

O TRANSPORTE DE CABOTAGEM E LONGO CURSO E AS RECENTES TRANSFORMAÇÕES NO SETOR PORTUÁRIO E MARÍTIMO BRASILEIRO

Nelson Fernandes Felipe Junior¹
Márcio Rogério Silveira²

RESUMO

O transporte marítimo brasileiro (cabotagem e longo curso) é, ao mesmo tempo, indutor e resultado da mundialização do capital, do desenvolvimento econômico, da internacionalização dos mercados e da mobilidade geográfica do capital. É fundamental para a circulação do capital (demandas corporativas) e reflete o aprimoramento da logística no setor. Trata-se de um modal estratégico para o escoamento de mercadorias no espaço e imprescindível para a economia paulista e nacional. Assegura a articulação inter-regional, a formação de redes e fluxos e a intermediação entre produtor e mercado. Há uma modernização relativa do setor portuário e marítimo brasileiro, todavia, este ainda apresenta muitos gargalos que prejudicam o crescimento macroeconômico.

Palavras-chave: transporte marítimo, circulação do capital, desenvolvimento, modernização.

CABOTAGE TRANSPORTATION AND LONG COURSE AND THE RECENT CHANGES IN PORT AND MARITIME SECTOR BRAZILIAN

ABSTRACT

The brazilian sea transportation (cabotage and long distance) is, at the same time, inductor and result of globalization of capital, economic development, internationalization of markets and the geographic mobility of capital. It is essential for the circulation of capital (corporate demands) and reflects the improvement in the logistics sector. This is a modal strategy for the transport of goods in the space and essential to the state and national economy. Ensures the inter-regional articulation, the formation of networks and flows and the mediation between producer and market. There is a relative modernization of port and maritime sector brazilian, however, this still presents many bottlenecks that hamper macroeconomic growth.

Keywords: sea transportation, circulation of capital, development, modernization.

1. INTRODUÇÃO

¹ Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Docente do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe (UFS), campus de São Cristóvão. Endereço eletrônico para contato: nelfelipejr@hotmail.com

² Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente. Docente da Graduação e da Pós-Graduação em Geografia da UFSC e da Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP. Endereço eletrônico para contato: marcio.gedri@gmail.com

Muitos portos (no Brasil e no mundo) surgiram a partir de estratégias e ações do Estado na busca pela dinâmica econômica espacial. São fatores-chave da ocupação demográfica, do fomento das atividades econômicas, possuíram – juntamente com os fortes – a função de proteção do território (relevância geopolítica), têm participação no processo de interiorização econômica, contribuíram para a consolidação política dos territórios ao longo do tempo, os portos intensificam as atividades urbanas (comércio, serviços e indústrias) e rurais (agropecuária), estimulam a imigração e os fluxos migratórios internos, entre outros. Dessa maneira, os portos não são apenas pontos nodais para transbordo e movimentação de mercadorias, mas componentes da formação política e econômica dos diferentes países ao longo do tempo.

A fluidez, a circulação do capital, as infraestruturas e a qualificação da mão de obra influenciam na organização do espaço, bem como na competitividade dos territórios. Nesse sentido, Hirschman (1958) analisa o processo de polarização, através do qual as regiões mais desenvolvidas atraem capital e trabalho qualificado das regiões atrasadas, assim, é fundamental que o Estado crie programas de desenvolvimento regional para dinamizar as áreas subdesenvolvidas. Portos de regiões polarizadoras e dinâmicas (caso do Porto de Santos/SP) são escolhidos pelo capital privado para movimentarem cargas de importação e exportação (estratégia logística), visto que apresentam melhores condições infraestruturais e de acessibilidade, e ainda possuem maior proximidade geográfica com o principal centro consumidor e industrial (macrometrópole³).

É importante considerar a teoria das combinações geográficas (CHOLLEY, 1964) para se analisar o transporte marítimo, já que este último é resultado da conjunção dos aspectos naturais, econômicos, políticos e humanos. O modal hidroviário fomenta a economia local, regional, estadual e nacional, a política econômica adotada pelo Estado gera repercussões nos fluxos hidroviários, o crescimento das redes e dos fluxos marítimos (cabotagem e longo curso) estimula a criação de empregos em diferentes setores (agropecuária, indústria, serviços e comércio), entre outros.

³ O termo “macrometrópole” representa a parte do território paulista compreendida pela Região Metropolitana de São Paulo, pela Região Metropolitana da Baixada Santista, pela Região Metropolitana de Campinas e pelos municípios de São José dos Campos e Sorocaba.

A modernização do sistema de transportes facilita a mobilidade e a acessibilidade e reduz o tempo de deslocamento no espaço. A participação do Estado é fundamental para o desenvolvimento econômico, para o fomento do transporte marítimo e para a circulação e a mobilidade geográfica do capital. Segundo Rangel (2005), a partir de políticas setoriais, fiscais, monetárias, cambiais e de estímulo ao crédito, o poder público influencia a distribuição dos fatores de produção no território, ao mesmo tempo em que se intensifica o consumo interno, as exportações e a movimentação de navios cargueiros e contêineres (fomento do transporte marítimo).

Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente. Com o aprimoramento da logística e a expansão do transporte marítimo, o retorno do dinheiro aplicado ocorre em períodos mais curtos, de modo que parte da mercadoria se transforma continuamente em capital-dinheiro, enquanto a outra parte circula no espaço como capital-mercadoria em condições de ser comercializada (MARX, 2005).

O transporte marítimo não representa um fim em si mesmo, ou seja, é um meio de servir a outros objetivos e outras demandas (FROMM, 1968). A atividade produtiva (indústria e agricultura) é dependente do transporte marítimo internacional para conquistar mercados externos (acumulação e reprodução acelerada do capital), ao passo que a cabotagem tem como objetivo principal subsidiar a cadeia de suprimentos interna (demandas sociais e econômicas). Segundo Fromm (1968) e Graciano (1971), o sistema de transportes e, em especial, o marítimo é, por um lado, um reflexo da economia nacional/regional e, por outro, um fator que impulsiona o desenvolvimento. Infere-se, portanto, que o transporte marítimo de cargas é subsidiário à produção e, ao mesmo tempo, imprescindível para completar a rotatividade do capital.

O transporte marítimo do Estado de São Paulo movimenta produtos oriundos de diversas regiões do país (grãos do Centro Oeste, por exemplo), ao mesmo tempo em que recebe bens que seguem, via intermodal, para vários estados e regiões da

federação. A multimodalidade/intermodalidade, por sua vez, é imprescindível para o transporte hidroviário, já que o transbordo e as conexões entre os modais aquático (hidrovia) e terrestres (ferrovia, rodovia e dutovia) são necessários, assim, o termo “complexo portuário” representa os sistemas técnicos existentes, a integração entre as diferentes modalidades de transporte, bem como os diversos agentes e instituições que atuam no funcionamento dos portos.

TRANSPORTE MARÍTIMO E CIRCULAÇÃO DO CAPITAL

Quanto mais rapidamente circula o capital, ou seja, quanto maior é a sua velocidade de rotação, menor é a estocagem de cargas e maior é a taxa de lucro. A redução do tempo de circulação e a economia dos custos necessários de circulação são importantes para os capitalistas, visto que intensificam o processo de acumulação privada. A expansão do transporte marítimo, o aprimoramento da logística de estocagem e distribuição e a modernização dos navios cargueiros reduzem o tempo de rotação, os custos de circulação, favorecem a conquista de economias de escala, a especialização produtiva e a competitividade (MARX, 2005).

Ao reduzir o tempo gasto na circulação, aumenta-se a velocidade da reprodução, o funcionamento dos meios de produção será potencializado, eleva-se a produtividade e há incremento na extração de mais-valia (MARX, 2005). Os avanços ligados ao transporte marítimo (logística, comunicações e tecnologias de navegação) permitem o escoamento de cargas em menos tempo e com maior segurança, por conseguinte, há baixo risco de perda dos produtos, prejuízo por parte dos produtores e atraso na entrega dos bens.

Maior tempo despendido na circulação induz à elevação dos preços dos bens e reduz a competitividade da empresa capitalista. Quanto menor a segurança, a regularidade e a velocidade da oferta, maior será a parte latente do capital produtivo (capital-mercadoria latente), caso, por exemplo, do estoque de matérias-primas que espera para ser incorporado ao processo produtivo, bem como a demora para a realização dos transbordos e carregamentos dos navios nos portos marítimos brasileiros. A circulação é imprescindível à produção de mercadorias, dessa maneira, ganham relevância os meios e as vias de transportes terrestres e aquáticos, já que permitem a articulação entre centros produtores e mercados consumidores nacionais e globais.

A circulação do capital não é um processo a-espacial, ou seja, ele é um componente do espaço geográfico, que o produz constantemente. O capital constante (meios de produção), tais como os equipamentos, as máquinas, as fábricas etc., o capital variável (força de trabalho) e os meios de transporte (caminhões, trens, aviões, comboios fluviais, navios etc.) são componentes do processo de produção e de circulação do capital, que se faz no espaço e o produz, com maior ou menor intensidade, de acordo com a materialidade existente. Ademais, as condições infraestruturais (rodovias, portos, aeroportos, ferrovias, dutovias etc.) são determinantes para a competitividade territorial e para a escolha locacional pelo capital privado (estratégia logística).

O movimento circulatório do capital representa a soma do tempo de circulação e de produção. A formação de redes hidroviárias marítimas (cabotagem e longo curso) é um aspecto basilar para a compreensão do processo de circulação do capital e de reprodução acelerada dos grandes grupos que compõem o setor no Brasil. O tempo de rotação do capital é acelerado com a otimização do sistema de transportes e, em especial, do modal marítimo, mediante a utilização de navios e contêineres modernos, rapidez e eficiência no transbordo das cargas, vias de acesso fluidas aos portos marítimos (intermodalidade), calado profundo permitindo a atracação e a navegação de grandes navios cargueiros etc.

A expansão do transporte marítimo reduz o tempo gasto com a circulação das cargas no espaço, possibilitando a conquista de mercados distantes geograficamente (importações e exportações). A logística, por sua vez, permite atenuar os estrangulamentos existentes no sistema portuário e marítimo que prejudicam a fluidez no escoamento, o cumprimento dos prazos de entrega e a rapidez na circulação do capital (SILVEIRA, 2009). Infere-se, portanto, que o aprimoramento da logística por parte das empresas é mais rápido do que a melhoria da base material (infraestruturas de transporte e energia). Dessa maneira:

Os serviços de logística envolvem alguns segmentos, como a estratégia de distribuição física, a administração de materiais e suprimentos, as operações de movimentação de materiais, de produtos, de transportes e de outros. A intenção é acelerar a disponibilidade de produtos e materiais nos mercados e pontos de consumo com máxima eficiência, rapidez e qualidade, com custos identificáveis. Contudo, a armazenagem e o transporte eficientes, dependem da utilização de novas tecnologias e sistemas de gestão. Portanto, o conceito de logística abarca diversas situações ligadas à movimentação e à estocagem de produtos, com

objetivo principal de aumentar a competitividade em diversas escalas (SILVEIRA, 2007, p. 138).

O crédito (capital passível de ser emprestado), quando está disponibilizado de maneira abundante e barata (juros reduzidos), fomenta a economia e, em especial, a circulação e a mobilidade geográfica do capital. A ampliação dos meios de produção e do emprego da força de trabalho impulsiona, conseqüentemente, a produção, a demanda por bens duráveis e não-duráveis e estimula novos investimentos. Tal fato fomenta o efeito multiplicador interno e o crescimento dos diversos setores que compõem a economia nacional (RANGEL, 1982; MIGLIOLI, 2004). Nesse sentido, Tavares (2009, p. 67), referindo-se à crise internacional de 2008/2009, revela que “a questão central é que o crédito está congelado: entupiu o sistema circulatório do capitalismo. Sem crédito uma economia capitalista não funciona”.

O aumento da mobilidade do capital provoca mudanças na organização dos processos de produção e de troca em escala global. Os agentes econômicos realizam investimentos diversos em espaços que oferecem vantagens, como a construção de unidades industriais em regiões com adequadas condições infraestruturais (portos, hidrovias, rodovias, ferrovias, dutovias, rede elétrica, infovias etc.), incentivos tributários, mão de obra abundante e barata, entre outros, com o objetivo de redução dos custos e maximização do lucro.

É fundamental que a mercadoria não permaneça armazenada por muito tempo (capital-mercadoria latente), já que o interessante para o capitalista é que a circulação do capital seja rápida (venda dos bens) (MARX, 2005). Nesse sentido, ganha relevância a otimização da distribuição física das mercadorias – que compreende desde a saída da agroindústria ou da indústria até a disponibilização dos bens na unidade varejista ou atacadista –, bem como a utilização de meios de transportes eficientes. A relação entre tempo e espaço é constante, já que quanto mais rapidamente circula o capital no espaço, com maior velocidade ele se reproduz, ao mesmo tempo em que essa circulação também produz o espaço, já que é vital a existência de infraestruturas de transportes (rodovias, ferrovias, dutovias, portos, aeroportos etc.).

A necessidade de produzir e transportar bens exige, em maior ou menor medida, a alteração do espaço. Grandes quantidades de cargas podem ser transportadas, atualmente, em menor tempo e com custos mais baixos (com destaque ao transporte marítimo e à intermodalidade), aparecendo sucessivamente

no mercado (reabastecimento rápido e otimizado do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente. Dessa maneira:

[...] essa facilidade particular de tráfego e a resultante rotação acelerada do capital (enquanto é determinada pelo tempo de circulação) apressam a concentração acelerada, em determinados pontos, de massas de seres humanos e de capitais. Ao mesmo tempo, sucedem modificações e transferências decorrentes de mudanças operadas na situação relativa dos locais de produção e dos mercados, em virtude das transformações verificadas nos meios de transporte (MARX, 2005, p. 287).

Com o aprimoramento dos meios de transportes, tem-se um avanço qualitativo na distribuição dos bens no espaço, há uma reposição mais rápida das mercadorias (fato que aumenta a importância dos portos secos e dos terminais retroportuários) e, com a utilização dos contêineres, permite-se o escoamento – com maior segurança – de artigos de alta tecnologia em navios (computadores, celulares etc.).

O transporte marítimo é parte integrante da formação econômica regional, estadual e nacional. Os portos, os terminais privados e os navios cargueiros são importantes para a dinâmica macroeconômica e para o estabelecimento das relações de poder internas e externas (capital financeiro, burguesia industrial, latifundiários, agronegócio, oligopólios setoriais e outros). A recuperação da economia brasileira nos últimos anos intensificou as exportações e importações nacionais, gerando repercussões espaciais (impulso da atividade produtiva, geração de empregos e renda, melhoria relativa das infraestruturas de transportes e energia etc.). Mudanças qualitativas ocorreram no Brasil, repercutindo em cada formação material particular (indivíduos, agroindústrias, regiões etc.).

Para Marx (2005), a produção, a distribuição, a troca e o consumo não são idênticos, mas componentes de uma totalidade (a circulação do capital). Interrupções ou acelerações em cada uma dessas etapas geram repercussões nas demais, assim, deve-se compreender a sequência desses momentos como um sistema interligado e integrado. Essa dinâmica está atrelada aos ciclos de acumulação capitalista, isto é, aos momentos de expansão e retração da economia. Alterações (positivas e negativas) no transporte marítimo (longo curso e cabotagem) geram reflexos na produção e na distribuição do capital-mercadoria, bem como na conquista de novos mercados consumidores pelas empresas.

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INTERAÇÕES ESPACIAIS E TRANSPORTE MARÍTIMO

A organização do espaço, sob o capitalismo, está relacionada às revoluções industriais e nos transportes, às fases positivas e negativas da economia e às reestruturações tecnológicas (MAMIGONIAN, 1999). As dualidades brasileiras são influenciadas pelos ciclos de Kondratieff⁴ (longos) e, a partir da terceira dualidade (1930-1985), iniciam-se os ciclos juglarianos⁵ (médios). Nos momentos depressivos, há um enfraquecimento do comércio exterior, isto é, o Brasil reduz sua participação na divisão internacional do trabalho. O país, durante as fases recessivas, voltava sua economia “para dentro”, promovendo um processo substitutivo de importações, responsável por movimentar a economia interna. Nas épocas de prosperidade econômica internacional, o Brasil direcionava-se mais “para fora”, aumentando a produção e os fluxos de exportações, que se tornavam as bases da economia nacional (RANGEL, 2005).

O Estado possui função relevante no que tange ao incremento (ou não) do processo de circulação do capital, já que a expansão das infraestruturas de transporte, comunicação e energia (destaque para o fomento da intermodalidade e do transporte marítimo), os incentivos creditícios e tributários, as políticas setoriais e outros são importantes para acelerar a rotatividade do capital (repercussões não apenas na distribuição dos bens, mas na produção e na instalação de unidades fabris no território). O processo de acumulação e a mobilidade geográfica do capital são impulsionados, em maior ou menor medida, pela atuação do poder público e pela política econômica adotada (Estado indutor) (MARX; RANGEL, 2005).

O processo de desenvolvimento, as trocas e a circulação do capital são influenciados pelos ciclos de ascensão e retração da economia nacional e internacional. A expansão do transporte marítimo gera repercussões positivas na produção agrícola e industrial, nos serviços, no comércio exterior e nas redes e fluxos no espaço. Os pontos de estrangulamentos setoriais, por sua vez, são um empecilho à fluidez no território. Dessa maneira:

⁴ Os ciclos de Kondratieff são de cinquenta anos, sendo vinte e cinco de expansão e vinte e cinco de recessão.

⁵ Os ciclos de Juglar variam entre sete e onze anos.

As pessoas podem fazer uma idéia um pouco romântica do desenvolvimento econômico, como se ele fosse um paraíso de estabilidade, bem-estar e paz. É preciso abandonar desde logo essas ilusões. No Brasil, como em todos os países, o desenvolvimento é um processo doloroso, repleto de privações, conflitos e inquietações. Tais inquietações são, ao que parece, uma matéria-prima do desenvolvimento, talvez o seu primeiro motor. Os conflitos de toda natureza são sua expressão. E as privações são sua consequência inevitável, talvez a fonte de novas inquietações. Uma economia em desenvolvimento não resolve um problema sem criar outro ainda maior. Salta ininterruptamente de um desequilíbrio a outro (RANGEL, 2005, p. 41).

Através das inversões estatais, o poder público condiciona os investimentos privados de duas formas: a) imediatamente: é resultado dos atrativos gerados a partir dos investimentos em infraestruturas (vias de transportes, energia etc.), sendo representado pelos investimentos produtivos (indústrias); b) indiretamente: pela ação que seus gastos, mais os gastos privados, exercem sobre a demanda. A influência sobre a demanda total (inversões, reinvestimentos e consumo) é acelerada e se multiplica (RANGEL, 2005). Assim, por exemplo, quando há investimentos em um porto, estimulam-se as inversões do capital privado e, conseqüentemente, o nível de renda e os fluxos de mercadorias. Com o tempo, este processo se retroalimenta, criando-se as condições para o efeito multiplicador interno e para o desenvolvimento regional.

É apenas no discurso neoliberal que o Estado é exterior ao mercado, isto é, que não deve intervir e planejar a economia. Como revela Chesnais (1996), a dinâmica econômica e o crescimento industrial são dependentes das intervenções políticas, dos investimentos públicos e dos financiamentos (Estado indutor). Carvalho (2009, p. 165) afirma que “a grave crise no núcleo do sistema financeiro internacional desmoralizou as teses neoliberais sobre as supostas virtudes da autorregulamentação dos mercados”.

Como nos momentos depressivos há queda no consumo e na compra de mercadorias, nos fluxos marítimos e nas trocas internacionais, é imprescindível a realização de investimentos infraestruturais por parte do Estado, pois, dessa maneira, são estimulados os departamentos I, II e III da economia e se garante o nível de emprego e renda. Os instrumentos de política econômica devem criar condições para amenizar os efeitos da crise externa e servirem como medidas anticíclicas. A depressão gerada no centro do sistema capitalista reduz a capacidade

de importação, assim, o Brasil, durante as dualidades⁶, conseguiu suprir parte das demandas internas sob o mecanismo de substituição das importações (RANGEL, 2005).

De acordo com Corrêa (1997), as interações espaciais, organizadas a partir da sociedade e dos agentes econômicos, são, acima de tudo, movimento, e permitem a conectividade de diferentes territórios. As interações espaciais, no sistema capitalista, apresentam mecanismos econômicos de alcance espacial mínimo e máximo e de conquista de economias de aglomeração, com destaque às vias de transportes, redes de comunicação, tecnologias, estratégias e inovações, sob a lógica da acumulação do capital. Por conseguinte, surgem diferenciações hierárquicas entre os diversos pontos (nós) de uma rede de circulação.

Na visão da dialética materialista, a interação é inerente ao espaço, à matéria (ao todo) e às partes (formações materiais particulares). A interação produz consequências nos objetos e no próprio meio, podendo ser mais ou menos intensa. Os processos históricos são decorrentes das interações sociais e da *praxis* humana, podendo ser ou não revolucionários dependendo das condições existentes e de cada formação socioespacial. A interação entre duas ou mais formações materiais gera influências recíprocas em todas elas e alterações, até mesmo, nas suas estruturas físicas. Assim:

A interação representa a influência recíproca de formações materiais ligadas entre si, que provocam certas mudanças nas proximidades, nos estados etc. de cada uma delas. O reflexo é apenas um dos momentos da correlação de formações materiais que se encontram em interação, isto é, a propriedade de cada formação material de reproduzir, nas mudanças surgidas nela mesma, em decorrência da interação, certas particularidades de outras formações materiais agindo sobre ela (CHEPTULIN, 1982, p. 81, 82).

Segundo Cheptulin (1982) e Cocco (2011), as interações espaciais possuem, em essência, um caráter transformador. O desenvolvimento – para o materialismo histórico e dialético – representa uma transformação que conduz as formações materiais a um estágio superior. Este processo ocorre de maneira desigual no

⁶ Segundo Rangel (1981), a economia brasileira é pautada na complexidade e na dualidade. Assim, é necessário compreender as etapas do desenvolvimento brasileiro a partir da coexistência do comunismo primitivo, do feudalismo e do capitalismo em todas as suas etapas (das atrasadas às modernas), além de um capitalismo conduzido pelo Estado a partir de 1930. A economia nacional – enquanto complementar à dos países centrais – rege-se, basicamente, pelas relações internas e externas de produção, sendo influenciada pelos ciclos de Kondratieff (longos) e Juglar (médios). A passagem de uma dualidade para outra altera o pacto de poder existente, contudo, no Brasil, essas “alianças” sempre tiveram uma característica estritamente burguesa.

espaço geográfico (varia, por exemplo, de acordo com as condições infraestruturais existentes). A interação – que se caracteriza pela reciprocidade – é a causa do surgimento e das transformações das coisas (objetos do mundo real).

Os fenômenos podem ou não entrar em interação (caráter contingente), mas ao entrarem, haverá necessariamente uma transformação, ou seja, um resultado novo. A interação conduz à transformação dos corpos que entram em interação, assim como ao aparecimento de novos fenômenos e à passagem de um estado qualitativo a outro (desenvolvimento) (CHEPTULIN, 1982).

As interações entre fixos e fluxos produzem o espaço e variam em intensidade de acordo com as condições materiais existentes. Assim, as interações espaciais ocorrem de maneira diferenciada em cada região, sendo mais dinâmicas nos espaços mais desenvolvidos e menos frequentes nos espaços menos desenvolvidos. Como revela Cocco (2011), ocorrem mudanças tanto nos fixos quanto nos fluxos, segundo a relação dialética que estabelecem entre si. Todavia, não se deve reduzir as interações espaciais a meros fluxos, já que as interações espaciais representam um fenômeno mais amplo, visto que geram transformações nos espaços que estão em interação.

Durante o processo de desenvolvimento, fixos e fluxos e diferentes formações materiais entram em interação, gerando, conseqüentemente, a produção do espaço geográfico (CHEPTULIN, 1982; COCCO, 2011). Este último, por sua vez, é constituído por um conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações em constante transformação, sendo resultado das interações existentes entre eles (SANTOS, 2002). Este espaço é, essencialmente, contraditório e antagônico, sendo produzido a partir de interações entre diferentes agentes, caso dos políticos, econômicos e sociais. Como exemplo, tem-se o setor portuário e marítimo, que é resultado das condições do meio físico (mar), dos investimentos públicos e privados e das demandas corporativas (produção e distribuição do capital-mercadoria) e humanas (consumo).

O TRANSPORTE DE CABOTAGEM E LONGO CURSO NO BRASIL

O transporte marítimo de cabotagem⁷ articula portos localizados em um mesmo país, todavia, no Brasil ainda é incipiente esta modalidade de transporte em comparação ao modal rodoviário. A grande dimensão territorial brasileira e sua extensa costa litorânea (mais de 8 mil quilômetros) criam condições propícias à cabotagem, porém há um predomínio exacerbado do transporte de cargas por caminhões (ainda que este seja importante para garantir o sistema “porta a porta”). A cabotagem no Brasil é realizada, principalmente, entre portos distantes geograficamente, caso, por exemplo, da articulação entre Santos/SP e Rio Grande/RS e Santos/SP e Belém/PA.

Nas décadas de 1950, 1960 e 1970 o transporte de cabotagem era forte no Brasil, mantido com base na reserva de mercado e na existência de empresas estatais operando no setor, fato que criava demanda na indústria naval nacional. *Lloyd Brasileiro* e *Costeira* (estatais), juntamente com a *Aliança* e a *Netumar* (cabotagem e longo curso) – estas duas últimas privadas – eram as principais e atuavam sob o regime de concessão. Entretanto, na década de 1990, a cabotagem foi desmantelada com a desregulamentação do setor e a política neoliberal.

Fomentar a cabotagem no Brasil é importante para racionalizar o setor de transportes no país, mitigar o Custo Brasil, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, reduzir o preço final dos bens, arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros, caso do Porto de Santos/SP, impulsionar as redes, os fluxos de mercadorias e as interações espaciais etc. Além disso, a expansão da cabotagem gera demanda na indústria naval (construção de navios) e nos armadores nacionais, contribuindo, assim, com a geração de empregos e renda. Nesse sentido, a Secretaria de Portos (SEP) criou o Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC) para alavancar o setor.

Como estratégia para fomentar a cabotagem no Brasil, é importante viabilizar o carreamento de recursos ociosos para o setor, bem como aplicar o modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, ou seja, de acordo com a proposta rangeliana (Projeto de Lei n. 2.569/89) e diferentemente da lei geral de concessões de serviços públicos (Lei n. 8.987/95) – Lei Fernando Henrique Cardoso. A transferência de recursos ociosos para a cabotagem (antiocioso) deve ser estimulada a partir de uma estrutura legal e de um mecanismo de intermediação

⁷ A cabotagem ocorre sobre o território brasileiro, visto que a plataforma continental, segundo a Constituição Federal de 1988, faz parte do território nacional dotado de soberania.

financeira que estimule investimentos no setor, evitando-se que tais recursos sejam destinados ao sistema financeiro e a segmentos superinvestidos (RANGEL, 2005). Garantir a reserva de mercado, aumentar os financiamentos públicos e a demanda (a partir, por exemplo, da criação de empresas estatais de cabotagem), incentivos fiscais setoriais e outros, são ações que contribuem para alavancar a cabotagem no país.

A concessão de serviços públicos à iniciativa privada deve estar ligada à ideia de desenvolvimento econômico nacional a partir do Estado planejador e interventor (poder concedente e credor hipotecário). Adequadas concessões de atividades ligadas ao setor portuário e marítimo, como transporte, transbordo, armazenamento e outros, são importantes para o fomento da economia regional e nacional, com base no efeito multiplicador interno. Dessa maneira, são gerados empregos e renda no setor de transportes, na construção civil (terminais intermodais), nas indústrias de base (metalúrgicas, siderúrgicas, petroquímicas etc.) e nas indústrias de bens de capital (máquinas e equipamentos) (RANGEL, 2005).

A cabotagem brasileira de carga geral está em relativo crescimento (tabela 1). Atualmente, há cinco empresas no setor – a Aliança, da *Hamburg Süd*, a *Log In*, da Vale do Rio Doce, a *Mercosul Line*, da *Maersk*, além da *Maestra* e da *Norsul* (nacionais). Há perspectiva da entrada de outras empresas, caso da *Mur Ship* (sul-africana) e da *CMA/CGM* (francesa), sendo estimuladas pelo aumento do consumo interno (NETMARINHA, 2011).

Tabela 1: Transporte de cabotagem no Brasil (1997-2011) (milhões de toneladas).

Anos	Granéis sólidos	Granéis líquidos	Carga geral	Total
1997	25,4	79,3	1,1	105,9
1998	15,4	100,2	1,8	117,3
1999	22,6	97,6	2,2	122,5
2000	27,1	104,2	3,3	134,7
2001	24,8	107,9	4,6	137,3
2002	24,0	106,9	6,2	137,0
2003	27,4	111,4	7,1	145,9
2004	28,2	111,5	8,7	148,4
2005	28,4	112,5	9,2	150,1
2006	33,1	116,2	14,2	163,5
2007	31,7	122,8	14,0	168,5
2008	32,2	125,7	14,9	172,8
2009	31,8	130,9	13,1	175,8
2010	32,4	139,8	15,8	188,0
2011	34,1	142,6	16,9	193,6

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2012.

Exceto a pequena variação de 2002 em relação a 2001, o transporte de cabotagem no Brasil cresceu ao longo do período, com destaque ao transporte de graneis líquidos (tabela 1). No Porto de Santos/SP se encontra o maior terminal privado de graneis líquidos do Brasil, e o Terminal Almirante Barroso (TEBAR), da Petrobras (em São Sebastião/SP), é um dos maiores do Hemisfério Sul.

O transporte de cabotagem apresentou expansão nos últimos anos, porém a utilização do modal ainda é pequena no país. A partir da logística de Estado, o poder público deveria realizar investimentos em portos estratégicos destinados à cabotagem, como forma de estimular o setor no país (capacidade antiociosa). O transporte marítimo pela costa brasileira é relevante para reduzir o Custo Brasil e fomentar as redes, os fluxos de cargas, as interações espaciais e o efeito multiplicador interno. O montante escoado pela cabotagem, atualmente, representa apenas 10% da movimentação total da Santos Brasil (terminais de Santos/SP, Imbituba/SC e Vila do Conde/PA) (VALOR ECONÔMICO, 2011).

Os principais fatores que prejudicam o avanço da cabotagem no Brasil são: a questão cultural ligada ao modal rodoviário, rodovias pedagiadas em condições adequadas (são vantajosas às indústrias exportadoras de bens de alto valor agregado), óleo diesel subsidiado, possibilidade do sistema “porta a porta” pelo caminhão, as empresas de navegação preferem investir, muitas vezes, no longo curso em detrimento da cabotagem (mais lucrativo) e outros.

A expansão da cabotagem, da indústria naval e dos investimentos em infraestruturas portuárias, com aquisição de insumos e equipamentos nacionais, é uma importante estratégia para alavancar a produção brasileira e, conseqüentemente, o desenvolvimento econômico (RANGEL, 2005). Nesse sentido, é importante uma política econômica que estimule o sistema de cabotagem no país, com base no crédito a juros baixos, nos subsídios estatais ao setor, na reserva de mercado e outros.

Não existem terminais especializados no transporte de cabotagem nos principais portos do Brasil, caso, por exemplo, de Santos/SP, Paranaguá/PR, Itajaí/SC, Rio Grande/RS etc., já que há, em geral, uma preferência pelo transporte de longo curso, em decorrência de algumas vantagens, tais como: a possibilidade dos armadores realizarem mais escalas em portos de diferentes países, cargas de retorno (navios carregados com produtos de importação), os fretes se tornam mais

baratos (devido às maiores distâncias percorridas), utilização de navios maiores e com grande capacidade de escoamento de cargas, entre outros (CODESP, 2011).

A *Log-In* (pertencente à Vale do Rio Doce) utilizará, nos próximos anos, novos navios para realizarem o transporte de cabotagem no país, contudo, o objetivo da empresa é equilibrar o uso de capacidade nas rotas. Do Sul e do Sudeste – que concentram a produção industrial – para o Norte e o Nordeste, os navios partem com mais de 80% da capacidade. No sentido inverso, a ocupação cai para 50% ou 60% (CODESP, 2011).

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre dois ou mais portos de diferentes países. O tráfego marítimo mundial é dividido por tipo de carga, ou seja, em graneis líquidos, graneis sólidos e carga geral. Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem total transportada no comércio internacional, caso do petróleo e seus derivados, minérios, grãos, farelos e carvão. O transporte de longo curso a partir do território paulista é, ao mesmo tempo, indutor e induzido pelo processo de desenvolvimento estadual e nacional, em especial, do agronegócio e da indústria do Centro-Sul.

O transporte marítimo brasileiro é muito concentrado nos portos do Sul e do Sudeste, com destaque aos fluxos internacionais de cargas (tabela 2). O sistema marítimo paulista (principalmente o Porto de Santos/SP) se destaca na movimentação de bens industrializados e contêineres (maior valor agregado), sendo um ponto nodal que atende a demanda, sobretudo, do Estado de São Paulo e do Centro-Oeste do país.

Tabela 2: Principais portos brasileiros no valor total movimentado (2007-2011).

Anos	Posição	Portos	Principais cargas	Valor total (em dólares)	Regiões e países de origem das cargas
2007	1º	Santos/SP	Grãos, farelos, químicos, industriais	71,5 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Bolívia, Paraguai
	2º	Vitória/ES	Minérios, grãos industriais	20,6 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste
	3º	Paranaguá/PR	Grãos, farelos, madeira, industriais	18 bilhões	Centro-Oeste, Sul e Paraguai
	4º	Itaguaí/RJ	Químicos, industriais, <i>offshore</i>	14 bilhões	Sudeste
	5º	Rio Grande/RS	Grãos, farelos, industriais	13,7 bilhões	Sul
	6º	Rio de Janeiro/RJ	Químicos, industriais	13 bilhões	Sudeste

2008	1º	Santos/SP	Grãos, farelos, químicos, industriais	98,7 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Bolívia, Paraguai
	2º	Vitória/ES	Minérios, grãos industriais	28,9 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste
	3º	Paranaguá/PR	Grãos, farelos, madeira, industriais	24,0 bilhões	Centro-Oeste, Sul e Paraguai
	4º	Itaguaí/RJ	Químicos, industriais, <i>offshore</i>	19,7 bilhões	Sudeste
	5º	Rio Grande/RS	Grãos, farelos, industriais	17,5 bilhões	Sul
	6º	Rio de Janeiro/RJ	Químicos, industriais	17,3 bilhões	Sudeste
2009	1º	Santos/SP	Grãos, farelos, químicos, industriais	74,0 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Bolívia, Paraguai
	2º	Vitória/ES	Minérios, grãos industriais	19,6 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste
	3º	Paranaguá/PR	Grãos, farelos, madeira, industriais	19,2 bilhões	Centro-Oeste, Sul e Paraguai
	4º	Itaguaí/RJ	Químicos, industriais, <i>offshore</i>	15,5 bilhões	Sudeste
	5º	Rio Grande/RS	Grãos, farelos, industriais	14 bilhões	Sul
	6º	Rio de Janeiro/RJ	Químicos, industriais	12,6 bilhões	Sudeste
2010	1º	Santos/SP	Grãos, farelos, químicos, industriais	95,8 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Bolívia, Paraguai
	2º	Vitória/ES	Minérios, grãos industriais	33,1 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste
	3º	Itaguaí/RJ	Químicos, industriais, <i>offshore</i>	25,1 bilhões	Sudeste
	4º	Paranaguá/PR	Grãos, farelos, madeira, industriais	24,4 bilhões	Centro-Oeste, Sul e Paraguai
	5º	Rio de Janeiro/RJ	Químicos, industriais	16,3 bilhões	Sudeste
	6º	Rio Grande/RS	Grãos, farelos, industriais	15,8 bilhões	Sul
2011	1º	Santos/SP	Grãos, farelos, químicos, industriais	118,2 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Bolívia, Paraguai
	2º	Vitória/ES	Minérios, grãos industriais	43,2 bilhões	Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste
	3º	Itaguaí/RJ	Químicos, industriais, <i>offshore</i>	35,1 bilhões	Sudeste
	4º	Paranaguá/PR	Grãos, farelos, madeira, industriais	32,4 bilhões	Centro-Oeste, Sul e Paraguai
	5º	São Luís/MA	Químicos, industriais	23,2 bilhões	Norte, Nordeste e Centro-Oeste

	6º	Rio Grande/RS	Grãos, farelos, industriais	20,1 bilhões	Sul
--	----	---------------	-----------------------------	--------------	-----

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP); Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior (SECEX); Ministério dos Transportes, 2012.

Os principais portos marítimos brasileiros no valor total movimentado são: Santos/SP, Vitória/ES, Itaguaí/RJ, Paranaguá/PR, São Luís/MA e Rio Grande/RS. Há uma grande concentração econômica no Sul e no Sudeste do país, conseqüentemente, tem-se uma significativa demanda pelos portos (tabela 2). Estes representam mais de 70% de todo comércio exterior brasileiro e, no caso das exportações de produtos industrializados, são responsáveis por, aproximadamente, 90% do total nacional (SECEX, 2011).

Há uma concentração tanto dos fixos quanto dos fluxos de mercadorias no Centro-Sul do país. Os portos do Sul e do Sudeste se destacam na movimentação de cargas e na balança comercial brasileira (tabelas 3 e 4). A construção de infraestruturas, sobretudo nas regiões menos dinâmicas, é um fator imprescindível ao efeito multiplicador interno, gerando repercussões positivas na economia, na sociedade e nas interações espaciais. O Estado – a partir do planejamento – tem a responsabilidade de reduzir as disparidades inter-regionais para possibilitar melhores condições de vida à população (RANGEL, 2005).

Tabela 3: Principais portos brasileiros na movimentação de cargas (2006-2011) (milhões de toneladas).

Portos	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vitória/ES	134,5	146,4	147,4	125,8	159,4	163,2
Itaguaí/RJ	84,9	98,1	100,9	106,3	115,9	125,7
São Luís/MA	85,7	91,8	98,3	95,5	109,4	119,8
Santos/SP	76,2	80,7	81,0	83,1	96,0	97,1
Paranaguá/PR	32,0	38,0	33,0	31,0	38,0	43,0

Fonte: Alice Web, 2012.

Tabela 4: Participação de diversos portos e estados na balança comercial brasileira em 2010 e 2011.

2010			2011		
Portos	Participação na balança comercial* (porcentagem)	Total (bilhões de dólares)	Portos	Participação na balança comercial** (porcentagem)	Total (bilhões de dólares)
Santos/SP	25,1	95,8	Santos/SP	24,5	118,2
Vitória/ES	8,6	33,1	Vitória/ES	9,0	43,2
Itaguaí/RJ	6,5	25,1	Itaguaí/RJ	7,3	35,1
Paranaguá/PR	6,4	24,4	Paranaguá/PR	6,7	32,4
Rio de Janeiro/RJ	4,3	16,3	São Luís/MA	4,8	23,2
Rio Grande/RS	4,1	15,8	Rio Grande/RS	4,2	20,1

Estados	Participação na balança comercial (porcentagem)	Total (bilhões de dólares)	Estados	Participação na balança comercial (porcentagem)	Total (bilhões de dólares)
São Paulo	33,4	119,2	São Paulo	33,6	141,3
Minas Gerais	10,9	40,5	Minas Gerais	11,2	54,6
Rio de Janeiro	10,8	36,4	Rio de Janeiro	11,1	47,9
Rio Grande do Sul	9,9	28,7	Paraná	10,1	35,4
Paraná	9,8	27,6	Rio Grande do Sul	10,0	34,2

* Em 2010, a balança comercial brasileira atingiu 386,6 bilhões de dólares.

** Em 2011, a balança comercial brasileira atingiu 482,3 bilhões de dólares.

Fonte: Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP); *Alice Web*, 2012.

O complexo portuário de Santos/SP é responsável por um quarto da balança comercial nacional, sendo seguido por outros portos do Sul e do Sudeste (com exceção do Porto de São Luís/MA), fato que elucida a grande concentração da produção e da circulação no Centro-Sul do país. Com o aumento da participação do capital privado, sobretudo na última década, tem-se uma expansão da movimentação de cargas containerizadas e não-containerizadas.

Em relação à participação dos estados na balança comercial brasileira, tem-se um grande destaque de São Paulo (33,6% do total nacional em 2011), sendo seguido por outros estados do Sudeste e do Sul, fato que ratifica a forte concentração econômica existente no país (tabelas 3 e 4). Todavia, há diferenciações no sistema portuário das unidades federativas brasileiras, quais sejam: em São Paulo, no Paraná e no Rio Grande do Sul os fluxos se concentram basicamente em um único porto (Santos, Paranaguá e Rio Grande, respectivamente), já em Santa Catarina há uma maior desconcentração portuária (São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí, Navegantes e Imbituba).

Apesar do Porto de Santos/SP se destacar na movimentação de contêineres no país (38,6% do total), há predomínio das exportações de bens simples (açúcar, soja, milho, carvão etc.) (CODESP, 2011), assim, é relevante que o Estado crie políticas mais efetivas para possibilitar maior agregação de valor aos produtos nacionais exportados, ou seja, é importante o processamento industrial para vender as mercadorias a preços mais elevados e, sobretudo, para fomentar a atividade industrial nacional e, conseqüentemente, a geração de empregos e renda no país (incremento do efeito multiplicador interno).

De acordo com Rangel (2005), o Estado – com base no planejamento – deve criar condições para o “espraiamento” da produção industrial. Assim, precisa aplicar

uma determinada quantidade de recursos nos espaços periféricos para melhorar suas condições materiais (rodovias, ferrovias, dutovias, portos, aeroportos, energia elétrica etc.). As inversões estatais geram demanda e, a partir dos investimentos privados, potencializa-se a dinâmica produtiva, comercial e os serviços. O setor marítimo, por sua vez, também será estimulado, com maior variedade de mercadorias exportadas (bens agrícolas e industriais).

Na última década, mesmo sem haver grandes rupturas, houve uma importante recuperação da economia nacional, com base na expansão do crédito, nos investimentos em infraestruturas (Programa de Aceleração do Crescimento – PAC), nas parcerias comerciais Sul-Sul e outros. Estas ações, com base no planejamento e nos gastos públicos, criaram condições para elevação dos fluxos marítimos de mercadorias (tabela 5).

Tabela 5: Dinâmica do volume de cargas movimentadas (toneladas métricas)* no sistema marítimo brasileiro (1991 e 2000-2011).

Anos	Sólidos	Líquidos	Carga geral containerizada	Carga geral não- containerizada	Total
1991	120.371	98.726	10.278	15.649	245.024
2000	281.292	154.556	25.066	23.747	484.661
2001	289.265	163.987	29.728	23.227	506.207
2002	301.972	163.135	35.229	28.668	529.004
2003	336.276	161.886	41.672	30.956	570.790
2004	369.611	166.555	50.476	34.078	620.720
2005	392.904	163.717	54.963	37.834	649.418
2006	415.728	175.541	63.338	38.226	692.833
2007	457.435	194.599	68.045	34.637	754.717
2008	460.184	195.637	73.248	39.254	768.324
2009	432.985	197.935	65.394	36.617	732.931
2010	505.887	208.457	76.894	42.644	833.882
2011	543.100	212.300	84.700	45.900	886.000

* 1 tonelada métrica é equivalente a 1.000 kg.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2012.

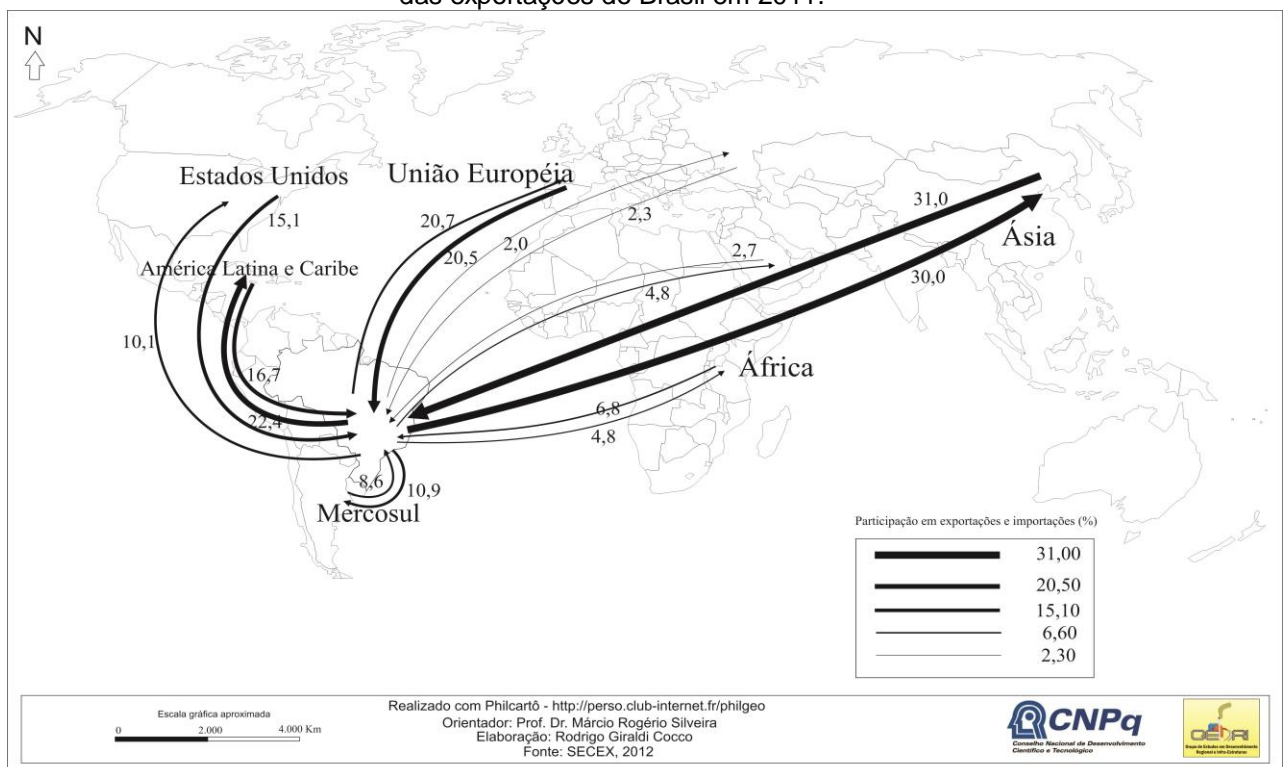
Entre os anos de 2003 e 2008, houve um grande crescimento do volume total de cargas movimentadas no sistema marítimo brasileiro, todavia, em 2009, devido à crise internacional, tem-se uma queda. Em 2010 e 2011, há uma recuperação da movimentação de todos os tipos de cargas, fato que elucida o incremento da demanda interna. Nesse sentido, destacam-se os fluxos de longo curso, responsáveis pelas exportações e importações brasileiras (tabela 5).

A recuperação da economia brasileira nos últimos anos impulsionou a movimentação portuária e marítima (demandas produtivas e consumo humano). De

acordo com Rangel (2005), o crescimento da economia nacional (juglarianos positivos) – mesmo nos momentos de recessão econômica internacional – assegura uma demanda potencial interna, impulsionada, sobretudo, pela geração de empregos na indústria, na construção civil, no comércio e nos serviços.

Houve, no Governo Lula da Silva, a expansão das relações Sul-Sul (periferia-periferia), com destaque às parcerias comerciais estabelecidas com países da África (Egito, Angola, Moçambique etc.), do Oriente-Médio (Irã), do Leste Asiático (China e Índia, principalmente), do Leste Europeu (Polônia, Bulgária etc.), da América Latina (Peru, Venezuela, Cuba e outros), além de valorizar o Mercosul para o desenvolvimento do Brasil e das demais nações (mapa 1). Essa estratégia possui dois aspectos relevantes, quais sejam: a) indica uma postura anti-imperialista (de antagonismo à hegemonia dos Estados Unidos, sobretudo, no contexto latino-americano); b) permitiu amenizar os impactos negativos da crise econômica internacional de 2008/2009 no país (reflexos na demanda e nas exportações).

Mapa 1: Principais grupos de países e blocos econômicos de origem das importações e de destino das exportações do Brasil em 2011.



Tanto na origem das importações quanto no destino das exportações nacionais, em primeiro lugar, está a Ásia. Merece ênfase também a América Latina e o Caribe, assim como o Mercosul, já que são importantes mercados consumidores

para os bens de consumo duráveis e não-duráveis brasileiros, fato que fomenta o efeito multiplicador interno (mapa 1). O transporte marítimo, por sua vez, é fundamental para a formação de redes entre os países, para os fluxos de mercadorias (granéis líquidos, granéis sólidos e carga geral), para as interações espaciais e para a circulação do capital, com destaque aos portos de Santos/SP, Paranaguá/PR, Rio de Janeiro/RJ, Itajaí/SC, Rio Grande/RS e outros.

No que tange às exportações de bens de capital (segmento que movimenta diversas outras indústrias e é incorporador de mão de obra), os países periféricos são importantes compradores do Brasil, fato que contribui com o efeito multiplicador interno. Todavia, a falta de políticas substitutivas de importações prejudica o setor secundário nacional, especialmente, os segmentos industriais de maior conteúdo tecnológico e valor agregado.

O fomento do comércio exterior brasileiro e a maior diversificação das parcerias comerciais (fluxos Sul-Sul) geraram reflexos no transporte marítimo e no setor portuário nacional, com aumento da demanda por inversões em infraestruturas, maior movimentação de cargas, contêineres e navios nos portos brasileiros, modernização (investimentos em instalações, equipamentos e *softwares*) e outros. Os principais portos e terminais privados do Brasil (Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Itapoá/SC, Navegantes/SC, Vitória/ES, Ponta da Madeira/MA etc.) possuem muitas linhas com os mais importantes portos do mundo, como Xangai (China), Cingapura e Roterdã (Holanda).

AS RECENTES MODERNIZAÇÕES NO SETOR MARÍTIMO BRASILEIRO

A Lei n. 8.630/93 (denominada Lei dos Portos) mudou o marco regulatório do setor. Seus principais objetivos são: a) promover a descentralização do sistema portuário e marítimo brasileiro, inclusive através da estadualização e da municipalização dos portos (este fato foi consolidado a partir da criação da Lei n. 9.277/96); b) permitir que as operações portuárias e a movimentação de cargas fossem realizadas pelo capital privado (tinha-se, claramente, a intenção de reduzir os encargos e gastos estatais); c) fomentar a modernização portuária e do transporte marítimo de cargas, principalmente, através da aquisição de novos equipamentos e novas tecnologias pelo setor privado; d) permitir a exploração de cargas de terceiros em terminais de uso privativo, antes limitado às cargas próprias; e) promover a

concorrência no segmento para, em tese, levar à redução das tarifas de movimentação (tal fato acabou não ocorrendo, visto que se formou um oligopólio estrangeiro e, portanto, as tarifas de movimentação variam muito pouco); f) promover a redução dos custos com trabalhadores portuários (houve aumento dos trabalhadores temporários e da subcontratação).

O sistema marítimo brasileiro é caracterizado pela desregulamentação, bem como pela existência de oligopólio estrangeiro, sendo intensificado pela legislação neoliberal criada na década de 1990 (Lei 8.630/93), mitigando a reserva de mercado para os armadores nacionais e abrindo o setor para o grande capital estrangeiro. Os principais armadores que atuam nos mais importantes portos do país são: *Hamburg Süd* (Alemanha), *Maersk* (Dinamarca), *Mediterranean Shipping Company (MSC)* (Itália/Suíça), Aliança (pertence à *Hamburg Süd*, Alemanha), *CMA/CGM* (França), *Cia Sudamericana de Vapores (CSAV)* (Chile), *Mitsui/OSK Lines* (Japão), *Cosco* (China), *Evergreen* (Taiwan), *China Shipping* (China) e *Hyundai* (Coreia do Sul) etc.

As concessões ligadas ao transporte marítimo de cargas, especialmente no Estado de São Paulo, refletem a frágil atuação do poder público, da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), da Companhia Docas de São Sebastião e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) na imposição de metas às concessionárias de transporte marítimo e de terminais, investimentos a serem realizados, fiscalização, liberdade de concorrência (muitas vezes os grandes armadores e os operadores de terminais pressionam o poder público no sentido de evitar a atuação de novas empresas no setor), “cartelização” do preço do frete, oligopólio estrangeiro, entre outros.

Ocorreram grandes transformações no transporte de cargas nas duas últimas décadas, tanto em relação às infraestruturas quanto à gestão logística e às operações. A maior integração econômica e comercial do Brasil a partir da década de 1990 gerou repercussões no setor marítimo nacional. A modernização portuária é importante para atender as demandas internas e externas (importações e exportações), com articulação entre os transportes e as comunicações e informações. A incorporação de novas tecnologias (equipamentos, *softwares* etc.) aumentou a eficiência e a produtividade portuária.

A participação do capital privado no setor portuário – impulsionada pela Lei 8.630/93 – fomentou a modernização setorial. Nos principais portos e terminais privados do país (Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, Paranaguá/PR, Itajaí/SC,

Navegantes/SC, Itapoá/SC, Rio Grande/RS etc.), destacam-se os *Ship Loaders*⁸ automatizados, *STS (Ship to Shore Crane)* (portêineres⁹), *RTG (Rubber Tyres Gantry)* (transtêineres¹⁰), *MHC (Mobile Harbour Crane)* (guindastes), *Reach Stackers*¹¹, *Terminal Tractors*¹², softwares (*Cosmos* e *Navys*¹³), *scanners*¹⁴, contêineres especializados para cada tipo de mercadoria (carga seca, carga líquida, frigoríficos etc.), navios *Full Containers*¹⁵, graneleiros (granéis sólidos) e mistos (líquidos e sólidos) de grande capacidade, sistema *ISPS Code*¹⁶ (maior segurança no porto – câmeras e controle de pessoas, veículos e cargas), entre outros.

Os navios porta-contêineres utilizados nas rotas marítimas entre o Brasil e o exterior estão cada vez maiores. Até o início da década de 2000, essas embarcações tinham capacidade para transportar 2,5 mil TEUs. Depois, chegaram a 3,8 mil TEUs, a 5,5 mil TEUs e a 6 mil TEUs. Em 2010, a *Hamburg Süd*, a *Maersk* e outros colocaram em operação nas linhas que servem o Brasil os primeiros de uma série de navios entre 7 mil e 9,6 mil TEUs. Em alguns portos europeus e asiáticos trafegam navios de 12 mil e 15 mil TEUs.

Uma importante inovação tecnológica no setor marítimo mundial e brasileiro é o navio *E-Ship 1* – navio cargueiro movido a energia eólica. Além da força dos ventos, usa motores a diesel e eletricidade. Destacam-se ainda, os navios cargueiros parcialmente movidos por uma “pipa gigante”. A “pipa” é controlada por computador e sua eficiência depende das condições climáticas, mas a vantagem do sistema informacional *Skysails* (alemão) é que se aproveitam todas as direções do vento. A “pipa” não dispensa os motores, mas faz grande parte da função de movimentação dos navios. É uma inovação que pode contribuir para arrefecer o custo do transporte marítimo, bem como a emissão de poluentes (AGÊNCIA T1, 2011).

⁸ *Ship Loaders* são dutos com sistema de sucção que realizam o carregamento e o descarregamento dos navios graneleiros.

⁹ Portêineres são grandes guindastes que retiram os contêineres dos pátios e os conduzem aos navios e vice versa.

¹⁰ Transtêineres são guindastes que movimentam os contêineres nos pátios dos terminais.

¹¹ *Reach Stackers* são empilhadeiras e veículos especiais para movimentação de contêineres.

¹² *Terminal Tractors* são caminhões para movimentação de contêineres nos terminais.

¹³ Os softwares *Cosmos* e *Navys* realizam o controle de todas as operações realizadas nos terminais e fornecem as informações em tempo real (*real time*).

¹⁴ *Scanners* são utilizados para fiscalização e controle das mercadorias containerizadas.

¹⁵ *Full Containers* são navios especializados no transporte de bens acondicionados.

¹⁶ O Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) foi estabelecido após os atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos.

Devido à recessão econômica internacional, 5% da frota mundial de navios estão parados e este fato, por sua vez, resultou em uma queda no preço do frete marítimo. Assim, os grandes armadores – caso da *Maersk*, *Hamburg Süd*, *Mediterranean Shipping Company (MSC)* etc. – estão adotando novas estratégias, caso da diminuição da oferta de navios para escoamento de cargas containerizadas, para induzir a um aumento relativo dos fretes. Além disso, as empresas estão realizando *joints*, ou seja, dois ou mais armadores estão transportando cargas em um mesmo navio, como forma de redução de custos e utilização da capacidade máxima dos grandes porta-contêineres.

Outro aspecto importante se refere à substituição de navios de médio porte por outros maiores, fato que induz ao aumento da demanda e dos fluxos nos portos de maior calado e capacidade operacional. Um único navio containero (por exemplo, de 320 metros e capacidade de 9 mil TEUs) pode substituir dois navios menores de 150 metros e realiza uma quantidade maior de escalas, reduzindo custos com tripulação, combustível, manutenção e outros. Os grandes armadores estão priorizando as principais rotas, os mercados consumidores em expansão (Brasil, Índia, África do Sul etc.) e os *hub ports* (portos concentradores).

No que se refere ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e, mais precisamente, ao PAC-portos, há o objetivo de melhoria das operações portuárias e marítimas, compreendendo transbordo, aprofundamento do calado, incorporação de novas tecnologias de comunicação e transporte, fomento da intermodalidade, qualificação dos equipamentos portuários (portêineres, transtêineres etc.), controle de cargas containerizadas e não-containerizadas, fiscalização, entre outros. Todavia, as inversões são insuficientes e as obras públicas muito morosas.

Apesar da relativa modernização do setor portuário e marítimo brasileiro, há ainda diversos gargalos que prejudicam o desenvolvimento econômico nacional, quais sejam: os congestionamentos nos portos e nas vias rodoviárias de articulação, ineficácia das ligações ferroviárias, utilização demasiada do modal rodoviário para o transporte das cargas (importância do sistema intermodal, com maior utilização do modal ferroviário), falta de modernização tecnológica em alguns portos (instalações e equipamentos obsoletos), baixo calado, atrasos para atracação dos navios nos cais portuários, demora na liberação das cargas (sobretudo de importação), espaços portuários obsoletos e ociosos (caso, por exemplo, do porto santista), necessidade de maior atuação estatal no sentido de impor metas de investimentos ao capital

privado (mudança do modelo de concessão e arrendamentos portuários), problemas nas rodovias (má sinalização e asfaltamento), diferentes valores do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cobrados pelos estados (muitas vezes os proprietários das cargas e os transportadores optam por rotas mais longas para reduzir os custos com o tributo e, assim, atrasam na chegada aos portos), ineficiência das instituições que atuam no setor portuário e marítimo (Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Secretaria de Portos – SEP, Companhias Docas, Autoridades Portuárias, Receita Federal etc.), excessiva burocracia, insuficiência dos recursos públicos setoriais, morosidade das obras infraestruturais, entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisando o setor portuário e marítimo brasileiro ao longo do tempo (desde o período colonial), infere-se que a oferta sempre esteve aquém da demanda, isto é, os investimentos nos portos (instalações, equipamentos, infraestruturas etc.) sempre foram insuficientes para atender ao volume crescente do comércio exterior brasileiro. Assim, pontos de estrangulamentos sempre existiram e prejudicaram a economia do país, afetando o setor produtivo (agropecuária e indústria) e, conseqüentemente, o nível de emprego. Com o surgimento das novas demandas, sobretudo, no contexto da terceira dualidade básica brasileira (industrialização, urbanização, diversificação da produção, elevação das importações e exportações, aumento da demanda interna etc.), foi-se consolidando um sistema portuário nacional mais integrado. Construção de rodovias interligando o interior do país aos portos marítimos, expansão da rede de energia e telefonia, fomento do crédito, dutovias e outros, permitiram o aumento da movimentação de cargas (grãos, farelos, manufaturas, bens de capital, petróleo e derivados etc.). Assim, infere-se que o desenvolvimento brasileiro ao longo das fases econômicas e das dualidades foi acompanhado por transformações regionais e na dinâmica do transporte marítimo.

Destacam-se quatro períodos que marcaram o setor portuário e marítimo brasileiro. O primeiro, que se estende durante a primeira e a segunda dualidade da economia brasileira (império e início da República), foi dependente dos investimentos privados (sob concessão). O segundo, pós-1930 (terceira dualidade),

caracteriza-se por um Estado que assume a função de conduzir as inversões nos portos e no transporte marítimo, além de alavancar a indústria naval. O terceiro, pós-1990 (Lei 8.630/93), com fomento dos arrendamentos de terminais e da modernização portuária, é marcado pela queda dos investimentos públicos no setor e pela dependência das inversões privadas. O quarto tem início com as obras do PAC-portos (ainda que os recursos sejam insuficientes e as obras muito morosas), quando o Estado retoma os investimentos no setor após duas décadas de estagnação (dragagem, derrocagem, expansão de cais, berços e terminais etc.).

O sistema marítimo brasileiro é concentrado nos portos do Sul e do Sudeste, sendo responsáveis por grande parte das importações e exportações nacionais (longo curso) – granéis sólidos e líquidos e artigos industriais. O Porto de Santos/SP se destaca nos fluxos de bens industrializados e de contêineres (maior valor agregado), sendo um ponto nodal que atende a demanda, sobretudo, da macrometrópole (Região Metropolitana de São Paulo e seu entorno) e do interior do estado. Não obstante, seu campo de influência extrapola os limites do território paulista, pois é responsável por parte das exportações e importações de diversos estados brasileiros (principalmente do Centro-Oeste), bem como de outros países, caso do Paraguai e da Bolívia.

O sistema marítimo brasileiro não é homogêneo. O Estado de Santa Catarina possui diversos portos e terminais privados que “dividem” relativamente a demanda (desconcentração portuária), com destaque aos complexos especializados na movimentação de cargas containerizadas (Itajaí/SC, Navegantes/SC e Itapoá/SC). No caso do Estado de São Paulo, verifica-se um processo diferente, já que existe uma grande concentração da movimentação de mercadorias no Porto de Santos/SP (granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral). Casos similares ao paulista são observados nos estados do Paraná e Rio Grande do Sul, em que os portos de Paranaguá/PR e Rio Grande/RS concentram os fluxos marítimos de cargas containerizadas e não-containerizadas.

A recuperação da economia brasileira nos últimos anos gerou, conseqüentemente, o incremento dos fluxos marítimos e da circulação do capital, ao mesmo tempo em que criou necessidade de aprimoramento da logística privada para mitigação dos prejuízos decorrentes dos gargalos infraestruturais e satisfação da demanda interna e externa. Aumentaram as parcerias e as relações comerciais do Brasil com os BRICS, América do Sul e Central, África, Sudeste Asiático e

Oriente Médio (periferia). A maior diversificação das trocas (Sul-Sul) foi/é importante para amenizar os impactos negativos da recessão econômica internacional e ainda permite o incremento das vendas externas de artigos industriais, impulsionando o efeito multiplicador interno.

Há uma modernização incompleta no setor portuário brasileiro. Apesar dos avanços serem relativos, menos significativos em comparação aos principais portos do mundo, houve um aumento no nível de competitividade e eficiência das operações portuárias, com incorporação de novas tecnologias (equipamentos, *softwares* etc.). As transformações no sistema portuário e marítimo brasileiro, juntamente à maior integração comercial e econômica do país, fomentaram as importações e exportações. Modernos terminais, como o da Santos Brasil e Libra (em Santos/SP), *APM Terminals*, Portonave e Itapoá (em Santa Catarina), Wilson, Sons (em Rio Grande/RS) e TCP (em Paranaguá/PR) são imprescindíveis para a dinâmica macroeconômica.

O fomento do setor portuário e marítimo brasileiro depende de vários fatores, quais sejam: a) presença do Estado como agente planejador e indutor; b) aumentar as inversões públicas e privadas; c) impulsionar a modernização tecnológica; d) realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada; e) estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antiocioso); f) expandir os financiamentos públicos; g) assegurar a reserva de mercado para a cabotagem e reduzir os afretamentos de navios estrangeiros; h) expansão das encomendas da Petrobras e da Transpetro na indústria naval brasileira (*offshore*, cabotagem e longo curso); i) reduzir a burocracia em relação aos investimentos públicos e privados no país; j) acabar com a morosidade na liberação dos recursos públicos; k) acelerar a realização das obras infraestruturais; l) expansão da multimodalidade/intermodalidade.

Há necessidade de acelerar as obras do PAC-portos e as licitações para novos arrendamentos no complexo portuário santista, além de aumentar as inversões públicas e privadas no setor portuário brasileiro. A falta de uma logística de Estado eficiente impede que sejam eliminadas as deficiências infraestruturais que prejudicam o desenvolvimento econômico brasileiro. Nesse sentido, destaca-se a importância de uma maior articulação dos Governos Federal, Estaduais e Municipais no planejamento portuário e marítimo estratégico, já que no Brasil as divergências político-partidárias impedem a criação de um projeto nacional.

Além da expansão dos complexos portuários já existentes, propõe-se a construção de portos regionais de cabotagem e longo curso em pontos estratégicos do território brasileiro – com conexões intermodais qualificadas – para fomentar o desenvolvimento econômico regional e nacional. Destaca-se ainda, a estratégia de criação de empresas estatais de cabotagem e longo curso (armadores) – que utilizam navios e embarcações construídos no país – para impulsionar a indústria naval internamente.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA T1. **Notícias sobre transporte marítimo e o setor portuário brasileiro**. Disponível em: <http://www.agenciat1.com.br>. Acesso em: dezembro de 2011 e maio de 2012.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos. Brasília, 2011, 2012.

BRASIL. **Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP)**. Informações e dados estatísticos. Santos, 2011, 2012.

BRASIL. **Companhia Docas de São Sebastião**. Dados estatísticos. São Sebastião, 2011, 2012.

BRASIL. **Confederação Nacional dos Transportes (CNT)**. Dados estatísticos. Brasília, 2011, 2012.

BRASIL. **Ministério dos Transportes**. Dados estatísticos. Brasília, 2011, 2012.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)**. Portal *Alice Web*. Brasília, 2011, 2012.

CARVALHO, C. E. A intervenção estatal na crise e a crise do neoliberalismo. In: SISTER, S. (Org.). **O abc da crise**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 165-176.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: **Boletim Geográfico**. Ano XXII, n. 179 e 180. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

COCCO, R. G. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente**. Dissertação de Mestrado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2011.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C da C. (Orgs.) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

FROMM, G. **Transporte e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

GRACIANO, M. L. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971.

HIRSCHMAN, A. **The strategy of economic development**. New Haven: Yale University Press, 1958.

MAMIGONIAN, A. Kondratieff, **ciclos médios e organização do espaço**. In: **Geosul**, v. 14, n. 18. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 1999, p. 152-157.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política** (Livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MIGLIOLI, J. **Acumulação de capital e demanda efetiva**. São Paulo: Hucitec, 2004.

NETMARINHA. **Matéria sobre o transporte marítimo brasileiro**. Disponível em: <http://www.netmarinha.net.br/>. Acesso em: dezembro de 2011 e maio de 2012.

RANGEL, I. A história da dualidade brasileira. In: **Revista de Economia Política**, v. 1, n. 4. São Paulo, 1981.

RANGEL, I. **Ciclo, tecnologia e crescimento**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RANGEL, I. **Obras reunidas** (vol. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. **Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às Parcerias Público-Privadas**. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

TAVARES, M. da C. Entupiu o sistema circulatório do capitalismo. In: SISTER, S. (Org.). **O abc da crise**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 67-70.

VALOR ECONÔMICO. **Matéria sobre o transporte marítimo e o setor portuário brasileiro**. Disponível em: <http://www.valoronline.com.br>. Acesso em: outubro de 2010 e março de 2011.