ESP>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

¹⁵ Disponível em: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/plan%20de%20Acci%B3n%20Montevideo%20final.pdf>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

transporte aéreo, modernização das agências públicas tecnologias e recursos humanos); IV – Harmonizar as políticas públicas, planos e marcos regulatórios e institucionais entre os Estados (critérios para a evolução técnica, econômica e ambiental, integradas aos projetos regionais que garantam sua sustentabilidade; V – Valorizar a dimensão social e ambiental dos projetos (estabelecer normas e critérios comuns para coordenar as ações); VI – Melhorar a qualidade de vida e as oportunidades das populações locais dos eixos de integração regional (evitar que as obras sejam somente corredores para os mercados principais e ocasionem maior qualidade possível de impactos locais de desenvolvimento); VII – Incorporar mecanismos de participação e consulta (contribuição e participação ativa das comunidades locais envolvidas); VIII – Desenvolver novos mecanismos regionais para a programação, execução e gestão dos projetos (compartilhar os projetos de gestão e financiamento físico a partir de experiências desenvolvidas em décadas anteriores através de alguns órgãos)¹⁶ (Reunión de Ministros Del Transportes, 2000).

O princípio básico do plano de desenvolvimento é o regionalismo aberto, concebido como um espaço geoeconômico integrado, que reduz ao mínimo as fronteiras do comércio e diminui os gargalos de infra-estruturas e os sistemas de regulação e operação das atividades produtivas na escala regional.

Aliás, os Eixos de Integração e Desenvolvimento representam em si essa visão geoeconômica regional, organizados sobre as possibilidades de comércio e melhoria das redes de transportes, telecomunicações e energia de larga escala.

Pode-se perceber que a alegada sustentabilidade ambiental e social dos projetos fica em segundo plano diante da priorização dos benefícios aos interesses do capital. Não é aproximação entre os países e suas populações que está em jogo, mas a facilitação dos fluxos comerciais, sobretudo para mercados extra-regionais como se verá adiante.

¹⁶ Mandato Presidencial de Brasília, a BID – Banco Internacional de Desarrollo, CAF – Corporación Andina de Fomento y FONPLATA – Fondo Financiero para El Desarrollo de La Cuenca Del Plata); IX – Estruturar esquemas financeiros adaptados par a configuração específicos, os financeiros multilaterais, mediante estratégias comuns e os riscos de cada projeto (busca de soluções entre os governos e organismos, soluções criativas). Disponível em <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Montevideo%20final.pdf>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

3.1.1 AIC

A Agenda de Implementación Consensuada de 2005-2010 (AIC), “é constituída de 31 projetos estratégicos aprovados no Comitê de Direção Executiva do IIRSA em novembro de 2004, apresentada aos presidentes sul-americanos na Cumbre de Cusco de diciembre de 2004”¹⁷

É possível verificar na Tabela nº 01, que desses 31 projetos da AIC, o Brasil possui participação em 13 projetos. Mas até agora apenas dois projetos foram concluídos, sete estão em execução e quatro em fase de preparação (situação de agosto de 2009). É possível perceber que as obras caminham a passos lentos e que os entraves políticos e orçamentários estão prejudicando a implementação do programa.

Para alguns analistas, a IIRSA pode propiciar tanto a inserção da América do Sul no cenário econômico mundial, quanto suscitar uma integração física regional com o aumento das conexões entre os países da América do Sul:

Seu projeto, se não exclui a ampliação da competitividade nos mercados extra-regionais, mantém o foco na ampliação do intercâmbio intra-regional. A IIRSA poderá perseguir um duplo objetivo: facilitar a inserção competitiva da América do Sul no novo contexto econômico global, simultaneamente ao aumento do intercâmbio comercial intra-regional. [...] O sucesso de um esforço como este poderia auxiliar na superação do dilema de integração intra versus extra-regional da região. (CORTADA, 2008, p. 64).

A integração das infra-estruturas regionais sul-americanas através dos projetos da IIRSA representa um dos mais ambiciosos ordenamentos do território que se tem notícia em todo o mundo. Mediante a projeção de utilização dos multimodais de transportes (hidrovias, rodovias, ferrovias), grande do território da América do Sul será refuncionalizada, de acordo com as exigências de um mercado globalizado e ávido por recursos naturais e alimentos

¹⁷ Disponível em:

[http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementacion_consensuada/agenda\)implementacion_consensuada.asp?codIdioma=ESP](http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementacion_consensuada/agenda)implementacion_consensuada.asp?codIdioma=ESP). Acesso em 07 de Setembro de 2009.

**TABELA 01: PROYECTOS DE LA AGENDA DE IMPLEMENTACIÓN
CONSENSUADA 2005-2010**

	PROJETOS	EIXOS	SITUAÇÃO AGOSTO/2009	INVESTIMENTOS US\$
01	Duplicación de La Ruta 14 Adecuación Del Corredor Rio Branco/Monteideo	MERCOSUR/CHILE	Em Execução	780
02	Colonia Nueva Palmira	MERCOSUR/CHILE	Em execução	247,5
03	Construcción Del Puente Internacional: Jaraguão/Rio Branco	MERCOSUR/CHILE	Em preparação	35
04	Duplicación Del Tramo Palhoça/Osório (Rodovia Mercosur)	MERCOSUR/CHILE	Em preparação	989
05	Nuevo puente Presidente Fanco- Porto Meyra y centro de frontera	CAPRICÓRNIO	Em preparação	60,00
06	Construcción de la Carretera Pailón San José Puerto Soares	INTEROCEANICO CENTRAL	Em execução	417
07	Anillo Ferroviario de São Paulo Norte y Sur	INTEROCEANICO CENTRAL	Em preparação	400
08	Carretera Paita-Tarapoto- Yurimaguas Puertos y Centros Logísticos	AMAZONAS	Em execução	338
09	Pavimentación Iñarapi-Puerto Maldonado Inambari, Inambari- Juliaca/Inambari Cusco	PERU/BRASIL/BOLÍVIA	Em execução	1053
10	Puente sobre el río Acre	PERU/BRASIL/BOLÍVIA	Concluído	12
11	Carretera Boa Vista Bonfim- Lethem- Georgetown	ESCUDO GUAYANÉS	Em execução	3,3
12	Puente sobre el Río Takutu	ESCUDO GUAYANÉS	Concluído	10
13	Carretera Lima-Tingo María Pucallpa Puertos y Centros Logísticos	AMAZONAS	Em execução	542,8

Adaptado de:

http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_listado_proyectos.as.asp?CodIdioma=ESP

Obs: Projetos com participação do Brasil.

Org: Sueli Aparecida do Nascimento, 2010.

Os projetos da IIRSA possuem clara identificação com a política neoliberal, sendo protegida por organismos financeiros internacionais, realçando o papel de exportador de produtos primários dos países da região. Esta integração física nos moldes dos projetos da IIRSA representa e reforça a condição periférica dos países sul-americanos na divisão internacional do trabalho, cujo pressuposto é a conformidade da atração de empresas e capitais externos.

Nesse sentido, essas novas formas geográficas aparecem como poderoso instrumento do capital nas relações internacionais, sendo que:

De mais áreas pode-se dizer que atualmente funcionam sob um regime obediente as preocupações subordinadas a lógicas distantes, externas em relação à área da ação; mas essas lógicas são internas aos setores e às empresas globais que as mobilizam. Daí se criarem situações de alienação que escapam a regulações locais e regionais, embora arrastando comportamentos locais, regionais, nacionais em todos os domínios da vida, influenciando o comportamento da moeda, do crédito, do gasto público e do emprego, incidindo sobre o funcionamento da economia regional e urbana, por intermédio de suas relações determinantes sobre o comércio, a indústria, os transportes e os serviços. (Paralelamente, alteram-se os comportamentos políticos e administrativos e o conteúdo da informação). (SANTOS, 2008, p. 93).

Prometendo a integração sul-americana, os projetos da IIRSA, na prática podem acender conflitos na escala local com a alienação regional e nacional que contêm. Alguns críticos ainda colocam que os projetos da IIRSA fazem parte de uma política de implementação da ALCA.

Esses projetos de integração física regional estariam centrados na difusão de objetos técnicos, na escala exigida pelas grandes empresas. A dimensão política do planejamento se restringia ao adequamento às estratégias empresariais privadas e governamentais dos países centrais. São projetos que demanda volumes gigantescos de capital fixo em estradas, ferrovias, usinas hidrelétricas, onde poucas empresas se dispõem a assumir as concessões de alguns trechos, sendo as sociedades nacionais chamadas a custear as formas realizadas. O Estado, por sua vez, alega e procura provar à sociedade que existem interesses comuns contemplados nestas obras.

Em detrimento dos interesses das maiorias, grupos econômicos privados, as minorias, beneficiam-se dos lugares onde se instalam as obras; mas, no geral, estas caracterizam-se quase que por um total descompromisso com o espaço que os acolhe, e promovem uma integração em favor do capital e a constituição de espaços econômicos.

Vale ressaltar a ascensão do Brasil como potência regional que encabeça o projeto IIRSA, em suas aspirações de atuar fortemente no cenário internacional, onde poderia se arriscar em falar de uma hegemonia regional ou subimperialismo brasileiro (ALBUQUERQUE, 2005). Não se pode falar de um projeto imperial porque o traçado destas segue o sentido interior-litoral, priorizando a economia internacional em detrimento de uma integração centrada no mercado regional. O benefício, segundo a lógica de implementação desses projetos, segue os

interesses do capitalismo globalizado e aprofunda a exclusão de regiões que serão muito pouco beneficiadas.

Nos próximos itens serão analisados os principais Eixos de Integração da IIRSA, no que se referem ao impacto territorial para o estado do Paraná, e em especial a região dos Campos Gerais.

3.2 EIXO DE CAPRICÓRNIO

O Eixo de Capricórnio liga as instalações portuárias dos oceanos Pacífico ao Atlântico, através de um sistema multimodal de transportes, desde alguns portos no Pacífico, seja no Equador, Peru ou na Colômbia, com portos brasileiros.

Os impactos territoriais do Eixo de Capricórnio no estado do Paraná são diversificados a partir da ampliação da infra-estrutura portuária do Porto de Paranaguá, aumentando sua capacidade de exportação, no que já se destaca como um dos maiores exportadores de grãos da América Latina, estando em fase de preparação documental e previsão de início das obras em junho de 2010 e conclusão em abril de 2011; além disto, prevê:

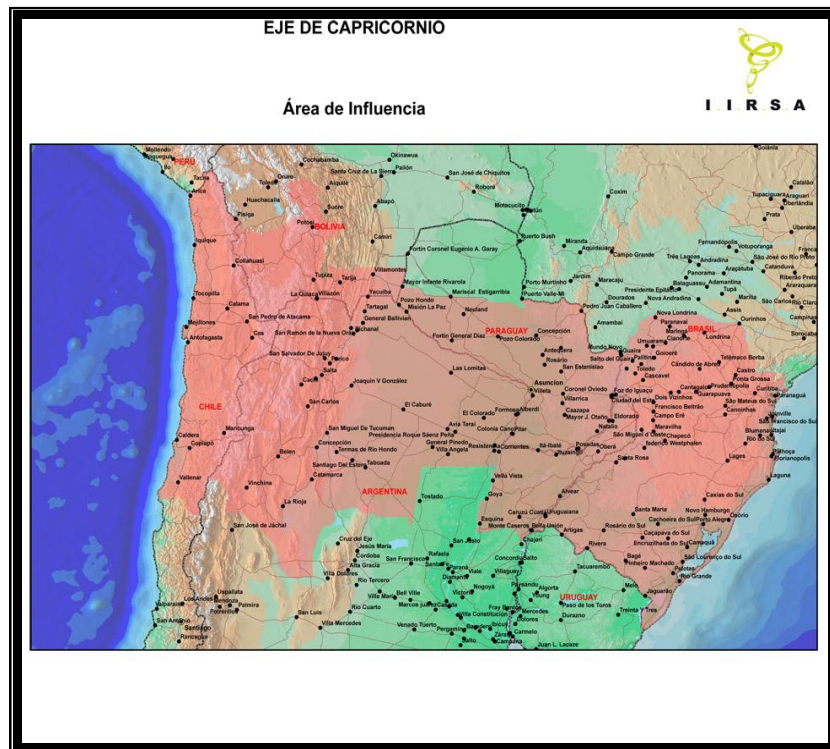
- **Conclusão do Anel Viário de Curitiba**, objetivando descongestionar o centro urbano de Curitiba, desviando o tráfego das BR-277 e BR-116, melhorando as condições de segurança, reduzindo tempo e custos dos transportes;
- **Construção do Anel Ferroviário de Curitiba**, constitui-se na retirada das estruturas ferroviárias do centro de Curitiba;
- **Construção da Ferrovia Cascavel-Foz do Iguaçu e Cascavel-Guaíra-Maracajú**, visando à conexão ferroviária desde o Porto de Paranaguá (Brasil) até o Porto Antofagasta (Chile), passando por Paraguai e Argentina. Para tanto será necessário revitalizar e construir trechos ferroviários na região. Atualmente, a ferrovia está em operação desde Paranaguá até Cascavel, restando construir de Cascavel até Foz do Iguaçu. O Paraná possui a concessão da Ferroeste até Cascavel e o plano de expansão da Ferroeste (2008-2011), prevê os ramais Cascavel/Guaíra e Cascavel/Foz do Iguaçu. A concessão da Ferroeste está limitada até Dourados (MS) e podendo se estender até Maracajú (MS). Assim, o estado do Paraná, juntamente com a União e iniciativa privada, pretende efetivar o projeto de corredor ferroviário

bioceânico, inclusive com a participação de concessionárias, como prevê o Trabalho sobre Integração ferroviária Bioceânica, onde estão sendo analisados vários traçados, entre os quais: **Chile:** Antofagasta/Socompa; **Argentina:** Socompa/Salta/Joaquim V. Gonzáles/Resistência (com ponte entre Barranqueras e Corrientes)/posadas; **Paraguai:** Encarnación/Presidente Franco/Foz do Iguaçu/Maria Auxiliadora/Pilar ou Maria Auxiliadora/Encarnación/Pilar; **Brasil:** Foz do Iguaçu/Cascavel/Paranaguá. Estão em avaliação à integração de alternativas ferroviárias com os outros modais e demais infra-estruturas (rodovias, hidrovias e portos), aproximando a importância para a intermodalidade como um mecanismo dinamizador da viabilização da integração logística na região, coligando as potencialidades de ação nos transportes, para integrar o corredor efetivo de transporte intra-regional;

- **Novo Corredor Ferroviário do Oeste do Paraná:** está em estudo proposta colocada pelo Brasil, haja vista o incremento no intercâmbio comercial entre o Brasil e o Paraguai, descongestionamento a Ponta da Amizade;

- **Ponte Ferroviária com Pátio de Cargas (Ciudad Del Leste-Foz do Iguaçu):** a futura construção do ramal ferroviário Cascavel-Foz do Iguaçu pela empresa Ferroeste possibilitará que a ferrovia de carga na fronteira do Paraguai-Brasil se apresente como uma oportunidade para o Paraguai nos transportes de cargas sólidas e líquidas através da conexão com o Porto de Paranaguá. Pretende-se também a construção de uma ponte sobre o rio Paraná com um pátio de cargas no lado paraguaio de forma que a carga paraguaia seja embarcada em seu território.

O mega-projeto do Eixo de Capricórnio (FIGURA 01) possui a lógica, conforme o nome revela, da conexão dos modais de transportes seguindo o paralelo de Capricórnio, isto é, ligando Leste (Atlântico) e Oeste (Pacífico). Esta rota bioceânica, com cerca de três mil quilômetros de extensão, é uma tentativa de facilitar o escoamento da produção agrícola brasileira e paraguaia. Constituindo-se o transporte um dos gargalos da produção em geral (o chamado “Custo Brasil”).

FIGURA 01: EIXO CAPRICÓRNIO

Fonte: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/mapacapricornioarea.jpg>

As Ferrovias e rodovias do Eixo de Capricórnio propõem beneficiar os produtores da região, que poderão ter acesso rápido e fácil ao mercado asiático, um dos grandes consumidores dos produtos agrícolas brasileiros. Os produtos de cana-de-açúcar, soja e algodão estarão entre os principais beneficiados por esta iniciativa, além dos pecuaristas e agroindústrias.

Com a implementação do Eixo de Capricórnio haverá uma redução de mais ou menos sete mil quilômetros de rota marítima em relação ao percurso feito atualmente pelos Oceanos Atlântico-Índico-Pacífico. No Brasil a conexão ferroviária terá uma extensão de cerca de 1,5 mil quilômetros, complementados pela Bolívia com 1,6 mil quilômetros e Chile com 223 quilômetros. De um lado a outro, o “corredor” deverá ligar o Porto de Santos (São Paulo) a os portos de Arica e Iquique (Chile).

3.3 HIDROVIA PARAGUAI/PARANÁ

Dentre os projetos viabilizados na Hidrovia Paraguai-Paraná destacam-se: Melhoria da navegabilidade do rio Paraguai (trecho APA-Corumbá); Sistema de navegabilidade do rio Paraguai (APA-Corumbá); Sistema de prognóstico dos níveis do rio Paraguai (APA-Águas Arriba); e Sistema de prognóstico dos níveis do rio Paraguai (APA-Assunción).

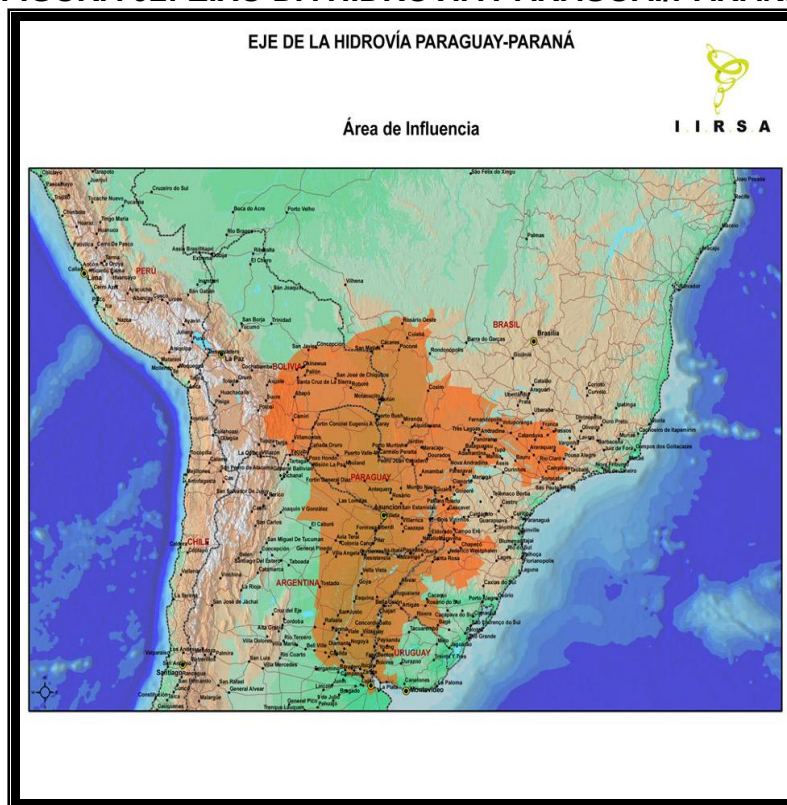
O Eixo hidroviário pretende através de 3.442 Km navegáveis ligar Cáceres (MS) com Buenos Aires (Argentina), e tem meta primordial o escoamento de produtos do Paraguai, bem como dos estados brasileiros. Em relação à localização Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo. Toda a porção oeste do estado do Paraná também poderia ser beneficiada. O objetivo é facilitar o acesso destas regiões interiores sul-americanas aos mercados asiáticos, particularmente da China.

Existe também a intenção de interligação dessas com a Hidrovia Paraná- Tietê, que ligaria São Paulo a Buenos Aires, bem como a interligação a outros sistemas hídricos como do Madeira (que desemboca no Amazonas), que poderia criar uma imensa hidrovia conectando Belém (PA) a Buenos Aires.

3.4 MERCOSUL/CHILE

O Eixo Mercosul destaca os seguintes projetos:

- Adequação do trecho Navegantes – Rio do Sul (SC), para facilitar o fluxo de cargas da região industrial de Santa Catarina com destino ao Porto de Itajaí, adequando a BR 470/SC entre Navegantes e Blumenau, acesso a Timbó, eliminando os trechos mais críticos (esta obra está inserida no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC);
- Ampliação do Aeroporto de Campinas;
- Ampliação do Aeroporto de Guarulhos;
- Conclusão da ampliação da Rodovia São Paulo – Curitiba (Régis Bittencourt);

FIGURA 02: EIXO DA HIDROVIA PARAGUAI/PARANÁ

Fonte: <http://www.iirsa.org/BnacoMedios/Imagenes/mapahpparea.jpg>

- Conclusão da ampliação da Rodovia Belo-Horizonte – São Paulo, (BR-381 trecho BH/MG – divisa MG/SP – Entr. BR-116/SP);
- Construção de uma alça viária com 76,5 Km de extensão, em pista dupla, no contorno de Belo Horizonte (entroncamento BR-381 norte/Ravena – entroncamento BR-382 norte/Betim;
- Construção do Trecho Sul do Rodoanel de São Paulo, com 61,5 Km de extensão. Seu traçado tem início no trevo da rodovia Régis Bittencourt, entroncamento com o Trecho Oeste (concluído em outubro de 2002);
- Construção e pavimentação de 68 Km da BR-158/RS, entre Santa Maria e Rosário do Sul;
- Construção e pavimentação de 133 Km entre Lages, Campos Novos, São Miguel D'Oeste e Paraíso, da BR-282/SC;
- Duplicação e modernização de 348 Km da rodovia BR-101/SC/RS, sendo 248,5 Km no Estado de Santa Catarina e 99,5 Km no Estado do Rio Grande do Sul, contemplando a execução e restauração de pontes, construção de túneis, viadutos,

passagens interiores e passarelas em 247 Km da BR-101/SC, mais 50 Km do contorno de Florianópolis;

- Reposição de defensas no cais do Porto de Itajaí (SC) com recuperação de pavimentação das áreas de circulação e de armazenagem, ampliação de redes de energia elétrica e abastecimento de água, etc., recuperação de edificações e outros serviços;
- Melhoramento e ampliação das infra-estruturas do Porto de São Francisco (SC), com reforço e ampliação das instalações de atracação existentes para movimentação de contêineres e possibilitar a dragagem de aprofundamento para 14 metros, e construção de novo berço para movimentação de granéis sólidos e o remanejamento das operações realizadas no berço 101;
- Novas Pontes Argentina-Brasil (Rio Uruguai), com a identificação dos projetos de infra-estrutura que poderão contribuir para a melhoria do sistema de transportes entre o Brasil e a Argentina, analisando, com especial consideração, a viabilidade de novas conexões sobre o rio Uruguai nas seguintes localidades: Itaqui (BR) e Alvear (AR); Porto Mauá (BR) e Alba Posse (AR); e Porto Xavier (BR) e San Javier (AR);
- Recuperação das instalações e molhes do Porto de Laguna (SC) com vistas à melhoria das condições de acesso ao Porto de Laguna e atracação naquela unidade portuária.
- Recuperação do molhe norte (112 metros).
- Recuperação de cerca de 105 mil toneladas de pedra da curva de molhe;
- Recuperação e manutenção da BR-290/RS, trecho entre Porto Alegre/Uruguaiana-RS, com 620 Km de extensão.

Pode-se verificar neste Eixo, bem como nos demais eixos considerados, um grande alargamento das conexões físicas regionais a partir do Brasil, o que advém dos desejos e projeções geopolíticas de Brasília e das grandes empresas e produtores rurais situados em território brasileiro, além do desejo de acréscimo dos fluxos do comércio entre os países da América do Sul. O Brasil e o Paraná destacam-se nos projetos considerados até por sua posição geográfica, além da capacidade e espacialização produtiva (agrícola e industrial).

FIGURA 03: EIXO MERCOSUL/CHILE

Fonte: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/mapamerchilearea.jpg>

3.5 A INSERÇÃO DOS CAMPOS GERAIS NOS MEGA-PROJETOS DE INTEGRAÇÃO FÍSICA DA AMÉRICA DO SUL

Dos mega-projetos analisados, alguns possuem de uma forma ou outra ligação com a região dos Campos Gerais, sendo que parte dos fluxos de matérias-primas ou produtos acabados, especialmente in natura, terá menor custo de transporte com as rodovias, ferrovias e hidrovias planejadas ou melhoradas. Assim, salientam-se as virtudes e capacidades de certos lugares enquanto nós de rede, no caso dos Campos Gerais, salientam-se o seu entroncamento rodod-ferroviário efetivando a sua interconexão com as demais regiões do Centro-Sul da América do Sul. Torna-se os Campos Gerais um lugar de destaque operacionalizando a sua inserção nas diversas escalas, objetivando o sucesso de empresas e segmentos produtivos selecionados. Nesta busca de eficiência logística, os atores políticos e até representantes da sociedade civil aderem aos discursos do mercado:

Na medida em que as possibilidades dos lugares são hoje mais facilmente conhecidas à escala do mundo, sua escolha para o exercício dessa ou daquela atividade torna-se mais precisa. Disso, aliás, depende o sucesso dos empresários. É desse modo que os lugares se tornam competitivos. O dogma da competitividade não se impõe apenas à economia, mas também, à geografia. (SANTOS, 1996, p. 199).

Os Eixos Mercosul-Chile, Capricórnio e Hidrovia Paraguai-Paraná, bem como o projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi e do CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro, visam melhorar a competitividade regional a partir de maciços investimentos públicos, com financiamentos de BID e Tesouros Nacionais dos países da região. O objetivo é apenas um, facilitar o transporte de mercadorias, principalmente através da conexão Atlântico-Pacífico e Mercosul.

Portanto, são projetos que visam à melhoria do tráfego de cargas para parte dos produtores agrícolas e industriais interessados nos mercados externos, gerando escala e competitividade internacional para as grandes corporações. Tais regiões já foram selecionadas por estarem em confluência com o interesse destas grandes corporações:

Eis por que territórios nacionais se transformam num espaço nacional da economia internacional e os sistemas de engenharia mais modernos, criados em cada país, são mais bem utilizados por firmas transnacionais que pela própria sociedade nacional. (SANTOS, 1996, p. 194).

Sendo assim, por sua seletividade social e territorial, estes projetos não beneficiam a maioria da população local, que, entretanto acaba diretamente envolvida como cidadãos, já que os financiamentos transcorrem na grande maioria dos bolsos dos contribuintes.

Outra falácia trata-se do alegado desenvolvimento sustentável da região, que inclui os aspectos econômicos, sociais, ambientais e tecnológicos, e que deveriam ser preocupação dos Eixos de Integração. Apoiado em alguns conceitos politicamente corretos como a sustentabilidade ambiental, a razão primeira e última destes projetos é a eficiência econômica integrando as modalidades de transportes, sistemas de energia e telecomunicações como estruturas básica de integração e de desenvolvimento.

Se la tecnología representa uno de los pilares fundamentales de definición de la competencia internacional y de construcción de la hegemonia, outro, de similar envergadura aunque de muy distinta naturaleza, es el territorio. A vez confor, generalizado um nuevo paradigma tecnológico y retrezadas las

líneas principales de la valorización del capital y sus mecanismos de dominio, el diseño de una nueva geografía, correspondiente al nuevo momento tecnológico y a sus búsquedas, se ha continuado en el campo privilegiado de disputa. (CECEÑA, 2007, p. 7).

A sustentabilidade ambiental (social) deveria considerar os impactos sobre as populações atingidas pelos projetos de infra-estruturas, tanto em escala local quanto regional. A ideia de eixos de integração e desenvolvimento não ocorre diante da concepção de meros “corredores de transportes”:

El diseño de una nueva geografía y la construcción/modificación de los modos de uso del territorio implican entonces una transformación profunda de las relaciones sociales, de las relaciones entre anciones, de las historias y culturas regionales y del imaginario colectivo como expresión del juego de fuerzas entre las distintas visiones del mundo. La concepción y uso del territorio es un ámbito de lucha civilizatoria, cuyo significado e implicaciones son muy profundos. (CECEÑA, 2007, p. 7).

Nas relações com a sociedade, os projetos de infra-estruturas devem estar inseridos numa visão ampla de gestão ambiental e adotar mecanismos que permitam a participação e contribuição das comunidades afetadas, bem como gerar a maior quantidade possível de impactos negativos em escala local e regional e maximizar o bem-estar das comunidades:

Considere-se, também, o conflito pelo uso dos recursos públicos destinados às infra-estruturas. A corporatização do território, com a destinação prioritária de recursos para atender às necessidades geográficas das grandes empresas, acaba por afetar toda a sociedade, já que desse modo a despesa pública ganha um perfil largamente desfavorável à solução de problemas sociais e locais. O orçamento é uma norma que, nesse caso resolvendo um aspecto do conflito distributivo, em favor da economia globalizada, agrava outros. Mas o orçamento não é global, mas nacional, territorializado. (SANTOS, 1996, p. 270).

Assim, os vultuosos projetos devem sempre trazer como primordial o desenvolvimento das comunidades envolvidas ao invés de tão-somente buscar abrir novas fronteiras de empreendimentos para as grandes corporações:

Dilucidar como se contruye esa nueva geografía y quiénes son sus agentes es asunto de la mayor importancia si queremos entender los procesos sociales que subyacen e los movimientos económicos aparentemente impersonales e inapelables, y si queremos recuperar nuestra capacidad de autorganización contribuyendo a una deconstrucción radical del sistema de dominación. (CECEÑA, 2007, p. 7).

Devem-se levar em consideração os impactos que estes projetos podem causar ao meio ambiente e as comunidades. Os mega-projetos de desenvolvimento encerram o aprofundamento de assimetrias locais e regionais, gerando dependência econômica, desvio de fluxos, etc. Deve-se ainda salientar os riscos de ampliação da dívida externa dos países sul-americanos diante das vultuosas somas que estão e serão ainda destinadas aos projetos da IIRSA.

3.6 CLIA – CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO

De acordo com informações retiradas do sítio da Receita Federal¹⁸, os Portos Secos são recintos alfandegários de uso público situados em zona secundária, que surgiram como uma alternativa para a interiorização da Aduana. Nesses recintos são executados todos os serviços aduaneiros de cargo da Secretaria da Receita Federal. Entre esses serviços, destaca-se o processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e despacho aduaneiro) e a opção de armazenagem entrepostada, trabalhando com diversos tipos de regimes aduaneiros especiais.

A denominação jurídica dos Portos Secos tem sido alterada, bem como suas características elencadas: já foi conhecida como Depósito Alfandegário de Uso Público; depois Estação Aduaneira de Interior (EADI), posteriormente Porto Seco e, mais recentemente, Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA).

Pode-se dizer que a estruturação dos Portos Secos inicia-se em 1995, quando o presidente Fernando Henrique Cardoso institui a política regulatória do setor, obrigando a realização de licitação pública, inclusive para a concessão e permissão de prestação de serviços em recintos alfandegados. De acordo com a Secretaria da Receita Federal do Brasil, a situação dos terminais de Portos Secos, em 2010, é de 62 em funcionamento, 6 licitados e 9 a serem licitados (entre esses últimos está a licitação do terminal de Ponta Grossa).

O debate dos Portos Secos gira em torno da abertura do mercado. De um lado, estão aquelas autoridades que defendem a instalação dos Portos Secos a partir da emissão de uma licença através de requerimento formulado por

¹⁸ Disponível em: www.receitafederal.gov.br. Acesso em 26 de Janeiro de 2009.

empresas que possuam interesse nesses recintos. De outro, estão os representantes dos recintos alfandegários, que defendem a manutenção da atividade como um serviço público, realizado mediante licitação. Conforme Cotta (2006): “Nesse cenário de discussão, encontram-se os CLIA’s e uma grande quantidade de medidas provisórias, projetos de lei, emendas e instruções normativas, freqüentemente alteradas”.¹⁹

A Medida Provisória nº 320/2006²⁰ introduziu a possibilidade de a Secretaria da Receita Federal outorgar a licença para exploração de recintos alfandegários e declarar o seu alfandegamento, eliminando a necessidade de processo licitatório de concessão/permissão de serviço público. Criou o novo modelo de recinto alfandegário denominado Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA), que em seu Art. 1º autoriza esses recintos a realizar as mesmas atividades dos Portos Secos.

Esta Medida Provisória chegou a ser publicada após 189 emendas, mas ao final foi rejeitada pelo Senado Federal. No período de sua vigência foram encaminhados 43 pedidos para instalação de CLIA, inclusive do município de Ponta Grossa, mas foram autorizados somente 4 pedidos (COTTA, 2006).

A Câmara Federal analisa um projeto legislativo para disciplinar os atos jurídicos da Medida Provisória nº 320/06, que:

Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico Industrial Aduaneiro, altera a legislação aduaneira e dá outras providências e que foi rejeitada – Ato Declaratório do Senado Federal nº 1, de 14 de dezembro de 2006.²¹

É necessário cautela para consolidar e impulsionar o crescimento dos Portos Secos, pois estes servem também de porta de entrada para mercadorias produzidas no exterior e que podem concorrer com similares nacionais.

¹⁹ Disponível em: http://www.terra.com.br/istoedinheiro/439/economia/porto_seco.htm. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

²⁰ Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/MPs/2006/mp320.htm>. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

²¹ Disponível em: www.receitafederal.gov.br. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

Cabe salientar também que o Porto Seco não só realiza serviços de armazenagem de mercadorias, mas também uma atividade integrada à movimentação de cargas nos portos e aeroportos.

3.6.1 PLS – 327/2006²²

Este Projeto de Lei “Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA), modifica a legislação aduaneira, alterando as Leis nº 4.502 de 30 de novembro de 1964, a nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, nº 9.010 de 30 de março de 1995, nº 9.069 de 29 de junho de 1995, nº 9.716 de novembro de 1996 e, nº 2.472 de 1º de setembro de 1988, e revoga dispositivos dos Decretos Lei nº 37 de 18 de novembro de 1996 e nº 9.074 de 7 de junho de 1995 e dá outras providências.

Ainda, “Dispõe sobre a abertura dos chamados portos secos (denominados CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro), mediante o regime de licenciamento, substituindo o regime de permissão e concessão. Traz regras sobre a fixação, pelo Conselho Monetário Nacional, dos limites para o porte de valores livres de declaração na entrada e saída do país(...). O PLS – 327/2006 ainda estabelece a modelagem esmiuçada nos itens seguintes:

a) Impossibilidade de outorga da licença

Impossibilita a outorga de licença para exploração de porto seco nas seguintes hipóteses:

- estabelecimento que tenha sido punido, nos últimos cinco anos, com o cancelamento da referida licença, por meio de processo administrativo ou judicial;
- empresa que tenha praticado ou participado de atividade fraudulenta na área tributária e de comércio exterior e que tenha sido autuada ou citada em procedimentos criminais relativos a essas áreas;

²² **Projeto de Lei do Senado PLS – 327/2006.** Disponível em: http://www.senado.gov.br/sf/atividade/materia/Consulta_parl.asp?Tipo_Cons=15&p_cod_senador=950. Acesso em 30 de Janeiro de 2010.

- empresa que mantenha em seu quadro societário pessoa física ou jurídica que tenha tido participação em estabelecimentos enquadrados nas situações descritas nos itens anteriores.

b) Extinção dos regimes de admissão temporária

No caso de importação ou exportação de produtos equivalente àquele submetido ao regime especial, a Secretaria da Receita Federal (SRF) poderá extinguir regimes de admissão ou exportação temporária de partes, peças e componentes de outros produtos, além dos previstos na Lei nº 10.833/03 e outros regimes aduaneiros especiais.

c) Prazo para disponibilização de pessoal pela administração

Fixa o prazo de 180 dias para a SRF e os demais órgãos e agências da administração pública disponibilizem pessoal necessário ao desempenho de suas atividades no porto seco, findo o qual a licença deverá ser outorgada. Tal prazo somente poderá ser prorrogado por igual período se, em razão da disponibilização antes referida, houver comprometimento de pessoal dos antes da administração. Além disso, acrescenta dispositivo fixando que, nos dois primeiros anos após a vigência da nova lei, esses prazos serão contados em dobro.

d) Possibilidade de migração para o novo regime

Estende para os Portos Secos em funcionamento, inclusive àqueles que estejam funcionando por força de medida judicial, a possibilidade de migração de atual regime de concessão e permissão para o de exploração com base em licença.

e) Despacho de mercadorias em recintos não-alfandegados

Somente por razões técnicas, a SRF poderá admitir a movimentação e a armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação em locais ou recintos não alfandegados.

f) Manifestação conjunta de órgãos e agentes da administração

Exige como condição para alfandegamento que, além da SRF, haja manifestação dos demais órgãos e agências da administração pública federal sobre

a adequação do local ou recinto aos requisitos próprios às atividades de controle que esses exercem.

g) Locais para implantação de Portos Secos

Autoriza a licença de exploração de Porto Seco nos municípios onde haja aeroporto internacional ou porto organizado, ou unidade da SRF e limítrofes a esta; ou capital de Estado; incluídos em Região Metropolitana; e no Distrito Federal.

h) Restrições à cobrança pelos serviços de movimentação e armazenagem de cargas nas fronteiras terrestres

As empresas prestadoras dos serviços de alfandegamento em fronteiras terrestres fixarão livremente os preços dos serviços a serem pagos pelos usuários, sendo-lhes vedado cobrar pela mera passagem de veículos e pedestres pelo recinto, na entrada ou saída do país; nas primeiras duas horas de estacionamento de veículos de passageiros; o equivalente a mais de R\$ 3,00 por toneladas, pela pesagem de veículos de transportes de carga; o equivalente a mais de R\$ 5,00 pelas primeiras duas horas de estacionamento de veículo rodoviário de carga em trânsito aduaneiro; e, estipula período unitário superior a seis horas para a cobrança de estacionamento de veículo rodoviário de carga.

i) Fixação, pelo Conselho Monetário Nacional dos limites para o porte de valores livres de declaração na entrada e saída do país

Permite ao Conselho Monetário Nacional fixar o limite dos valores, em dinheiro, dispensados do processamento de transferência bancária para ingresso ou saída de moeda nacional e estrangeira no país.

j) Ressarcimento ao FUNDAF (Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização) por atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiro

Determina a cobrança de taxa a título de ressarcimento ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização – FUNDAF, a ser exigida dos CLIA's e terminais portuários. No caso de ressarcimento por atividades extraordinárias de fiscalização e controle aduaneiro, fixa a taxa AM

3% sobre o valor da receita mensal de armazenagem e movimentação interna de carga nos casos de importação, e em 1% na importação e trânsito.

Assim, mediante a renovação da Medida Provisória e a espera pelo desfecho das atuais tramitações de Projetos de Lei, como o citado acima, o município de Ponta Grossa, que não conseguiu a aprovação do Porto Seco – CLIA permanece no aguardo das regulamentações e liberação de seu pedido.

A interiorização dos portos secos alivia terminais portuários e aeroportos, e para os exportadores do município e região trará a agilização na liberação de cargas destinadas à exportação ou oriundas de exportação. Mas promete-se que o comércio também será beneficiado com a intensificação dos atores do comércio exterior que se localizarão no município. E anuncia-se que a própria indústria será beneficiada no que tange à facilidade para exportação de seus produtos, assim como na importação dos bens de produção e da matéria-prima necessárias.

O poder municipal espera que também ocorrerá um deslocamento da arrecadação de tributos que, ao invés de serem recolhidos nos domicílios dos portos e aeroportos, passam a ser recolhidos no domicílio do Porto Seco (CLIA). No mesmo sentido, projeta-se o incremento do ISS (Imposto Sobre Serviços), pois várias prestadoras de serviços aduaneiros, despachantes, comissárias de despacho, entre outros, se instalarão no município. Isto tudo se a Guerra Fiscal que já afeta os portos marítimos também não se alastrar aos futuros portos secos, anulando o poder arrecadatário das municipalidades onde estes objetos serão implantados.

Anuncia-se também a ampliação de empregos na região. A Delegacia da Receita Federal de Ponta Grossa deverá contar, a partir da implementação do CLIA, com a expansão do seu corpo de funcionários, visto que é o órgão responsável pela tramitação e fiscalização de todas as mercadorias e tramites legal de despachos no CLIA. O número efetivo de postos a serem gerados permanece uma incógnita.

Conta-se com a aprovação do Projeto de Lei para o setor para que se iniciem novamente os tramites de pedido do projeto de implementação do CLIA no município de Ponta Grossa.

3.7 PROJETO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI

Aproveitando os cenários positivos com a ampliação dos fluxos comerciais internacionais e da integração física sul-americana, encontra-se em fase de elaboração o projeto técnico do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi, em Tibagi, na região dos Campos Gerais do Paraná. Os engenheiros responsáveis apresentaram em 12 de junho de 2008, o projeto técnico do empreendimento, que visa se constituir no maior porto de cargas do Brasil e da América Latina. Em apresentação oficial, sendo a primeira aberta ao público, que reuniu vários segmentos da sociedade, entre representantes políticos, empresários, técnicos e representantes da sociedade civil, visou-se “mostrar aos moradores e empresários locais a verdadeira proporção do empreendimento deste que será o maior aeroporto de cargas da América Latina”, conforme declaração do prefeito de Tibagi, Sinval Silva²³.

Segundo os engenheiros²⁴ pelo projeto técnico inicial, está previsto a construção de quatro pistas de 3,5 Km de extensão cada, com capacidade de até 750 mil pousos e decolagens/ano, e com capacidade de receber simultaneamente até quatro das maiores aeronaves do mercado. Para a elaboração do projeto utilizou-se como base o Airbus 380 (capacidade para 800 passageiros). Estão previstas mais dois pares de pistas com 3.500 metros e áreas de segurança em um sítio aeroportuário de 35 Km². (GUIAJPS, 2000)²⁵.

Foram previamente selecionadas seis áreas, e depois de uma série de análises, decidiu-se implantar o empreendimento no Distrito de Alto do Amparo, às margens da BR-376, nos limites entre Tibagi e Ponta Grossa. De acordo com o engenheiro Edison Morozowski, “Devido a uma análise geográfica que fizemos chegamos à conclusão que o local escolhido está em excelente posição em relação à amplitude e também pelos entroncamentos ferroviários e rodoviários que a região

²³ Disponível em: <http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

²⁴ Edison Morozowski, arquiteto e coordenador do projeto técnico do aeroporto; Mozart Mascarenhas, engenheiro de infra-estrutura aeroportuária.

²⁵ Disponível em: http://www.guiasjp.com/opcoes.php?option=5&pubb=&tela=800x600&option=5&id_noticia=31010&id_canal=0. Acesso em 28 de Fevereiro de 2010.

possui, inclusive permitindo no futuro a implantação de uma hidrovía no rio Tibagi”²⁶. Quanto à viabilidade econômica do projeto, o engenheiro Mozart Mascarenhas garante que:

(...) a infra-estrutura aeroportuária do Brasil é insuficiente para atender a demanda que existe hoje, tanto a de passageiros quanto a de cargas. O tráfego aéreo que temos no país está praticamente todo na região sudeste e isto é, muito prejudicial. A construção de um aeroporto de grande porte e fora do eixo Rio – São Paulo é uma necessidade.²⁷

Ainda de acordo com o engenheiro citado, a estrutura do Aeroporto Internacional de Cargas dos Campos Gerais vai desafogar o tráfego aéreo do Sudeste do país e transformar a região:

O aeroporto dos Campos Gerais será referência para a América do Sul em transporte de cargas e vai modificar profundamente a economia da região e do Paraná. “É um projeto muito significativo para a economia e para o aeroporto dos Campos Gerais será referência para a América do Sul em transporte de cargas e vai modificar profundamente a economia da região e do Paraná. “É um projeto muito significativo para a economia e para o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro”.²⁸

²⁶ Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

²⁷ Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

²⁸ Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

FIGURA 04: PROJETO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI

Fonte:

http://www.guiasjp.com/opcoes.php?option=5&pubb=tela=800x600&option=5&id_noticia=31010&id_canal=0

Prontamente o prefeito de Tibagi, Sinval Silva, assinou decreto declarando a área de utilidade pública. “Não se trata de desapropriar a área. O que fizemos foi garantir que ela será vendida aos empreendedores para que o aeroporto seja construído. O local não pode ser vendido nem arrendado sem a anuência da prefeitura.”²⁹

Anuncia-se que, através da Companhia Vale do Tibagi (CAVT), todo o investimento será feito pela iniciativa privada, desde a aquisição do imóvel até as negociações com empresas interessadas no empreendimento. Com custo aproximado de 1,7 bilhões de reais, a obra será dividida em quatro etapas, sendo a primeira de construção da primeira pista, logística e estrutura de segurança para o início das operações, com custo médio de R\$ 330 milhões e prazo de conclusão de três anos.

O projeto é faraônico, esperando tornar-se o 4º maior aeroporto do mundo quando da operação de suas previstas quatro pistas e capacidade de dois mil vôos e decolagens por dia (83 por hora). A área de armazenagem será de 880 mil Km², com oito hangares para grandes aeronaves.

²⁹ Disponível em: (<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=646832>). Acesso em 19 de Agosto de 2010.

Estima o projeto que aproximadamente 600 empresas se instalem junto ao aeroporto, com a previsão de geração de renda e empregos. Projeções do atual prefeito de Tibagi apontam impactos positivos até para os pequenos agricultores e assentados de programas de reforma agrária, com a mudança de seus perfis de produção e de modo a incluir a exportação de frutas e verduras frescas para mercados europeus, norte-americanos, asiáticos, entre outros.

3.7.1 Avaliação do Projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi

Em audiência realizada em Brasília, a ANAC concedeu seu aval para a parte técnica do projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi, e para a representada da empresa Companhia Aeroportuária Vale do Tibagi. O fato de que a agência reguladora não tenha encontrado nenhum empecilho quanto à orientação técnica do projeto foi profundamente comemorada por empresários e políticos locais, embora se esteja ainda aguardando o relatório final com as conclusões do estudo sobre o projeto.

Foi encaminhada ao Ministério da Defesa uma minuta do decreto, que ainda precisa da anuência do presidente para que sejam autorizadas as obras do aeroporto. É após a avaliação do Ministro Nelson Jobim que deverá ter a assinatura do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

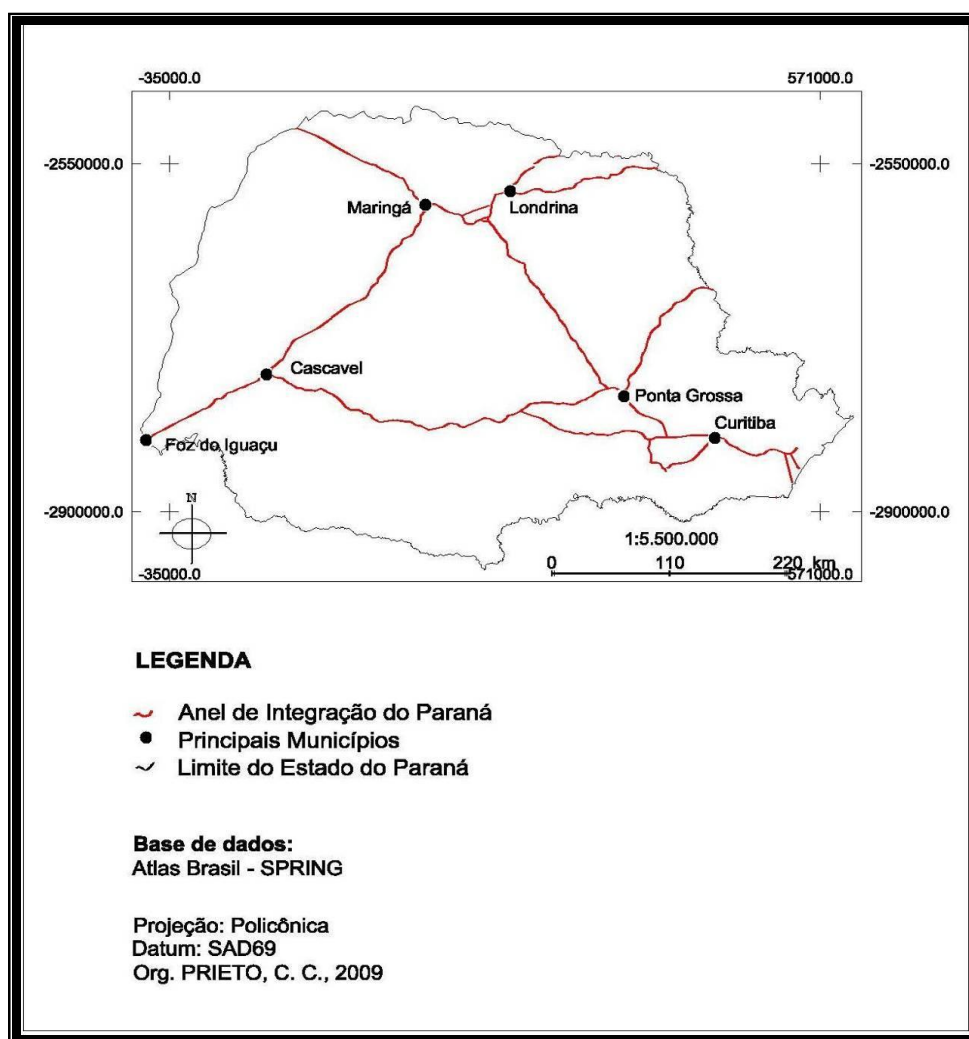
Mas a viabilidade econômica do projeto do mega-aeroporto de cargas esbarra na peculiaridade das cargas geradas na região e entorno, em sua ampla maioria formada por commodities agrícola, cuja competitividade internacional exige o concurso de fretes marítimos, de menor custo que o aéreo. Mesmo que exista a previsão de se incorporar três modais de transportes em suas estratégias (a consolidação da CAVT pretende interligar os modais aéreo, rodoviário e ferroviário)., com possibilidade de desenvolvimento de um quarto (a hidrovia localizada no maior entroncamento rodo-ferroviário do sul do Brasil).

3.8 A BASE LOGÍSTICA DE PONTA GROSSA (PR)

O município de Ponta Grossa localiza-se a 117,70 Km da capital paranaense, Curitiba, e apresenta-se como um importante entroncamento rodo-ferroviário do Paraná (Figuras 05/06). Situado no Segundo Planalto Paranaense, Mesorregião Centro-Occidental, com altitudes médias de 975 metros. Possui área de 2.025.697 Km², ocupando 1% do território paranaense, e população estimada de 306.351 habitantes (IBGE, 2007). Administrativamente é formado pela sede e quatro distritos: Uvaia, Itaiacoca, Guaragi e Piriçuitos.

Sua localização estratégica enquanto entroncamento rodo-ferroviário é apontado como fator fundamental para o sucesso da política de atração de indústrias para o Distrito Industrial de Ponta Grossa, notadamente indústrias de beneficiamento de grãos (soja, cereais), produtos alimentícios, metalúrgicas, madeireiras, entre outras. Cabe destacar também atividades de reflorestamento, pecuária e mineração (talco), além da agricultura com cultivos de soja (192.280 toneladas), milho (114.500 toneladas), trigo (16.200 toneladas), entre outros. (IBGE/IPARDES, 2007).

FIGURA 05: ANEL DE INTEGRAÇÃO DO PARANÁ



O desenvolvimento industrial ocorre principalmente a partir do complexo da soja, que movimenta a agroindústria do município e conferiu-lhe o título de “Capital Mundial da Soja”. Possui o maior complexo armazenador de grãos do Brasil, pois recebe quase a totalidade da produção do Paraná, além de parte do Paraguai e dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (PDMPG, 2006). Ponta Grossa também se firma como a principal cidade exportadora do Paraná, principalmente para os mercados do Japão e Europa (PDMPG, 2006). Com a diversificação industrial a partir dos anos 90, o setor industrial local representa hoje o terceiro maior do estado.

As vantagens logísticas de Ponta Grossa desenvolvem-se desde sua posição privilegiada no cruzamento dos caminhos dos tropeiros, a meio do caminho entre os campos de pecuária do Sul e os mercados consumidores de São

Paulo. Nas últimas décadas do século XIX, a cidade desenvolve novas especialidades no setor de transportes com a chegada das ferrovias – Estrada de Ferro do Paraná e Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande –, quando então se eleva a categoria de principal cidade dos Campos Gerais (até então este “título” cabia a Castro).

As ferrovias permitiram maior integração à economia nacional, estimulando pequenas e médias empresas com junções voltadas de maneira especial à erva-mate, madeira e gado. No entanto, no início do século XX abre-se nova fase com as pequenas indústrias locais, sorvendo significativa mão-de-obra e gerando intenso processo de migração do interior do Paraná em sua direção.

O declínio das ferrovias, coligado a desarticulação do eixo político que permitia o controle da administração, estadual, afeta fortemente a região. Este quadro somente se altera a partir dos anos 70, com as agroindústrias, e anos 90, com a nova onda industrializante. As funções logísticas e comerciais de Ponta Grossa voltam a trair trabalhadores, principalmente do interior do estado.

O município possui 5.300 empresas, sendo 610 estabelecimentos industriais, com 30,46% da participação do PIB municipal (PDMPG/Paranacidade, 2006). Permanece ainda hoje centro urbano de porte médio, pólo da microrregião de Ponta Grossa, destacando-se dentre os demais 14 municípios por sua dimensão populacional e grau de centralidade na oferta de serviços especializados (IPARDES, 2006).

O município oferta o “Programa de Desenvolvimento Industrial (PRODESI), instituído pela Lei Municipal nº 3.947, de 14 de outubro de 1986, que possui como objetivo estimular e facilitar a instalação, ampliação e relocação de empresas industriais”. (PDMPG, 2006, p. 56). Segundo o Plano Diretor, a indústria apresenta uma evolução quanto ao desenvolvimento da arrecadação, com base na arrecadação do imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), sendo em 2003 de 45,91%, em 2004 de 67,80%, e em 2005 com 72,18% (PDMPG, 2006, p. 57).

Salienta-se o município como um dos três eixos principais do estado, composto pelo “grupo agroquímico-moageiro, cujas atividades desenvolvidas são a moagem de soja e a produção de fertilizantes”. (PDMPG, 2006, p. 64). Apresenta-se também a região dos Campos Gerais com aptidão para a produção de grãos e

cereais de inverno e de verão, sendo a agroindústria uma das grandes potencialidades de Ponta Grossa.

Além da posição de entroncamento ferroviário, também destaca-se o entroncamento rodoviário, formado pelas seguintes rodovias que circulam ou atravessam o município:

- BR-373 - Sentido Ponta Grossa – Guarapuava;
- BR-476 - Sentido Rodovia do Café – Londrina;
- BR-376 – Sentido Foz do Iguaçu – Paranaguá;
- BR-151 – Sentido Palmeira – Carambeí – Castro (São Paulo) e,
- PR-513 – Sentido Itaiacoca (Ponta Grossa).³⁰

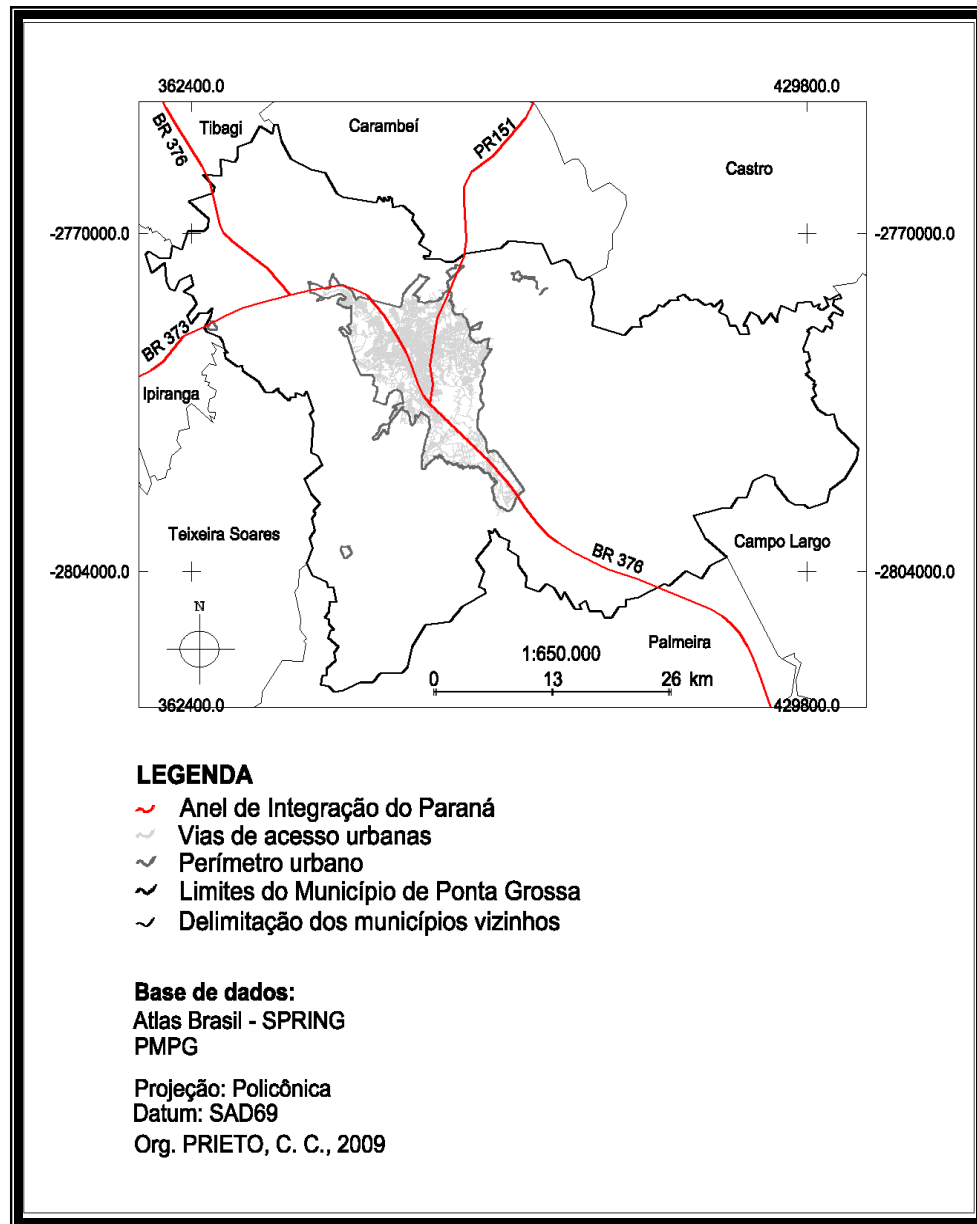
Segundo a ALL (América Latina Logística), representada pela Divisão de patrimônios, no documento “Linhas que compõem a UP Centro Paraná – São Paulo” (PDMPG, 2006, p. 431), as ferrovias que cruzam o município são:

- Guarapuava – desvio Ribas-Ponta Grossa;
- Ponta Grossa – Itaiacoca;
- Ponta Grossa – Reserva; e,
- Ponta Grossa – Raul Mesquita.

³⁰ Disponível em:

(<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/busca?q=legisla%C3%A7%C3%A3o+473780+decreto+135-92-pontagrossa-pr&s=legislacao>). Acesso em 20 de Agosto de 2010.

FIGURA 06: ANEL DE INTEGRAÇÃO DO PARANÁ – PONTA GROSSA



CAPÍTULO IV

SELETIVIDADE SÓCIO-TERRITORIAL (MAS APENAS QUANDO OS FLUXOS VIABILIZAM OS FIXOS)

A implementação dos projetos do CLIA de Ponta Grossa e do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi nos remetem obrigatoriamente à concepção sócio-territorial que norteiam estas políticas de desenvolvimento logístico. Abramovay (1998, p. 2) afirma que a dimensão territorial:

Não se trata de apontar vantagens ou obstáculos geográficos de localização, e sim de estudar a montagem das redes, das convenções, em suma, das instituições que permitem ações cooperativas – que incluem evidentemente, a dos bens públicos como educação, saúde e informação – capazes de enriquecer o tecido social de uma certa localidade.

A implantação desses projetos envolve um complexo de decisões políticas, de planejamento e de ações, que podem culminar em modificações estruturais do território. Analisando o território³¹ delimitado pela região dos Campos Gerais do Paraná, em seu sistema de poder político expresso não apenas no controle político do aparelho de Estado local, mas na estrutura fundiária dominante, poderemos reunir mais elementos para verificar o real alcance social e territorial desses novos objetos geográficos com função logística planejados para a região.

4.1 REDES E SISTEMAS TÉCNICOS ATUAIS

Já destacamos anteriormente a importância das redes e sistemas técnicos no processo de reestruturação do território, que nele se estabelecem de maneira seletiva, e principalmente por meio dos interesses dos agentes hegemônicos. As redes precisam ser apreendidas levando-se em consideração seus aspectos materiais e sociais; o conhecimento de espaço reticulado “vem dessa construção deliberada do espaço como quadro de vida, pronto a responder aos estímulos da produção em todas suas formas materiais e imateriais” (SANTOS, 1996, p. 209). Os sistemas técnicos, componentes das redes geográficas atuais

³¹ Haesbaert (2006) analisa os vários conceitos de território, defendendo a ideia que não se deve analisar o território somente por sua localização; pois espaço geográfico são relações sociais.

“envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e interlocução” (SANTOS, 1996, p. 141).

A globalização econômica anima uma separação sócio-territorial do trabalho, onde somente determinados espaços selecionados estarão presentes neste mercado globalizado. Ao grupo de redes corporativas referem-se ao “conjunto de equipamentos e infra-estruturas especializadas implantadas no território com o propósito de atender a um segmento específico de utilizadores”. (CASTILLO, 1999, p. 169-170), sendo que estas podem ser parcialmente ou totalmente privadas, especialmente grandes corporações.

As grandes corporações implantam a lógica da progressiva especialização das funções produtivas, possibilitando a separação territorial destas e aumentando a racionalidade no território. Os novos objetos geográficos projetados para os Campos Gerais do Paraná funcionarão como novos nós de rede. Mas a questão totalmente em aberto é se esses fixos representados pelo CLIA de Ponta Grossa e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi serão capazes de criarem novos fluxos? Apenas um maior controle e eficiência na circulação dos fluxos de produção da região não significa que serão criados novos fluxos na própria região. Esse fenômeno é conhecido como “corredor de passagem”, onde a infra-estrutura regional serve apenas para a passagem da produção de outros locais.

O que impressiona é a aceleração na transmissão do sistema técnico moderno confrontado aos antecedentes, atuando na configuração territorial: “o território mais o conjunto de objetos existentes sobre ele: objetos naturais ou objetos artificiais que a definem” (SANTOS, 1998, p. 75)³². A característica dessas redes de sistemas técnicos é sua artificialidade e não solidariedade regional, daí que a configuração territorial brasileira deve ser compreendida no seu conjunto³³.

³² “O espaço é o maior conjunto de objetos existentes” (SANTOS, 1998), resultantes de fixos e fluxos. O espaço geográfico nos dá a importância desta interligação de território, como podemos ver na definição de Moreira (1997 apud SILVA, 2004, p. 106), onde as redes surgem da “aceleração dos fluxos de informação, mercadorias, idéias, energia e de pessoas, que determina uma nova forma de olhar a realidade que vai da análise tradicional da região à análise de rede”.

³³ No contraste dinâmico da rede urbana, o espaço da cidade é um “sistema técnico, científico, informacional de objetos e ações” (SANTOS, 1997, p. 90) formando uma tecnosfera distante da psicosfera. A tecnosfera é essa “crescente artificialização do meio”, e a psicosfera resultado “das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo”. (SANTOS, 1996, p. 203).

A conexão dos novos fixos (CLIA e Aeroporto) com o sistema rodoviário existente poderá se constituir em redes coligadas a outras regiões mais distantes, onde os centros de comando podem não ser exatamente os nós de rede.

4.2 FLUXOS DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS E VIABILIZAÇÃO DOS FIXOS CLIA (CENTRO LOGÍSTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO) E AEROPORTO INTERNACIONAL DE CARGAS DE TIBAGI

Para Santos (1998, p. 165), a rede é um espaço geográfico onde há relação entre o que é fixo (casa, porto, armazém, fábricas) e o que é fluxo (movimentos entre os fixos): “As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos.” (SANTOS, 1998, p. 165). Neste contexto, afirmamos que a rede deveria ser sempre flexível de modo a se adequar aos fluxos produzidos na região, de modo a priorizar sempre as demandas das sociedades locais.

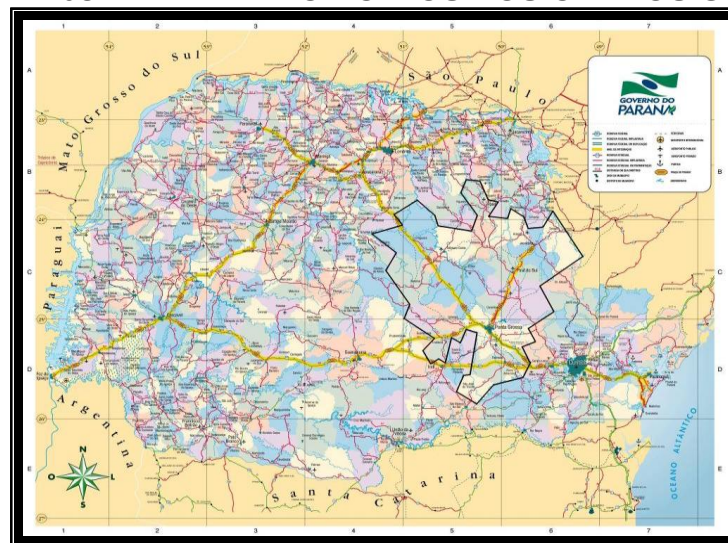
A região dos Campos Gerais é formada por 19 municípios (Ver figura 07), segundo acordo da Associação dos Municípios dos Campos Gerais (AMCG), englobando os municípios de Arapoti, Carambeí, Castro, Imbaú, Ibituva, Ipiranga, Ivaí, Jaguariaíva, Ortigueira, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Porto Amazonas, Reserva, São João do Triunfo, Sengés, Telêmaco Borba, Tibagi e Ventania.

FIGURA 07: PARANÁ: REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS

Fonte / Adaptado:

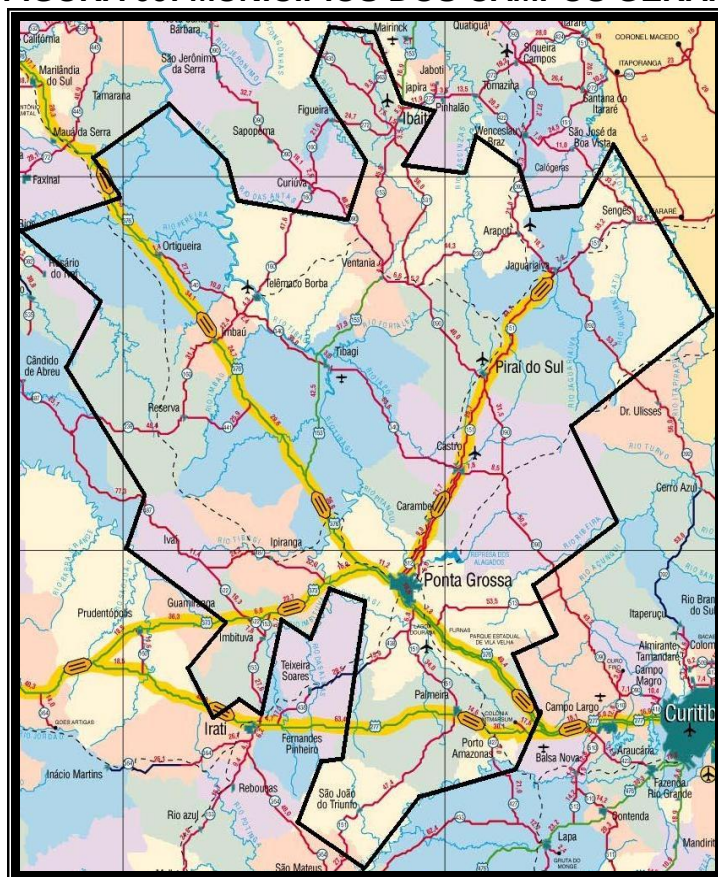
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Parana_Meso_CentroOrientalParanaense.SVG

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

FIGURA 08: PARANÁ: MUNICÍPIOS DOS CAMPOS GERAIS

Fonte / Adaptado: <http://www.guiageo-parana.com/mapa-parana.htm>

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

FIGURA 09: MUNICÍPIOS DOS CAMPOS GERAIS

Fonte / Adaptado: <http://www.guiageo-parana.com/mapa-parana.htm>
 Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

Esses municípios representam significativa parcela das exportações estaduais, além da grande diversificação da produção agropecuária, como leite, soja, trigo, batata, feijão, milho, suínos e aves. Destaque para a maior produtividade de leite do Brasil, com uma produção de 1,07 milhões de litros ao dia, segundo dados da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento.³⁴

São aproximadamente 50.000 ton. de leite e derivados exportados por semestre no Brasil (Tabela 02), destes, cerca de 15% pertencentes às indústrias da região dos Campos Gerais, o que representa cerca de 14 milhões de dólares semestrais de exportação de leite e derivados. No que se referem à circulação da produção leiteira, o transporte rodoviário é utilizado por 92,87% das empresas,

³⁴ Disponível em <http://www.seab.pr.gov.br>. Acesso em 20 de Agosto de 2010.

seguido do marítimo com 78,57% e do aéreo sendo utilizado por uma quantidade menor de empresas com 35,71%.³⁵

TABELA 02: LEITE E DERIVADOS (EXPORTAÇÃO BRASILEIRA)

ANO	TONELADAS	RECEITA (US\$)
JAN a JULHO/2006	52.791	85.935
JAN a JULHO/2007	42.959	93.710

Fonte: SECEX.

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

Em 2007 das exportações brasileiras o Paraná respondeu por 6,16%, um acréscimo de 302% em relação a 2006, os principais produtos foram leite em pó e queijos. Exportando para vários países e regiões, entre eles Estados Unidos, América Latina e África, segundo a CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento)³⁶. O aumento dessas exportações (conforme Gráfico 01) torna-se também primordial para o desenvolvimento da região dos Campos Gerais. No que diz respeito ao transporte destes produtos verifica-se que o modal rodoviário, seguido pelo marítimo, absorve em grande parte a circulação desde a produção até o consumo. Como o leite e seus derivados apresentam-se como um dos principais fluxos da região dos Campos Gerais, pois ao se considerar o ranking dos principais produtos da agropecuária estadual por região, verifica-se que os produtos mais representativos dos Campos Gerais ocupam posição de destaque. A região aparece em segundo lugar na produção de leite e feijão, em terceiro nos suínos, e em quarto na produção de milho e soja³⁷. Percebe-se por estes fluxos que o modal de transporte aéreo, não se salienta como de maior relevância. Assim, a implementação do fixo – Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi -, não se apresenta de grande valia para este tipo de fluxo destinado a exportação na região. Contudo, o CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro torna-se viável visto que,

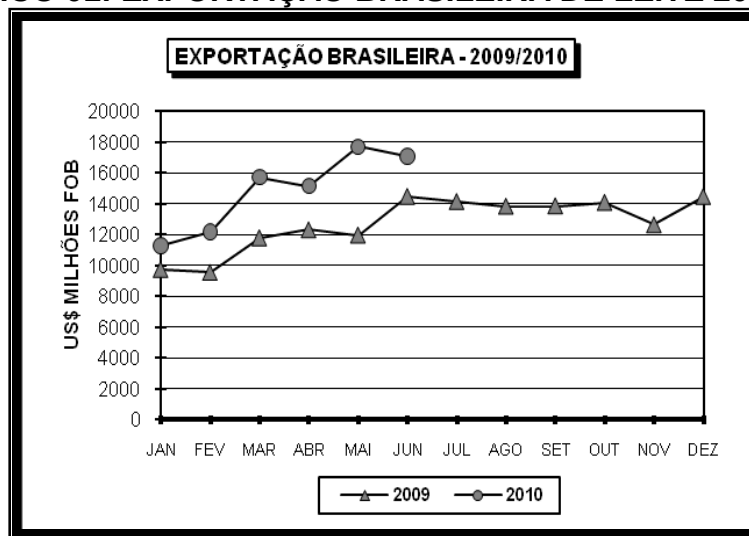
³⁵ Disponível no site: (<http://www.sober.org.br/palestra/9/719.pdf>). Acesso em 20 de Agosto de 2010.

³⁶ Disponível no site: (<http://www.conab.gov.br/detalhe.php?c=18515&t>) . Acesso em 20 de Agosto de 2010.

³⁷ Disponível em: (<http://www.camposgeraismais.com.br/sobre-aregiaio/agropecuaria/>) - Acesso 23 de Agosto de 2010.

agilizaria as exportações, sendo que as empresas possuem a possibilidade de concretizar todos os tramites na própria região, armazenar o produto e, efetivar a intermediação entre o transporte rodoviário – da área produtora -, até o CLIA com a possibilidade de utilizar-se da ferrovia até o porto de Paranaguá, para o embarque em destino ao consumidor.

GRÁFICO 01: EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE LEITE 2009/2010



Fonte: IBGE, 2010.

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

Os CLIA's permitem às empresas exportadoras ou importadoras uma série de vantagens, como otimizar prazos, reduzir custos aduaneiros e até mesmo utilizar serviços completos de logística, formando corredores de transporte multimodal integrados para dinamizar a competitividade entre as áreas de produção e os centros de consumo do país ou exterior. A questão é se o uso desses equipamentos logísticos não estará concentrado em mãos de umas poucas empresas hegemônicas, impondo um acesso seletivo.

Conforme Magalhães Filho (1974), a economia paranaense está baseada na exportação de produtos primários, com destaque para os grãos. O Paraná ocupa papel de relevância no conjunto da economia brasileira por sua participação na oferta agropecuária e na rápida resposta aos estímulos do mercado. Essa concentração de agroindústrias é influenciada por diversos fatores, tais como: disponibilidade de matéria-prima e de mão-de-obra, facilidades de comercialização da produção e disponibilidade e custos de transportes. A redução dos custos associados aos serviços de transportes está ligada às modalidades de transportes e

demais opções intermodais para o rebaixamento dos custos, caso do complexo de rodovias e ferrovias que se ligam ao porto de Paranaguá.

O Paraná contribui historicamente com cerca de 25% da produção brasileira de grãos, predominando a modalidade rodoviária de transporte. Os fluxos mais expressivos cabem aos grãos e farelos de soja e milho, com parcela significativa da agroindústria processadora em pontos de nó de rede, como Ponta Grossa, ou de saída do estado, caso do Porto de Paranaguá.

Em relação à produção agropecuária destacam-se Ponta Grossa, Campo Mourão, Cascavel, Cornélio Procopio, Pato Branco, Guarapuava e Foz do Iguaçu. Em linhas gerais, o perfil geográfico dos fluxos de grãos no Paraná é o seguinte: as regiões Oeste e Sudoeste do estado abastecem a agroindústria processadora localizada em Curitiba e Ponta Grossa, no caso da soja, que se destina à exportação em grão pelo Porto de Paranaguá. Deve-se considerar também um fluxo expressivo de soja que vêm de outras unidades da federação, especialmente Mato Grosso do Sul, para utilizar o porto exportador de Paranaguá, passando parte desta produção pelas rodovias que cruzam o município de Ponta Grossa. É ainda significativo o volume de farelo que percorre este mesmo trajeto associado a fluxos de milho e trigo.³⁸

Essa configuração dos fluxos agropecuários regionais, especialmente no que se refere a milho, soja e farelo de soja, tem o Porto de Paranaguá para 64% do destino, visto que grande parte da produção destina-se ao mercado exterior. O transporte de grãos e farelo de soja pode ser facilitado com a multimodalidade, e reduzir custos de operação logística a partir do CLIA a ser implementado em Ponta Grossa.

Hoje já ocorre a efetiva utilização do transporte rodoviário das regiões produtoras e o transbordo realizado até o Porto de Paranaguá pela ferrovia, operacionalizando e racionalizando custos e infra-estruturas de transportes na região. Com o estímulo a essa movimentação de grãos, farelo de soja e de outras *commodities* até o Porto de Paranaguá por ferrovia, pode-se salientar ainda outros aspectos positivos tais como: pontualidade, redução de perdas e condições gerais

³⁸ Disponível no site: (<http://www.conab.gov.br/detalhe.php?c=18515&t>). Acesso 20 de Agosto de 2010.

de acondicionamento, além de todas as tramitações legais quanto ao processo de exportação que serão efetivadas com considerável redução de custos aduaneiro.³⁹

Outro aspecto a salientar é a exportação realizada por empresas de fruticultura, que necessitam de meios rápidos e eficientes para o transporte de suas cargas. Com o transporte predominantemente rodoviário até os portos, o mercado de frutas busca solucionar questões que oneram a produção brasileira, que representa a terceira maior do mundo, concentrada na produção de laranja, banana, tangerina, coco, mamão, entre outras, com aproximadamente 43 milhões de toneladas por ano⁴⁰. Segundo Maurício Ferraz, gerente de Serviços do IBRAF (Instituto Brasileiro de Frutas)⁴¹, a ampliação das exportações neste segmento passa pela logística, pois “a primeira medida a ser tomada é cuidar do processo de colheita, armazenamento e transporte”⁴².

Quando se trata de exportação, as frutas são muitas das vezes colhidas antes do tempo ideal, para agüentar os impactos ocasionados pelo transporte; só que acabam chegando aos países sem aquela qualidade esperado por consumidores de mercados mais exigentes.

A adoção do modal marítimo para o envio de frutas, ao invés de aviões, precisa ser reavaliado, segundo Ferraz: “hoje 82% de tudo o que o Brasil exporta é por portos, porém a movimentação das mercadorias pelo transporte aéreo é muito mais ágil, o que possibilita colher o produto no momento pronto”.

Salienta ainda Ferraz, que deve-se investir no “uso de ferrovias até chegar aos complexos portuários e o uso de cabotagem para agilizar a movimentação na costa brasileira”. A utilização do modal ferroviário torna o custo mais baixo e diminui o tempo em movimentação, e com uma importante externalidade que é reduzir o número de caminhões em congestionamentos rumo aos portos. Quanto ao uso da cabotagem, afirma Ferraz que: “a ideia seria destacar um porto como principal escoador de frutas. Assim, produtores próximos podem

³⁹ Dados coletados em questionário aplicados a indústrias da região dos Campos Gerais.

⁴⁰ Fonte – FAO/2006.

⁴¹ Fonte – Disponível no site: (<http://www.ibraf.org.br/>). Acesso 20 de Agosto de 2010.

⁴² Deve-se levar em consideração que a maioria da produção de frutas são tropicais, portanto muito perecíveis. Aponta Ferraz: “o papel da cadeia logística é quesito primordial, entre diversos outros, para que se obtenha um retorno econômico”.

enviar suas cargas diretamente e as outras regiões encaminham seus produtos por cabotagem”.

Atualmente, o mercado europeu é o principal destino das frutas brasileiras. Os A Holanda, segundo a IBRAF, absorve 35% - sendo este país a porta de entrada para outros mercados europeus e até mesmo da Ásia e Oriente Médio.

O Paraná é o oitavo estado produtor de frutas, com 3% da produção brasileira⁴³, representados principalmente pela laranja, banana, tangerina, melancia, uva, maçã, caqui e pêssego⁴⁴, produzidos em Nova América da Colina, Andirá, Lapa, Porto Amazonas, entre outros municípios. Com exceção de Porto Amazonas, os municípios que se apresentam como maiores produtores de frutas do Paraná não estão na região dos Campos Gerais, o que pode não indicar a existência de produção significativa que possa estar dando suporte de movimentação para a viabilização do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi.

O projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi apresenta como um dos suportes de sustentação a ampliação das exportações de frutas, principalmente exóticas, para o mercados europeu, asiático e norte-americano. Segundo os articuladores do projeto, existe a intenção de orientação e treinamento de produtores locais da região dos Campos Gerais na produção de frutas destinadas ao mercado internacional, em particular, frutas produzidas de forma orgânica, apresentada como tendência de consumo em mercados internacionais. Sobre isto, afirma Souza:

Tais conceitos seriam certificações, padronizações, rastreabilidade, certificação, rotulagem de transgênicos, selos de origem, e fazem parte de um novo contexto onde a questão da segurança do alimento vem assumindo uma posição de liderança nas discussões entre governo, população e iniciativa privada. Todos estes conceitos, portanto, buscam agregar um novo atributo, universal e que tem sido amplamente valorizado pelos consumidores: a informação. Informações sobre o local onde foi produzido, a tecnologia de produção utilizada, a garantia de que tal tecnologia não apresenta riscos de contaminação para o alimento produzido, saúde do consumidor ou meio ambiente. Os consumidores querem conhecer os produtos que consomem, saber como foram produzidos, a tecnologia utilizada, a qualidade da matéria-prima, a presença ou não de aditivos químicos. (2002, p. 10).

⁴³ Fonte – IBGE – 2006.

⁴⁴ Fonte – SEAB/EMATER.

No discurso de apresentação do projeto do aeroporto⁴⁵ pretende-se articular com treinamento e suporte técnico os pequenos proprietários e a mão-de-obra local que será absorvida, sendo que se pretende que todos os envolvidos sejam oriundos da região. A questão são os recursos necessários para mais este investimento, que provavelmente caberia também ao Estado. Os articuladores do projeto querem que o poder público viabilize não apenas o fixo, mas também os novos fluxos.

A tabela 03 traz as exportações de alguns produtos em destaque na região dos Campos Gerais. Dentre os municípios exportadores do Paraná da região dos Campos Gerais, Ponta Grossa ocupa o 6º lugar e Telêmaco Borba o 7º. Parte destas exportações está representada por pedaços e miudezas comestíveis de galo, carnes de galos/galinhas congeladas, grãos de soja, triturado, óleo de soja refinado, cervejas malte, fertilizantes, madeira, celulose, papel, entre outros. Exportações estas direcionadas em principal para os países asiáticos, europeus e americanos.

⁴⁵ Engenheiro de infra-estrutura portuária Mozart Mascarenhas e Edison Morozowski, arquiteto e coordenador do projeto técnico do aeroporto.

**TABELA 03: EXPORTAÇÃO PARANAENSE POR MUNICÍPIO – US\$ FOB
JANEIRO/JUNHO 2010**

Município	Exportação	Importação
Paranaguá	2.050.735.571	491.160.750
São José dos Pinhais	884.306.325	1.282.489.668
Maringá	716.776.284	97.532.126
Curitiba	661.813.074	1.658.636.308
Araucária	403.013.177	1.078.896.338
Ponta Grossa	344.391.544	87.482.379
Telêmaco Borba	195.453.041	19.077.193
Cascavel	185.179.266	44.794.761
Londrina	175.053.029	151.843.205
Palotina	114.628.159	4.804.417
Rolândia	105.469.584	8.588.222
Cambé	80.700.673	49.028.770
Foz do Iguaçu	80.064.310	57.125.766

Fonte: Adaptado - MDIC <http://www.mdic.gov.br/sitio/sistema/balanca/>
Organização: Sueli A. Nascimento, 2010.

A análise dos volumes de exportações demonstra o potencial de exportação do estado e da região dos Campos Gerais. No que diz respeito aos fluxos de carnes e congelados, o Paraná possui, desde 2008, o projeto “Corredor de Congelados do Paraná”⁴⁶, uma estrutura para inserir os portos de Paranaguá a Antonina no eixo de exportações de carnes brasileiras. Segundo matéria do Bonde News, em 14/03/2008:

O principal objetivo é fazer com que os portos paranaenses ofereçam maior capacidade para recepção, armazenagem, embarque e clientela suficiente para fazer do estado do Paraná um dos principais pólos exportadores de carne do Brasil. A meta é incrementar as exportações pelos portos paranaenses, ampliando inicialmente em 50 mil toneladas por mês o embarque de carnes congeladas.

A implantação do Corredor de Congelados do Paraná e a instalação do escritório do Ministério da Agricultura no porto, agilizando os processos

⁴⁶ Disponível em http://www.bonde.com.br/bonde.php?id_bonde=1-3--581-20080314. Acesso em 10 de Agosto de 2010.

aduanheiros, podem impulsionar as exportações. De janeiro a setembro de 2008, foram exportados pelos portos paranaenses 1,03 milhões de toneladas de carne contra 891,46 mil toneladas no mesmo período de 2007, representando um crescimento de 15,71% nas exportações. Os principais consumidores são Japão, China, Arábia Saudita, Hong Kong, Rússia e Emirados Árabes.

De acordo com Juarez Moraes e Silva, diretor superintendente do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), as carnes congeladas lideram as exportações do terminal:

Os congelados são o nosso grande destaque. De 2006 para 2007 crescemos 50% nas exportações de carne congelada. Este ano, até setembro, em relação a 2007, já registramos alta de 18%. A estrutura implementada nos portos consiste de seis berços destinados à operação de com gelados (quatro em Paranaguá e dois em Antonina), pátio de armazenagem de contêineres em zona primária, capacidade de armazenagem frigorífica para 58.000 toneladas e ramal ferroviário em zona primária, com operações diárias.

Segundo Daniel Gonçalves, superintendente do Ministério da Agricultura do Paraná: “a criação do Corredor de Congelados vem ao encontro das necessidades mundiais. Hoje o Brasil é responsável por 45% das exportações de carne de frango”.⁴⁷ De acordo com o SINDIAVIPAR (Sindicato das Indústrias de Produtos Avícolas do Estado do Paraná), em matéria de 17/03/2010⁴⁸, as exportações de pedaços especiais congelados contribuíram para o crescimento de 27,17% nas exportações paranaenses de fevereiro de 2010.

A estrutura do Corredor de Congelados no Paraná conta com vários armazéns distribuídos estrategicamente pelo estado como pólos logísticos de armazenagem. O mais recente armazém de Cambé deve agilizar o transporte ferroviário com o marítimo a partir da Unidade de Armazenagem Frigorificada, anexa ao terminal Intermodal Rodo-ferroviário de Cambé.

Nesse caso, poder-se-ia argumentar que a implantação de um aeroporto internacional de cargas sustentada em exportações de carnes e derivados congelados vem de encontro a toda uma estrutura já firmemente organizada e concretizada no estado para agilizar, estimular e ampliar largamente as exportações

⁴⁷ Disponível em <http://www.appa.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=207>. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

⁴⁸ Disponível em http://pt.engormix.com/MA-avicultura/noticias/exportacao-frango-congelado-parana_15920.htm. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

destes fluxos. Contudo, é o transporte marítimo que ocupa a centralidade dessa logística do setor, justamente porque oportunizar a oferta no mercado internacional de cortes de carne a um menor custo benefício direto da possibilidade da frigorificação dos contêineres e porções de navios.

Na Figura 01 é possível verificar a localização dos Terminais de Cargas – TECA, segundo a Infraero. No Paraná existem três Terminais de Cargas – Londrina, Curitiba (Afonso Pena) e de Foz Iguaçu/Cataratas e, ainda segundo a Infraero, as redes TECA são consideradas:

Portões de entrada do desenvolvimento econômico do país, os 34 Terminais de Logística de Cargas da Infraero – TECA – possuem equipamentos de última geração, infra-estrutura moderna e completa para receber os mais diversos tipos de cargas e garantir que sejam movimentados e armazenados com segurança. A Rede Teca conta com câmeras frigoríficas, áreas especiais para cargas valiosas, material radioativo e demais artigos perigosos. Tudo isso faz da Infraero referência na atividades de Logística de Carga e na disponibilização de facilidades e serviços para todos os integrantes da cadeia logística multimodal.

FIGURA 10 : TERMINAL DE CARGAS NO BRASIL - TECA



Fonte: INFRAERO - <http://www.infraero.gov.br/infraerocargo/>

A tabela 04 traz o volume de cargas efetuado nos Aeroportos Internacionais de Guarulhos e Campinas, dois dos mais movimentados do país, com considerável fluxo de cargas domésticas e internacionais. Em comparativo, os três aeroportos paranaense que possuem TECA, apesar de dois deles serem aeroportos internacionais – Curitiba e Foz do Iguaçu -, possuem dimensões de cargas inferiores aos anteriores e volumes muito pequenos de cargas movimentadas. No Aeroporto Internacional de Curitiba as importações são maiores que as exportações, fato explicado pelo grande parque industrial da Região Metropolitana de Curitiba e sua necessidade de peças e componentes que atendem principalmente aos setores automobilísticos e de eletro-eletrônicos.

Segundo a INFRAERO (2009/2010), o Aeroporto Internacional de Curitiba representa 4,3% das importações e 2,7% das exportações entre os Terminais de Cargas do país.

TABELA 04: MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS TECAS - TERMINAIS DE CARGAS SUDESTE E SUL - JAN. e FEV./2010

Movimentação de Cargas nos TECAS - Terminais de Cargas - Jan. e Fev./2010						
	Jan./2010			Fev./2010		
	Domésticas	Internacionais	Total	Domésticas	Internacionais	Total
Região Sudeste						
Aeroporto Internacional de Guarulhos	7.491.580	15.778.899	23.270.479	15.352.879	31.686.503	47.039.382
Aeroporto Internacional de Campinas	391.173	15.428.279	15.819.452	952.767	31.666.925	32.619.692
Região Sul						
Aeroporto Internacional de Curitiba	507.379	1.177.162	1.684.541	1.126.895	2.475.523	3.602.418
Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu	45.913	9.325	55.238	85.206	50.130	135.336
Aeroporto de Londrina	92.845	0	92.845	171.742	0	171.742

Fonte: INFRAERO, 2010.

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

Observa-se que o modal aéreo é ainda pouco demandado pelos atuais fluxos de importação e exportação, refletindo-se no baixo uso desses Terminais de Cargas do estado. Isto se deve, em particular, ao custo do transporte

que inviabiliza a competitividade externa, mas também em decorrência do baixo valor agregado dos produtos brasileiros.

Portanto, a viabilização do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi depende fundamentalmente da criação de novos fluxos, caso dos projetos de produção de frutas com base na produção orgânica.

4.3 REESTRUTURAÇÃO SÓCIO-TERRITORIAL

Somente nas últimas décadas que a industrialização dos Campos Gerais do Paraná pode ir além da agroindústria, de forma a transformar a desvantagem da proximidade da capital Curitiba em algumas vantagens pontuais na atração de indústrias de dinâmica independente do agronegócio. Esse novo padrão industrial, no entanto, já está ameaçado pela falta de áreas próximas da área urbana de Ponta Grossa e das rodovias que ligam a cidade com a capital e outras regiões do estado. Com referência ao parque industrial de Ponta Grossa, pode-se verificar na matéria de Patrícia B. M. Diogo, publicada dia 16/05/2010, pelo Jornal da Manhã, que:

O governo municipal reconhece a falta de áreas para doação e diz que estuda a possibilidade de pleitear áreas ao governo federal para ampliar o Distrito Industrial. A ausência de áreas para doação através do governo municipal pode fazer com que Ponta Grossa perca novos investimentos. A Prefeitura, no entanto, diz que estuda ampliar o Distrito Industrial Cyro Martins e que deve pleitear áreas da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e da Rede Ferroviária Federal (RFSSA), além de adquirir outras particulares. O valor destinado para as aquisições, no entanto, não é citado pelo governo municipal.

No caso dos fluxos articulados a parques industriais e destinados a exportação verifica-se que a via aérea possui acréscimos. O principal concorrente desta modalidade de transporte, a via marítima, se apresenta superlotada, com terminais de cargas abarrotados, conforme a reportagem da organização dos Estados Iberoamericanos:

O Brasil agrícola está produzindo como nunca. É líder mundial em soja, milho, açúcar, café, carne bovina e de frango. Mas, na hora de escoar essa produção até os pontos de Vanda ou portos exportadores, o país enfrenta sérios problemas com a ineficiência dos sistemas de transportes. São rodovias em situação precária, caminhões sucateados, ferrovias sem

investimentos e terminais portuários sobrecarregados. Além disso, a produção está espalhando-se para o centro-oeste e norte do país e distanciando-se dos grandes centros consumidores e dos canais exportadores, como sul e sudeste, o que encarece os custos com transportes e põe em risco a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional....Enquanto o Índice Internacional de movimentação nos portos é de 40 contêineres/hora, no Brasil a média é de 27. Esse é um dos motivos pelos quais todos os anos caminhões formam filas de até 150 quilômetros de extensão para descarregar suas cargas no porto de Paranaguá (PR).⁴⁹

A modalidade aérea ainda pode apresentar a vantagem de minimizar os problemas de sobrecarga e péssimas condições das estradas, diante da estrutura logística defasada existente.

A implantação de um aeroporto internacional de cargas, na região dos Campos Gerais e do CLIA caracteriza-se como uma política territorial, uma vez que o desenvolvimento logístico envolve agentes políticos e empresas hegemônicas (a Tabela 05 traz as maiores empresas exportadoras da região dos Campos Gerais), remodelando seu espaço e sua sociedade, como define Lima (2008).

TABELA 05: MAIORES EMPRESAS EXPORTADORAS - POR FAIXA DE VALOR (US\$) - (JAN-DEZ/2009) (CRITÉRIO - DOMICÍLIO FISCAL)

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior		
Secretaria de Comércio Exterior – SECEX		
Departamento de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior – DEPLA		
EMPRESAS EXPORTADORAS POR FAIXA DE VALOR (US\$) - (JAN-DEZ/2009)		
(CRITÉRIO - DOMICÍLIO FISCAL)		
Município	Empresa	Faixa
PONTA GROSSA	SADIA S.A.	Acima de US\$ 50 milhões
PONTA GROSSA	NIDERA SEMENTES LTDA.	Acima de US\$ 50 milhões
PONTA GROSSA	BUNGE ALIMENTOS S/A	Acima de US\$ 50 milhões
PONTA GROSSA	LDC BIOENERGIA S.A.	Acima de US\$ 50 milhões
PONTA GROSSA	LOUIS DREYFUS COMMODITIES BRASIL S.A.	Acima de US\$ 50 milhões
TELEMACO BORBA	KLABIN S.A.	Acima de US\$ 50 milhões
ARAPOTI	BUNGE ALIMENTOS S/A	Entre US\$ 10 e 50 milhões

⁴⁹ Disponível em http://www.oei.es/divulgacioncientifica/reportajes_087.htm . Acesso em 23 de Agosto de 2010.

ARAPOTI	STORA ENSO ARAPOTI INDUSTRIA DE PAPEL S.A.	Entre US\$ 10 e 50 milhões
CASTRO	COOPERATIVA AGROPECUARIA CASTROLANDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
JAGUARIAIVA	BRASPINE MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
PONTA GROSSA	CARGILL AGRICOLA S A	Entre US\$ 10 e 50 milhões
PONTA GROSSA	TETRA PAK LTDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
PONTA GROSSA	BUNGE FERTILIZANTES S/A	Entre US\$ 10 e 50 milhões
TELEMACO BORBA	BRASLUMBER INDUSTRIA DE MOLDURAS LTDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
TELEMACO BORBA	SCANCOM DO BRASIL LTDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
TIBAGI	BUNGE ALIMENTOS S/A	Entre US\$ 10 e 50 milhões
VENTANIA	INDUSTRIA DE COMPENSADOS SUDATI LTDA	Entre US\$ 10 e 50 milhões
CARAMBEI	BATAVO COOPERATIVA AGROINDUSTRIAL	Entre US\$ 1 e 10 milhões
CASTRO	PINCEIS TIGRE S A	Entre US\$ 1 e 10 milhões
IMBITUVA	MADEIREIRA BELO HORIZONTE LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
IMBITUVA	LAMINADORA CENTENARIO LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
IMBITUVA	COMPENSADOS LASELVA LTDA.	Entre US\$ 1 e 10 milhões
IMBITUVA	COMPENSADOS RELVAPLAC LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
IMBITUVA	LAMINADOS DIWAL LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PALMEIRA	BUNGE ALIMENTOS S/A	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PIRAI DO SUL	IGUACU CELULOSE PAPEL S/A	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	CONTINENTAL DO BRASIL PRODUTOS AUTOMOTIVOS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	L.P BRASIL OSB INDUSTRIA E COMERCIO S.A.	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	CERVEJARIAS KAISER BRASIL S.A.	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	TOZAN ALIMENTOS ORGANICOS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	AGUIA FLORESTAL INDUSTRIA DE MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	BUNGE ALIMENTOS S/A	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	SGS AGRICULTURA E INDUSTRIA LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	GEROMA DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	SOLAE DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO DE ALIMENTOS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	AGUIA SISTEMAS DE ARMAZENAGEM S/A	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	AGROCETE INDUSTRIA E COMERCIO PROD AGROPECUARIOS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
PONTA GROSSA	WOSGRAU PARTICIPACOES IND E COMERCIO LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
SENGES	MIRALUZ IND E COM DE MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões

SENGES	RESINAS DO PARANA INDUSTRIA E COMERCIO LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
SENGES	LINEA PARANA MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
SENGES	TAEDDA INDUSTRIA E COMERCIO DE MOVEIS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
SENGES	SENGES PAPEL E CELULOSE LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	MADEIRAS GUAMIRANGA LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	PAZA, VANZELLA & CIA LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	PALEDSON INDUSTRIA E COMERCIO DE MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	CASWOOD INDUSTRIA MADEIREIRA LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	ECCOMAD INDUSTRIA E COMERCIO DE MADEIRAS LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões
TELEMACO BORBA	MADEIREIRA LAJUFER LTDA	Entre US\$ 1 e 10 milhões

Fonte: MDIC, 2009

Adaptado de <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1444&refr=603>

Organização: Sueli A Nascimento, 2010.

O espaço geográfico é demarcado e arquitetado para ser aceito por esse novo modo de produção/consumo da atualidade, pelo volume de ordens informacionais, pelo grau de absorção de recentes descobertas científicas e técnicas. Em proporção cada vez maior e com intensidade, ciência técnica e informação caminham juntas na remodelação do espaço.(LIMA, 2008, [...]).

A inserção regional nos mercados externos delineia nova dinâmica de diferenciação do território, com a ampliação da seletividade territorial, com modernos serviços de logística como transportes e comunicações, usando-se de políticas públicas e privadas para efetivar a reestruturação sócioespacial, que vem de encontro, principalmente, aos interesses do capital dominante.

Conforme se implantam novas infra-estruturas, representadas pelos projetos do CLIA e do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi, que se associam às pré-existentes, a logística territorial regional se adequa às exigências da competitividade da economia global.

A inserção desses objetos e infra-estruturas, com intervenções públicas e privadas, acelera o uso dos territórios pelas empresas hegemônicas e muitas vezes com poucas repercussões para as sociedades locais. De acordo com Lima (2008):

À medida que regiões almejam participar dos negócios internacionais são obrigadas a inscrever os serviços no discernimento dos projetos de mudanças sócioespaciais. Para a sincronia da funcionalidade do sistema, os objetos geográficos têm que se articularem às necessidades dos fluxos, o que é atendido pelos serviços modernos, exemplificados, principalmente pelos meios de comunicação a longa distância, instrumento de base para o controle dos fluxos, responsáveis pela circulação de idéias, pessoas e mercadorias⁵⁰.

As empresas hegemônicas ligadas ao agronegócio representam a grande massa de fluxos produzidos nos Campos Gerais, pois com seu grande volume de exportação e, conseqüentemente, os retornos fiscais para seus respectivos municípios conseguem ditar regras e delinear grande parte dos investimentos estruturais públicos da região. E esse modelo público-privado, onde há cooperação e investimentos de ambas as partes na adequação do desenvolvimento da região para favorecer mais a reprodução do capital do que propriamente a sociedade.

4.4 DESTERRITORIALIZAÇÃO E (RE)TERRITORIALIZAÇÃO DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS

O território apresenta, para C. Raffestin (1993, p. 143), um destaque ao caráter político:

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou absolutamente (...)o ator "territorializa" o espaço.

Assim, o território apresenta sentido de poder, de poder político, de dominação, de apropriação. Essas relações de poder são exercidas por pessoas ou grupos de pessoas, e, na atualidade, cada vez mais por grandes empresas e grupos de empresas que acendem ao território seu poder decisório. Esse poder decisório manifesta-se na capacidade empresarial de organizar a gestão do território, compreendido como seu "corpo logístico" ou aparelho logístico.

⁵⁰ Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/232.htm>. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

Mas a força criativa do capital somente pode ser manifestar quando destruída as formas anteriores já não mais capazes de gerar os lucros necessários para o crescimento do sistema. Na abordagem de Haesbaert, a desterritorialização é “produto espacial do embate entre classes sociais e da relação capital-trabalho” (HAESBAERT apud SPOSITO, 2004, p. 18). Assim, temos as configurações de território-redes, que entende-se “como sendo espaços dispersos, descontínuos, conectados em redes através do mundo” (HAESBAERT, 2006, p. 358), utilizando-se de vocações apresentadas pelo territórios e os ativando para produzir as mudanças necessárias para o capital vigente.

Neste sentido, o Centro Logístico Industrial Aduaneiro e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi anunciam essa nova configuração logística da região dos Campos Gerais. O Estado é chamado a cumprir seu papel na implementação dessa nova logística ou materialidade do território, demonstrando que o território é construído por relações simultaneamente políticas e econômicas.

Para viabilizar esses projetos o Estado entra com incentivos fiscais e subsídios, e na região dos Campos Gerais pode-se ainda destacar a política local de doação de terrenos e terraplanagens, entre outros, para empresas que se apresentam como interessadas em se instalar na região. No caso do CLIA, que será efetivado através de capital público-privado, o poder público local entrará com a doação do terreno e terraplanagens para a edificação de referido fixo no território, evidenciando a região para a atração do capital, de empresas, de grandes corporações e empresas de prestações de serviços que estão coligados ao CLIA. Poderá se verificar posteriormente a implementação do CLIA que o território anexará mais uma especialidade na divisão social e territorial do trabalho com a presença das referidas empresas de prestação de serviços.

A promiscuidade da fusão entre interesses e capitais públicos e privados é ocultada pelo anuncio da criação de novos postos de trabalho e maior arrecadação fiscal, bem como da melhora da estrutura de circulação. Estas justificativas aparecem como pano de fundo para explicar o pagamento da conta por tamanhos empreendimentos, que serão quitados pelos impostos dos contribuintes, ou seja, de toda a sociedade.

Além das empresas hegemônicas, algumas empresas locais, de alguns ramos restritos de atividade, poderão ter suas condições de competitividade alargadas a partir de uma conexão mais vantajada e acelerada com o mercado

externo, tendo um aprimoramento e desenvolvimento de especializações. Novamente o Estado será chamado para atender a futura necessidade de oferta de cursos profissionalizantes, que poderão ser ministrados pelas instituições sediadas na região, tais como Sesi, Senai e Sesc.

O CLIA parece ser um objeto mais viável que o Aeroporto do Tibagi porque simplesmente já existe uma demanda reprimida das muitas empresas de logística hoje localizadas em postos de gasolina no anel rodoviário no entorno da cidade de Ponta Grossa, que oferecem uma pequena infra-estrutura para a ligação entre os produtores locais e os caminhoneiros. A partir da implementação do CLIA, a especialização destes serviços e a quantidade de fluxos em circulação tende a ser acrescido consideravelmente e, necessitará de um número maior de agências e profissionais qualificados, atraindo o aperfeiçoamento profissional e uma gama maior de tecnologias envolvidas, o que poderá alterar consideravelmente o perfil econômico e profissional da região.

De acordo com Fernando Saraiva, delegado responsável pela agência da Delegacia da Receita Federal de Ponta Grossa⁵¹, “o comércio será beneficiado com a presença dos intervenientes no comércio exterior que aqui se localizarão”, a partir da implementação do CLIA. Também “a indústria será beneficiada no que tange à facilidade para a exportação de seus produtos, assim como na importação dos bens de produção e da matéria-prima correspondente a sua atuação”. Comenta ainda, no que diz respeito à prestação de serviços “a prestação dos serviços aduaneiros em CLIA próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos”, salientando também “o incremento do ISS (Imposto Sobre Serviços), que será acrescido através das arrecadações dos prestadores de serviços aduaneiros (despachantes, comissários de despachos aduaneiros, etc.), que na região se instalarão”.

Como todos os serviços aduaneiros de tramites legais estarão sob a responsabilidade da Delegacia da Receita Federal (fiscalizações, autorizações), salienta também o delegado Fernando Saraiva que haverá necessidade de “um acréscimo considerável de pessoal especializado na agência da Delegacia da Receita Federal de Ponta Grossa, precisando, possivelmente de futuros concursos,

⁵¹ Em resposta a questionário aplicado conforme anexos.

tendo em vista que o quadro funcional existente na agência de Ponta Grossa já é insuficiente para as demandas existentes na região”.

No que tange ao poder público local, representado pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a mesma está preparando estudo de viabilidade entre empresários que se utilizarão do CLIA e consultando-os como futuros investidores em potencial. De acordo com Albino Tramujas, presidente da ABCLIA (Associação Brasileira dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros).⁵²

O Clia se viabiliza devido ao grande fluxo de exportação do município (exportações 70% - importações 30%); Ponta Grossa exporta mais que Maringá, Londrina e Apucarana juntas; Grande fluxo rodoviário com destino ao Porto de Paranaguá; Entroncamento rodo-ferroviário; Flexibilidade em utilizar dois modais de transportes (rodoviário e ferroviário).

Ainda segundo Albino Tramujas, “a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa deverá ‘ceder’ o local – mediante aprovação da Câmara Municipal -, como faz parte da política pública local, feita a indústrias que vêm a se instalar no município”. Salaria também que “o poder público local está elaborando o projeto de viabilidade econômica, tramitações políticas, fomento junto à iniciativa privada que investirá e se utilizará em potencial do CLIA”.

O local predisposto para a implementação do CLIA será, “com mais ou menos 300 mil m², localizado no Distrito Industrial do município, entre as rodovias e a ferrovia, com saída para Curitiba/Paranaguá, esclarece o Sr. Albino Tramujas. Salaria ainda a possibilidade de “utilização de mais de uma modal de transportes e com a possibilidade de caminhões fazerem de 2 a 3 viagens com os fluxos até o CLIA e estes fluxos (principalmente grãos e farelo) chegar a Paranaguá pela ferrovia”.

Segundo Albino Tramujas, espera-se no futuro que o atraia “indústrias montadoras (...), onde os produtos serão montados dentro do entrepostamento industrial do CLIA”.

Quanto à utilização dos modais de transporte, Albino Tramujas salienta que “o ferroviário será utilizado para as *commodities* e o rodoviário para os produtos agregados”, sendo que as indústrias que mais se utilizaram do CLIA serão as agroindústrias, metalmecânica, química, com a armazenagem e tramitações

⁵² Em resposta a questionário aplicado conforme anexos.

legais de exportação de produtos tais como: grãos, farelo, óleos, madeira, bobinas de papel, resinas, tintas, produtos automotivos, entre outros.

No que tange às empresas entrevistadas (em resposta a questionários aplicados conforme anexos) nos setores de papel e celulose, máquinas e equipamentos, correias, leite e derivados, e grãos e derivados, cabe salientar que foram escolhidas segundo a regularidade de exportações. As empresas entrevistadas possuem entre 10 e 45% da produção destinadas a mercados externos, principalmente Américas, Europa, Ásia e África. Além das exportações estas empresas possuem grande parcela de seus fluxos destinados a abastecer o mercado interno brasileiro.

Queixa generalizada entre as empresas entrevistadas foi quanto aos embarços aduaneiros, a disponibilidade de armazenagem e a espera do embarque quanto do trâmite na EADI (Estação Aduaneira Interior Columbia de Curitiba). Assim, esperam que a partir da implementação do CLIA na região haverá agilidade nos trâmites aduaneiros, na movimentação e no embarque, bem como estímulo ao uso de mais de um modal de transportes na movimentação dos fluxos até o Porto de Paranaguá.

As empresas ainda, em resposta aos questionários, salientam que para a circulação de seus fluxos nos mercados interno e externo e na aquisição da matéria-prima é utilizado principalmente o modal rodoviário (e o aéreo em casos mais urgentes e em pequena escala), visto que hoje as empresas trabalham com um estoque mínimo, necessitando receber suas mercadorias em data e hora marcada.

Em relação ao mercado externo as empresas entrevistadas utilizam-se das conexões entre os modais rodoviário, ferroviário e marítimo, principalmente o rodoviário até os fluxos chegarem ao porto. Com a efetivação do CLIA, o modal rodoviário será utilizado para que os fluxos de produção de grãos se concentrem no centro logístico e, posteriormente, redirecionado até o porto através do modal ferroviário. A presença do CLIA atrairia grande fatia das exportações da região, tornando-se um grande diferencial regional.

De acordo com as empresas entrevistadas, o CLIA trará uma redução média de 12 a 30% nos custos do transporte, possibilitando a armazenagem dos produtos, utilização de modais diferenciados de transportes, ganhos de tempo e nos desembarços aduaneiros.

Cabe salientar a importância estratégica da ligação com os estados de São Paulo e da região Sul (Santa Catarina e Rio Grande do Sul); da ligação com os países da América do Sul (Paraguai, Argentina); e do volume de produção agrícola elevado, que permite a exploração dos processos secundários do setor – beneficiamento, extração, pesquisa, industrialização, entre outros, que a estruturam como região vocacionada e predisposta a receber novas infra-estruturas que a colocaram em evidência regional e nacional enquanto nó de rede.

Se o CLIA parece se adequar perfeitamente aos usos do território em curso nos Campos já o Aeroporto de Tibagi parece superdimensionado. Além disto, cogita-se também no meio político estadual a intenção de implementação de um aeroporto internacional de cargas em Paranaguá. Segundo o jornalista Ivan Bueno⁵³, a Prefeitura Municipal de Paranaguá discute a localização “do futuro aeroporto internacional de cargas que está sendo planejado para operar dentro do município de Paranaguá”. Percebe-se que o fomento político de construção de um aeroporto internacional de cargas não está sendo feito somente na região dos Campos Gerais. Cabe levantar o questionamento se os referidos projetos não possuem mais o intento de fomento político propriamente dito e/ou um embate entre partidos políticos, com intento principal de angariar votos.

⁵³ Entrevista publicada no site da Prefeitura Municipal de Paranaguá. Disponível em (http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias.php?noticia_id=289). Acesso em 23 de Agosto de 2010.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com os aparatos técnicos e de infra-estruturas existentes, os territórios necessitam vocacionar-se gradativamente e seletivamente, aperfeiçoando ou dinamizando suas vocações ou ainda criando novas vocações. No intento de atrair capitais e oferecer às corporações locais condições de competitividade, torna-se necessário tornar a circulação um espaço de tempo rápido, como é a produção.

As transformações socioeconômicas desencadeiam mudanças em seus diversos meios, e a região dos Campos Gerais não é diferente, passando por uma reestruturação territorial constante. Esse processo de desterritorialização - (re)territorialização ocorre mediante a incorporação de novos aparatos tecnológicos, que buscam a inclusão na dinâmica de mercado mais abrangente e eficiente em suas diversas escalas.

Assim, a afinidade entre espaço e inovação demanda que governos e corporações empresariais invistam em estudos e diagnósticos das necessidades territoriais de desenvolvimento de infra-estrutura e logística. Esses espaços planejados são requalificados para atender particularmente aos interesses dos atores hegemônicos, os quais influenciam de forma definitiva os interesses da sociedade regional.

Essa conexão global ocorre pela propagação espacialmente seletiva dos objetos técnicos-informacionais. Dessa forma, novos fixos a serem implementados – CLIA (Centro Logístico Industrial Aduaneiro) e o Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi – representam imperativos de acréscimo dos fluxos de bens materiais, em específico à circulação dos fluxos de produção da região dos Campos Gerais para mercados externos.

Analisando-se a atual malha regional de transporte de cargas pelo modal aéreo e a atual configuração dos fluxos da região dos Campos Gerais do Paraná, deduz-se que o projeto do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi está superdimensionado. Por mais que seja redistribuída carga de outras regiões do estado ou até de regiões vizinhas do Mercosul, existem outros aeroportos de carga mais próximos destas exercendo forte concorrência.

A exploração de potencialidades de cargas a serem destinadas ao modal de transporte aéreo na região são pré-condições ao projeto do Aeroporto de Tibagi e não desdobramentos “naturais” como alegam seus defensores. Sem uma

clara intenção política da União em prover (re)direcionamentos de produções, como por exemplo o leite e seus derivados, carnes nobres e congelados, frutas orgânicas, entre outros, a demanda pelo modal aéreo de cargas continuará insuficiente na região. Ocorre que os recursos para essa reconversão agrícola e o mega-projeto do Aeroporto de Tibagi não parecem existir.

É inevitável que se conclua que o projeto de implementação do Aeroporto Internacional de Cargas de Tibagi coloca-se para a região mais como objeto de fomento político, com fins eleitorais e queda de braço entre partidos e municipalidades, que propriamente econômico e técnico, pois mostra-se como um empreendimento de proporções que não serão absorvidas e efetivamente utilizadas pela região.

No que diz respeito ao CLIA (Centro Logístico Industrial Aduaneiro), observa-se um cenário oposto, pois através das análises desta pesquisa os fluxos efetivados na região dos Campos Gerais indicam demandas concretas para sua viabilidade. A região dos Campos Gerais está vocacionada na produção de grãos, e sua agroindústria efetivada no processamento destes. Podemos salientar ainda os demais fluxos representados por produtos acabados que a região distribui para o mercado interno e externo.

A região apresenta-se totalmente estruturada no que se refere às instituições governamentais necessárias – a existência da Agência da Receita Federal e da Polícia Federal -, e possui localização estratégica de proximidade com os mercados consumidores nacionais e com o Porto de Paranaguá, destino de embarque marítimo de grande parte dos fluxos produzidos nos Campos Gerais.

Isto sem deixar de salientar a vocação logística adquirida pela região, representada pelo seu entroncamento rodo-ferroviário de destaque no cenário regional e nacional. Tal predisposição do território aparece como primordial para sua seletividade territorial e avantajamento através da incorporação deste novo fixo representado pelo CLIA, trazendo para a região maior “luminosidade” (SANTOS, 2006) enquanto nó de rede do espaço global de produção. Esse novo objeto logístico tende a tornar os fluxos de produção da região ainda mais competitivos nos mercados nacionais e internacionais, imprescindíveis neste atual processo de globalização. O CLIA vem de encontro às necessidades das empresas locais, agilizando os tramites aduaneiros e reduzindo custos, visto que atualmente boa parte do fluxo de exportação é direcionada para o Porto Seco de Curitiba e/ou acaba

em caminhões, redundando em enormes congestionamentos de vários quilômetros, produto das filas de espera para descarregar no Porto de Paranaguá. O CLIA poderá contribuir para reduzir esses problemas logísticos, de carga pelos caminhões ao concentrar a os fluxos de produção regionais pela ferrovia até Paranaguá.

O CLIA oferecerá estímulo a utilização de mais de um modal de transporte, aliando-se principalmente o rodoviário, à montante (zonas produtoras), e o ferroviário, à jusante (porto), evidenciando a região.

Seus defensores alegam ainda os ganhos com a centralização do ISS (Imposto Sobre Serviços) e acréscimo de mão-de-obra a ser absorvida pelos novos serviços que se tornarão necessários (agências aduaneiras, comissários e despachantes, que tornará necessário um redirecionamento quanto a oferta de cursos por parte das instituições especializadas sediadas na região). Mas aqui caberá vigilância ativa da sociedade, pois é cada vez mais comum que os poderes locais e regionais sucumbam à lógica empresarial, deixando de cobrar esses impostos para atrair ou manter as empresas que usam seu território.

Questiona-se os incrementos aludidos a partir da implementação do CLIA (Centro Logístico Industrial Aduaneiro) serão revertidos em benefícios reais aqueles segmentos mais carentes da sociedade regional, se acarretaram melhorias de forma a compensar as devidas contas que serão pagas a partir das linhas de crédito, doações de terrenos, obras e isenções fiscais garantidas pelo poder público.

REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, R. **O Capital Social dos territórios: repensando o desenvolvimento rural**. Fortaleza: MEPF/Governo do Ceará, 1998. 18p. (Seminário sobre Reforma Agrária e Desenvolvimento Sustentável).
- ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. **O resgate da Geografia Regional por meio de um conceito político de região**. In: Revista GeoUsp, n.9.2001.
- ALBUQUERQUE, E.S. **Uma contribuição ao debate sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial – PNOT** . Revista Mercator. Fortaleza, v.4, nº 8, 2005.
- BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução: Hugo T. Y. Yashizaki. São Paulo. Atlas, 1993.
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimento/logística empresarial**. São Paulo. Artmed editora, 2006.
- BERTAGLIA, P.R. **Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento**. Ed. Saraiva, São Paulo, 2005.
- CAMPOLINA, C. A. **A nova geografia econômica do Brasil. XII Fórum Nacional – 500 anos: futuro, presente, passado**. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio. Editora S.A, 2000.
- CASTILLO, R. **Sistemas orbitais e uso do território: integração eletrônica e conhecimento digital do território brasileiro**. São Paulo, DG-FFLCH-USP. Tese de doutorado. 1999.
- CASTILLO, R. **Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada**. Em; Revista da ANPEGE. V.3, p.33 – 43, 2007.
- CASTRO, N.; LAMY, P. **A reforma e a modernização do setor de transporte ferroviário de carga**. Rio de Janeiro: Ipea, 1994. 61p. (Textos para discussão, 339), Disponível em <http://www.cipedya.com/web/FileDetails.aspx?IDFile+100770> . Acesso em 09/09/09.
- CECEÑA, A.E; AGUILAR; P; MOTTO.C. “Territorialidad de la Dominación: La Integración de Infraestructura Sulamericana (IIRSA)”.Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, www.geopolitica.ws. Buenos Aires: Coord.Edit. Asociación Nuestra América, 2007
- CHOMSKY, Noam. **Estados Unidos: mídia e poder**. In. FERNANDES, Êrico et al. **Contrapontos – ensaios de História Imediata**. Porto Alegre:Folha da História/Livraria Palmarinca Editora, 1999 [...]. |Ob. Cit.p.48.

CORTADA, A.M. **Comércio e Integração do Brasil na América do SUL: uma acaiação de Alternativas às limitações Logísticas na Região Amazônica**. 1ª Edição. Editora Juruá. Curitiba, 2008.

COTTA, E. A guerra do porto seco. In. Isto é Dinheiro. Ed. 439, 15 de fev. 2006. Disponível em http://www.terra.com.br/IstoéDinheiro/439/economia/porto_seco.htm. Acesso em 26/01/2010.

CUNHA, Luiz A. G. **O Complexo agroindustrial e o cluster madeireiro de Ponta Grossa. Ponta Grossa: UEPG/Degeo,1999.** (Relatório de Pesquisa). Artigo retirado do livro: **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**; org. por Carmencita de Holleben Mello Ditzel e Cicilian Luiza Löwen Sahr. Ponta Grossa, Editora UEPG, 2001.

Delegacia da Receita Federal – Disponível em www.receitafederal.gov.br – Acesso em 26 de Janeiro de 2010.

DIÁRIO DOS CAMPOS, Ponta Grossa. 01 setembro de 1999. Disponível em <http://www.diariodoscamos.com.br/> - Acesso em 09 de Agosto de 2009.

FLEURY, Paulo F. **Perspectivas para Logística Brasileira**. Disponível em: <http://www.cel.coppead.ufrj.br/Publicações> CEL, COPPEAD. UFRJ, abril de 2001.

GALEANO, Eduardo. **De pernas pro ar: a escola do mundo ao avesso**. Porto Alegre. LJP, 1999.

GALVÃO, A.C.F. **Política de Desenvolvimento Regional e Inovação: lições para o Brasil da Experiência Européia**. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Economia. Campinas, agosto/2003.

HAESBAERT R.C. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à Multiterritorialidade**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Berthand. Brasil, 2006.

HIRSCH, Joachin. **Globalizacción**. Córdoba. Goethe.1997.

HIRST, P. et all. **Globalização em questão**, Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados gerais. Manual técnico da vegetação brasileira**. Rio de Janeiro, 1992.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados gerais**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/>, 2007. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Leituras regionais: mesorregião geográfica Centro-Oriental paranaense**. 2006/07. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/publicacoes/publicacoes_estudos.php. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

JORNAL DA MANHÃ – 16/05/2010 – Disponível em <http://www.jmonline.com.br/novo/?edAnterior> – Acesso 23 de Agosto de 2010.

LAMOSO, P.L. e MOURÃO, F. C. (Organizadores). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009.

LIMA, L. C. S, et al.. **Evolução dos modernos serviços de informações geográficas: rebatimentos**. 2008. Universidad de Barcelona. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/232.htm>. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

MAGALHÃES FILHO, F. B. B. **Oportunidades da agroindústria no Paraná. Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 41, p. 45-60, mar./abr. 1974. – Disponível no site - <http://www.scielo.br/scieloOrg/php/reflinks.php?refpid=S1415-6555199900020000500008&pid=S1415-65551999000200005&lng=en>. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

MENDONÇA, C. - **Por que o Brasil depende tanto desse sistema** – Espacial para a pág. 3 Pedagogia & Comunicação. Disponível em: <http://educação.uol.com.br/geografia/ult701u50.jhtm>. Acesso 09 de Agosto de 2009.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **A mitificação do pátio da RFFSA em Ponta Grossa**. 1997 dissertação (mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Artigo retirado do livro: **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**; org. por Carmencita de Holleben Mello Ditzel e Cicilian Luiza Löwen Sahr. Ponta Grossa, Editora UEPG, 2001.

MOREIRA, Ruy. **Da região à Rede e ao lugar (a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo)** In: Ciência Geográfica. N° 06. Bauru: AGB, 1997.

PAC 2007-2010. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Apresentação dos Empreendimentos do Ministério dos Transportes. Situação 21 de Agosto de 2009.

PARANACIDADE Serviço Autônomo. **Termo de Referência: elaboração ou revisão de Plano Diretor Municipal** – PDM. Curitiba: 2006.

PDMPG: **Plano Diretor Municipal de Ponta Grossa** – Paraná, 2006.

Ponta Grossa. **Prefeitura Municipal**. Dados Gerais. Disponível em: <http://www.pontagrossa.pr.gov.br?>. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **A globalização da Natureza e a Natureza da Globalização**. Rio de Janeiro. Civilização brasileira. 2006.

RAFFESTIN. **Por uma Geografia do Poder**. SP: Ática,1980.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RIBAS, A. D.; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens**. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004. Disponível em: http://www.temasemdebate.cnpm.embrapa.br/textos/051018_TERRITORIO_ESPACO_quarta.pdf. Acesso em: 09 de Agosto de 2009.

RIBEIRO, Luiz Dário Teixeira. **Tempos atuais e História Imediata**. In: FERNANDES, Érico. et al. – **Contrapontos – ensaios de História Imediata**. Porto Alegre: Folha da História/Livraria Palmarinca Editora, 1999.

REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTES, Telecomunicaciones y Energía de America Del Sur. **Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura en America del Sur**. CCT – Comité de Coordinación Técnica. Montevideo, República Oriental del Uruguay, 4 y 5 diciembre de 2000.

ROCHA, C.H.M. **Fordismo: desenvolvimento e crise**. Revista Múltipla. Brasília, 9 (15): 111-126. dez. 2003.

RÜCKERT A. A. **Políticas territoriais, ciência & tecnologia e a ação de atores locais e regionais. O Pólo de Modernização Tecnológica da Serra – Rio Grande do Sul – Brasil**. Sociologias. Porto Alegre, ano 6, nº 11, jan/jun 2004.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo : Hucitec, 1988.

_____, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1992.

_____, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. Ed. Hucitec, São Paulo, 1996.

_____, M. **Técnica Espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 4 ed. São Paulo: Hicitec, 1998.

_____, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**, 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 8ª Edição. Rio de Janeiro. Record, 2005.

_____, M. et al. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Rio de Janeiro: DP&A, 2ª ed. 2006.

_____, M., e SILVEIRA, Maria Laura, **O Brasil – Território e sociedade no início do século XXI**, 9ª edição, Ed. Record, Rio de Janeiro - São Paulo, 2006.

_____, M. **Por uma outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. 16ª Edição, Rio de Janeiro, ed. Record, 2008.

SILVA Jr., R. F. **Normas e dotação de fluidez ao território: os operadores de transportes multimodal no Brasil**. In: 12º Encontro de Geógrafos de América Latina: caminhando em uma América Latina em transformação, 2009, Montevideo. Anais do 12º Encontro de Geógrafos de América Latina, 2009.

_____, R. F. **Geografia de redes e da Logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital**. Presidente Prudente: [s.n.], 2004. 270 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciência e Tecnologia.

SILVA, M. da. **Poder local: conceitos e exemplos de estudos no Brasil**. Revista Biblio 3W. Barcelona, 2007.

SPOSITO, E. S. **Sobre o conceito de território: um exercício metodológico para a leitura da formação territorial do sudoeste do Paraná**. In: RIBAS, A. D.; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens**. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

SOUZA, A.P.O. **Produtos Orgânicos: Um Estudo Exploratório Sobre as Possibilidades do Brasil no Mercado Internacional**. Dissertação de Mestrado, UFSCAR, São Paulo, 2002 – Disponível no site - <http://www.planetaorganico.com.br/trabAnaPaula.htm> - Acesso em 23 de Agosto de 2010.

VARGAS, C.R, Scatolin, F.D. **Investimentos e o Papel do estado na Economia Paranaense – na segunda metade do século XX**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, nº 113, pág. 83-102 jul/dez, 2007.

VELLOSO, J. P. R at. **XII Fórum Nacional – Brasil: 500 anos: futuro, presente, passado**. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio. Editora S.A, 2000.

SITES

<http://www.abtc.org.br/> - Acesso em 08 de Agosto de 2009.

<http://www.allogistica.com/port/malhasunidades/index.asp> Acesso 10 de Agosto de 2009.

<http://www.appa.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=207>. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

http://www.bonde.com.br/bonde.php?id_bonde=1-3--581-20080314. Acesso em 10 de Agosto de 2010.

<http://www.conab.gov.br/detalhe.php?c=18515&t> . Acesso em 20 de Agosto de 2010.

<http://educacao.uol.com.br/geografia/ult1701u50.jhtm> – Acesso em 09 de Agosto de 2009.

<http://www.guiageo-parana.com/mapa-parana.htm> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

http://www.guiasjp.com/opcoes.php?option=5&pubb=&tela=800x600&option=5&id_noticia=31010&id_canal=0. Acesso em 28 de Fevereiro de 2010.

<http://www.ibge.gov.br> – Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.ibraf.org.br/> . Acesso 20 de Agosto de 2010.

<http://www.infraero.gov.br/infraerocargo/> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

www.integracao.gov.br. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

<http://www.iirsa.org/institucional.asp?CodIdioma=ESP>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/plan%20de%20Acci%B3n%20Montevideo%20final.pdf>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/plan%20de%20Acci%C3%B3n%20Montevideo%20final.pdf>. Acesso em 04 de Setembro de 2009.

http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementacion_consensuada/agendaimplementacion_consensuada.asp?codIdioma=ESP. Acesso em 07 de Setembro de 2009.

1.1.1 http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/aic_listado_proyectos.as.asp?CodIdioma=ESP - Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/mapacapricornioarea.jpg> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/mapahpparea.jpg> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Imagenes/mapamerchilearea.jpg> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/busca?q=legisla%C3%A7%C3%A3o+473780+decreto+135-92-pontagrossa-pr&s=legislacao> . Acesso em 20 de Agosto de 2010.

<http://www.mdic.gov.br/sitio/sistema/balanca/> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1444&refr=603> - Acesso 23 de Agosto de 2010.

http://www.oei.es/divulgacioncientifica/reportajes_087.htm . Acesso em 23 de Agosto de 2010.

<https://www.pac.gov.br/>. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

http://www.paranagua.pr.gov.br/noticias.php?noticia_id=289. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

http://pt.engormix.com/MA-avicultura/noticias/exportacao-frango-congelado-parana_15920.htm. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

www.receitafederal.gov.br. Acesso em 26 de Janeiro de 2009 e 21 de Agosto de 2009.

<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/MPs/2006/mp320.htm>. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

<http://www.seab.pr.gov.br>. Acesso em 20 de Agosto de 2010.

http://www.senado.gov.br/sf/atividade/materia/Consulta_parl.asp?Tipo_Cons=15&p_cod_senador=950. Acesso em 30 de Janeiro de 2010.

<http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

<http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

<http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

<http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

<http://www.skycrapercity.com/showthread.php?t=646832>. Acesso em 19 de Agosto de 2010.

<http://www.sober.org.br/palestra/9/719.pdf>. Acesso em 20 de Agosto de 2010.

http://www.terra.com.br/istoedinheiro/439/economia/porto_seco.htm. Acesso em 21 de Agosto de 2009.

<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/232.htm>. Acesso em 23 de Agosto de 2010.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Parana_Meso_CentroOrientalParanaense.svg - Acesso 23 de Agosto de 2010.

ANEXOS

ANEXO I

CARTA DE APRESENTAÇÃO

UEPG – Universidade Estadual de Ponta Grossa

Pós-Graduação - UEPG

Mestrado – Gestão do Território

Ponta Grossa - Paraná.

Assunto: **Pesquisa de Mestrado:** Logística dos Campos Gerais

Prezado (a) Sr (ª):

Sou estudante de pós-graduação – Mestrado – Gestão do Território na UEPG – Universidade Estadual de Ponta Grossa – PR, e estou desenvolvendo minha dissertação sobre “A logística dos Campos Gerais”. Para efetivar a minha pesquisa precisa da colaboração das empresas e entidades públicas da região em responder ao questionário proposto. Solicito a participação desta entidade em meu estudo. Envio anexo o questionário a ser respondido.

Ressalto que os dados obtidos serão tratados com sigilo, e a pesquisa dará uma contribuição efetiva ao setor e é o último pré-requisito para a obtenção do título de mestre em Gestão do Território. O presente estudo tem por objetivo promover, gerar, disseminar e preservar o conhecimento científico e tecnológico na área da Geografia. Na certeza de poder contar com vossa consideração e imprescindível apoio, agradeço antecipadamente.

Contextualização para o questionário de pesquisa:

Esta pesquisa tem como objetivo o levantamento de dados e opiniões do setor empresarial e governamental local sobre a implantação do CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro em Ponta Grossa – Paraná.

Portos secos: são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.

As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem assim a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão.

A execução das operações e a prestação dos serviços conexos serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras.

No porto seco são também executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País.

A prestação dos serviços aduaneiros em porto seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte.

LEGISLAÇÃO

As normas legais e a regulamentação que dispõem sobre o funcionamento de portos secos são: Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e nº 9.074, de 7 de julho de 1995; Decretos nº 1.910, de 21 de maio de 1996; nº 2.168, de 28 de fevereiro de 1997; nº 2.763, de 31 de agosto de 1998; e nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002, com as alterações do Decreto nº 4.765, de 24 de junho de 2003; e Instruções Normativas SRF nº 55, de 23 de maio de 2000; nº 109, de 8 de dezembro de 2000; nº 70, de 24 de agosto de 2001; nº 212, de 7 de outubro de 2002; e nº 241, de 6 de novembro de 2002.

A ser licitado:

Estado do Paraná

Porto seco/Ponta Grossa (DRF/Ponta Grossa) – carga geral;

Dados: Receita Federal – site - <http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/Eadi.htm>

Peço a gentileza desta entidade quanto a responder as questões a seguir. No que se refere ao presente questionário, garantimos o absoluto sigilo às informações que estarão sendo fornecidas pelas empresas e entidades participantes desta pesquisa. Os dados coletados serão trabalhados e publicados no seu conjunto. Na divulgação do trabalho as empresas e entidades não serão identificadas.

Antecipadamente agradeço,

Cordialmente,

ANEXO II

QUESTIONÁRIO APLICADO AS EMPRESAS DA REGIÃO DOS CAMPOS GERAIS

Organizado por: Sueli Aparecida do Nascimento

1 PERFIL DA EMPRESA (Resposta opcional)

1.1 Razão Social:

1.2 Endereço:

1.3 Fone:

1.4 E-mail:

1.5 Número de funcionários:

1.6 Ano de Fundação:

1.7 Qual área da empresa calcula o preço de exportação?

1.8 Qual área da empresa calcula os custos de importação?

2 PERFIL DO ENTREVISTADO: (Resposta opcional)

2.1 Responsável pelas informações

2.1.1 Nome:

2.1.2 Cargo:

2.1.3 Tempo de experiência em comércio exterior:

3 EXPORTAÇÃO

3.1 - A empresa tem produção voltada para o mercado externo?

() Sim

() Não

3.2 - Quais os tipos de produtos são exportados?

3.3 – Que proporção (percentual) representa as exportações para o total de negócios da empresa?

3.4 - Há quanto tempo à empresa exporta?

3.5 – Qual é o destino de suas exportações?

3.6 - A empresa vende para o mercado interno?

() Sim () Não

3.7 - Da receita total da empresa, quanto representou percentualmente as receitas provenientes do mercado interno?

3.8 – Os benefícios oferecidos pelo CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro (caracterizado na apresentação do questionário) para sua empresa no tocante às exportações?

3.9 – Quem faz o transporte da matéria-prima e dos produtos de sua empresa?

3.10 – Quais são os modais (meios de transportes) utilizados na cadeia produtiva na qual a empresa está inserida e qual a importância dos fatores agilidade e velocidade competitiva da cadeia?

3.11 – A utilização de mais de um modal de transporte é importante para a redução dos custos de transportes?

3.12 – Quais seriam as vantagens para a empresa do CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro - Porto Seco, se implantado em Ponta Grossa – Pr?

3.13 – O que se espera em termos de redução de custos de transportes com a EADI Estação Aduaneira Interior – Porto Seco e com a utilização de mais de um modal de transporte?

3.14 – Quais são, em sua opinião, as características principais da região de Ponta Grossa, que podem ser incrementadas, tornando-se vantagens competitivas regionais, que possam atrair investimentos nacionais e internacionais?

3.15 – Espaço para sugestões, comentários ou encaminhamentos de dúvidas sobre a pesquisa e a proposta apresentada.

ANEXO III

QUESTIONÁRIO APLICADO AO PODER PÚBLICO

Organizado por: Sueli Aparecida do Nascimento

Questões

1 PERFIL DA EMPRESA: (Resposta Opcional)

1.1 Razão Social: _____

1.2 - Endereço: _____

1.3 - Fone: _____

1.4 - E-mail: _____

2 PERFIL DO ENTREVISTADO: (Resposta Opcional)

2.1 Responsável pelas informações

2.1.1 Nome: _____

2.1.2 Cargo: _____

3 – SITUAÇÃO QUANTO A IMPLANTAÇÃO DO CLIA – CENTRO LOGISTICO INDUSTRIAL ADUANEIRO – PORTO SECO:

3.1 – Como e por que surgiu a idéia da EADI no município de Ponta Grossa? O que levou a pensar em implantar a EADI em Ponta Grossa?

3.2 – Como se encontra as tramitações para a futura instalação do CLIA em Ponta Grossa?

3.3 – Quais as infra-estruturas empregadas no município que visão a futura implantação do CLIA?

3.4 – Quais as infra-estruturas que ainda serão implementadas para gerar o suporte necessário para a futura implantação do CLIA?

3.5 – O que já existe de concreto quanto à instalação do CLIA em Ponta Grossa?

3.6 – Qual o perfil dos investidores no CLIA a ser implantada?

3.7 – O capital investido será público ou haverá coligação entre público e privado?

3.8 – Qual será o local pensado (a princípio) para sediar o CLIA no município de Ponta Grossa?

3.9 – Quais modais (meios de Transportes) estão sendo pensados utilizar, como forma de agilizar o transporte dos produtos?

3.10 – Qual a visão que se possui quanto aos custos dos transportes quando da utilização de mais de um modal para o escoamento dos produtos?

3.11 – Quais seriam as empresas (e os principais produtos) a se utilizar do CLIA?

3.12 – Qual a situação atual quanto à implantação do CLIA no município de Ponta Grossa?

ANEXO IV

SÍNTESE DOS RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS

A - QUESTIONÁRIOS RESPONDIDOS PELAS EMPRESAS:

1 – No que diz respeito à seleção das empresas: procuraram-se as empresas e com relativa representatividade e regularidade de exportação e com produtos diversificados;

Foi entrevistada uma empresa do ramo de transporte rodoviário, com grande fluxo de movimentação de produtos para o Porto de Paranaguá, (principalmente grãos) que se destina para exportação;

Está em andamento entrevista com empresa de transporte ferroviário responsável por considerável fluxo de transporte de produtos destinados ao Porto de Paranaguá para exportação.

2 - Produtos Exportados: Máquinas para indústria madeireira e implementos rodoviários; soja, milho e trigo; bobinas de papel; correias automotivas.

3 – Destino das Produções:

As empresas possuem produção voltada para o mercado externo com exportações de giram em torno de 10 a 45% de suas produções; Exportações direcionadas principalmente para: América do Norte, América Central e do Sul (Mercosul), Europa, Ásia e África.

Além das exportações possuem também grande fluxo de comercialização para o mercado interno brasileiro, sendo que é o que absorve a maior parte de suas produções.

4 – Benefícios oferecidos pela CLIA – Centro Logístico Industrial Aduaneiro;

Quanto aos benefícios gerados pela efetiva implementação do CLIA no município, no tocante às empresas detectou-se que o porto seco (CLIA) é utilizado principalmente para cargas fracionadas destinadas ao Porto de Santos e que atualmente são desembarçadas na EADI -Estação Aduaneira Interior Columbia de

Curitiba. Passarão então a serem feitas no CLIA do município, facilitando a não utilização de despachantes no porto e o transporte do porto seco (CLIA) para o porto fica sob a responsabilidade do mesmo.

Haverá agilidade nos desembarços aduaneiros, na movimentação, no embarque, na utilização de mais de um modal de transporte, na operacionalização ágil dos processos aduaneiros de exportação, na armazenagem dos produtos; movimentar os produtos até o Porto no momento do embarque, entre outros.

5 – Transporte da matéria-prima e dos produtos acabados:

Possuem desde frota própria para o transporte dos produtos, em principal os acabados para o mercado interno; Para a exportação utilizam-se principalmente da terceirização e com maior fluxo o transporte rodoviário. Quanto ao transporte da matéria-prima utiliza-se o rodoviário terceirizado e para os grãos é utilizado em principal o ferroviário.

6 – Modais (meios de transportes) utilizados na cadeia produtiva da empresa e importância dos fatores agilidade e velocidade competitiva na cadeia:

A utilização no mercado interno, na aquisição de matéria-prima os modal rodoviário e aéreo na importação; Na venda (interno e externo) dos produtos os modais rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo.

A agilidade é muito importante em virtude de que às empresas trabalham hoje com um mínimo possível de estoque, necessitando receber suas mercadorias em data e hora marcada. É primordial para o bom desempenho da empresa, seja no recebimento da matéria-prima ou na entrega de um produto. O estoque baixo das empresas torna-as dependente da velocidade e agilidade do fator transporte em toda a cadeia produtiva

7 – Utilização de mais de um modal de transporte e sua importância para a redução dos custos:

A possibilidade de utilizar mais de um modal de transporte pode efetivar a agilidade e gerar o menor custo. A utilização de vários modais: ferroviário - rodoviário – marítimo (exportação), rodoviário (mercado interno), rodoviário – aéreo (mercado interno). No caso dos grãos é utilizado o ferroviário-rodoviário-marítimo (exportação). Para alguns produtos (grãos) o transporte ferroviário evita a perda que

ocorre ao longo das rodovias, ocasionado pelo transporte dos grãos em caminhões, muitas vezes não-qualificados no rodoviário.

A utilização do transporte rodoviário ocorre também por uma questão de não se possuir outra opção e não por custo. A quantidade (volume) transportada é significativa na utilização de mais de um modal de transporte, desde que seja um sistema eficiente. Destaca-se também que se possuir agilidade, no caso de embarque de produtos destinados para a exportação, gera ganhos de custos expressivos.

8 – Vantagens para as empresas na implementação do CLIA (Porto Seco) no município de Ponta Grossa (PR):

Para as empresas que se utilizam na EADI (Estação Aduaneira Interior) de Curitiba a princípio reduziria os custos no transporte rodoviário em cerca de 100 Km; Agilidade no embarque; diminuição dos custos com transporte; a possibilidade de melhor aproveitamento na utilização de mais de um modal de transporte, principalmente o ferroviário-rodoviário, mas especificamente no transporte de grãos; A disponibilidade de poder fazer todo o desembaraço da documentação aduaneira (exportação) no município, reduzindo gastos com despachantes, transportes, documentação, entre outros.

9 – Redução de custos de transportes com o CLIA (Porto Seco) com a utilização de mais de um modal de transporte:

Reduções em média de 12% a 30% nos custos do transporte rodoviário; a possibilidade de utilização, agilidade, eficácia e desembaraço de documentações referentes à exportação, que será feita toda no município; a possibilidade de armazenar produtos, tendo já se efetivado toda a documentação necessária para embarque; a possibilidade de utilização de mais de um modal de transporte; ganhos de tempo e custos no desembaraço e no efetivo transporte dos produtos; entre outros.

10- Características principais da região de Ponta Grossa, que podem ser incrementadas, tornando-se vantagens competitivas regionais, que possam atrair investimentos nacionais e internacionais:

Em principal ser um dos grandes entroncamentos rodoviários do Sul do país, e a presença de um Porto Seco na região, atrairia grande fatia das exportações do Sul passaria por aqui, atraindo investimentos públicos e privados. Presença de um aeroporto de cargas/passageiros (intenção de futura implementação), com possibilidades de cargas internacionais poderá ser também um grande diferencia.

A alta tecnologia aplicada na agricultura, proximidade do Porto de Paranaguá e a presença de grandes indústrias moageiras.

A ligação com os estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – corredor de cargas; Ligação com os países da América do Sul, Paraguai, Argentina e Chile; Estrutura de Parque Industrial com muitas áreas apropriadas para implantação de indústrias de médio e grande porte; Volume de produção agrícola elevado – permite exploração dos processos secundários do setor – beneficiamento, extração, pesquisa, industrialização; Universidades, faculdades, Programas de Pós-Graduação (Especialização, Mestrados, Doutorado), entre outros.

ENTREVISTADOS REPRESENTANTES: Poder Público: Municipal e Receita Federal .

REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICOS:

B – PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA:

1 – Como e por que surgiu a idéia do CLIA no município de Ponta Grossa:

Grande fluxo de exportações do município (exportações 70% - Importações 30%); Ponta Grossa exporta mais que Maringá, Londrina e Apucarana juntas; Grande fluxo rodoviário com destino ao Porto de Paranaguá; Entroncamento rodoviário; Flexibilidade em utilizar dois modais de transporte (rodoviário e ferroviário).

2 - Como está a tramitação para a futura instalação do CLIA em Ponta Grossa:

Esta se preparando estudo (projeto) de viabilidade, fomento entre empresários que se utilizaram do Porto Seco e os que poderão ser futuros investidores em potencial;

3 – Infra-estruturas empregadas no município que visão a futura implantação do CLIA:

O local (terreno) em específico – oferecido aos interessados da iniciativa privada para a implantação do CLIA;

4 – Infra-estruturas que serão ainda implementadas para gerar o suporte necessário para a futura implementação do CLIA:

Prefeitura deverá “ceder” o local – mediante aprovação da Câmara Municipal – como é normalmente feito a industrial que vêm se instalar no município; elaboração de projeto de viabilidade econômica, tramitações políticas, fomento junto à iniciativa privada que investirá e se utilizará em potencial do CLIA.

5– O que existe de concreto para a implantação do CLIA:

Certeza de que Ponta Grossa comporta muito bem o CLIA, os estudos de viabilidade e a vontade política por parte do poder municipal.

6– Perfil dos investidores do CLIA a ser implantado:

Pretende-se que sejam, primeiramente investidores locais, Caso não exista a concretização destes investidores locais, passará (abrir-se-á) à outros (fora) – COLUMBIA (poderá ser um dos investidores privados.

7 – Será capital público e/ou coligação entre o público e privado:

O capital público entrará com o local (mediante aprovação da Câmara Municipal), pois que, já existe a nível local, a política de “ceder” terreno e infra-estruturas as indústrias para o Parque Industrial do município. Também a infra-estrutura do terreno (terraplanagens, estrada, entre outros).

8 – Onde será e como será o local pensado a principio para a implementação do CLIA:

Local de mais ou menos 300 mil m², localizado no Distrito Industrial Municipal, entre as rodovias e ferrovias com saída para Curitiba/Paranaguá.

9 – Modais de transporte pensados a se utilizar como forma de agilizar o transporte dos produtos:

Rodoviário e ferroviário.

10 – Visão quanto ao custo de transporte quando da utilização de mais de um modal para o escoamento dos produtos:

Agilidade, tempo (1 caminhão poderá fazer 2 a 3 viagens), possibilidade de a partir do Porto Seco muitos produtos (grãos, farelo) chegar a Paranaguá por trem.

11 – Principais produtos a serem utilizados:

Grãos, farelo, óleos, entre outros.

12 – Situação atual quanto a implementação do CLIA no município de Ponta Grossa:

Está no aguardo da liberação por parte do Senado Federal da Lei de regulamentará a implementação do Porto Seco (CLIA).

C – DRF – DELEGACIA DA RECEITA FEDERAL

1 - Surgimento da idéia de implementação do CLIA no município de Ponta Grossa:

Devido ao alto fluxo de exportações que Ponta Grossa possui seu entroncamento rodo-ferroviário e grande fluxo de circulação rodo-ferroviário que ocorre no município.

Em 2001 já foi elaborado um estudo de Viabilização Econômica pela ACIPG.

2– Perfil dos investidores do CLIA a ser implantado:

Grandes depositários e Transportadoras (provavelmente Grupo Columbia).

3 - Capital investido será público e/ou coligação público/privado:

Possivelmente o poder público entrará com o local e alguma infra-estrutura, como já é feito com algumas indústrias que se instalam no município. Este local deverá ser no Parque Industrial de Ponta Grossa.

4– Finalidade do Porto Seco:

Portos Secos são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executados operações de movimentação, armazenagem

e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro da Receita Federal.

Porto Seco são também executado todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiro), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no país.

5- Benefícios do CLIA para o município:

Agilização na liberação de cargas destinadas à exportação ou oriundas de exportação.

A prestação dos serviços aduaneiros em Porto Seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte.

6 – Contribuição do CLIA para setores como a indústria e comércio:

O comércio será beneficiado com a presença dos intervenientes no comércio exterior que aqui se localizarão.

A indústria será beneficiada no que tange à facilidade para exportação de seus produtos, assim como na importação dos bens de produção e da matéria-prima correspondente a sua atuação.

7 – Previsão de acréscimo no valor da arrecadação de tributos:

Na realidade, há deslocamento da arrecadação de tributos, que, ao invés de serem recolhidos nos domicílios dos portos e aeroportos o são no domicílio do Porto Seco. Obviamente, que para o município, podemos considerar que haverá incremento do ISS, pois várias prestadoras de serviço aduaneiro (despachantes, comissionárias de despacho), aqui se instalarão.

8- Procedimentos para implantação do CLIA no município de Ponta Grossa:

Edição de Legislação que autorize a implantação pelos municípios e empresas interessadas.

9- Próximo passo para efetivar a implantação do CLIA no município de Ponta Grossa:

Aprovação da Lei pelo Congresso Nacional (PLS 327/2006 – está em trâmite).