

INFRAESTRUTURAS E LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NO PROCESSO DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA E TERRITORIAL

infrastructure and transport logistics in the process of economic and territorial integration

Márcio Rogério Silveira *

Resumo

O trabalho analisa a evolução da integração territorial mediante a ampliação de uma série de infraestruturas de transportes e de armazenamento e da logística (como estratégia, planejamento e gestão desse processo) capazes de consolidar uma rede de fluxos tanto para o desenvolvimento brasileiro quanto para a integração da América do Sul. Tais fatos, em escala supranacional, auxiliariam na formação de um bloco econômico capaz de amenizar as influências políticas, econômicas e culturais do centro do sistema capitalista, proporcionando, por conseguinte, certa autonomia no rumo do desenvolvimento Sul-Americano. A construção de obras de integração não auxilia somente na ampliação e reorganização dos fluxos econômicos, mas também na mobilidade populacional e na criação de um efeito multiplicador via geração de emprego e renda. Por outro lado, somente essas medidas não são capazes de impor o ritmo de desenvolvimento que necessita o Brasil e parte da América do Sul, isto é, um crescimento econômico que harmonize com menos desigualdades sociais. Apesar de mudanças significativas, mediante uma maior preocupação com as políticas públicas de investimentos em infraestruturas de cunho social, na última década, em alguns países da América do Sul, estas não foram suficientes para atender as demandas acumuladas ao longo da formação social desses espaços.

Palavras-chaves: Infraestruturas de integração, Logística, Transportes, Armazenamento.

Abstract

The paper analyzes the evolution of territorial integration through the expansion of a series of transport infrastructure and storage and logistics (such as strategy, planning and management of that process) able to consolidate a network of flows for both the development Brazil and for South American integration. Such facts, in a supranational level, assisted in the formation of an economic bloc able to harmonize political, economic and cultural influences in the center of the capitalist system, providing therefore some autonomy in the course of South American development. The construction of integration works not only helps in the expansion and reorganization of economic flows, but also helps in population mobility and creating a multiplier effect by generating employment and income. Moreover, these measures are not the only able to set the pace of development that Brazil and part of South America needs, this is an economical growth that harmonizes with less social inequalities. Despite significant changes, through greater concern with public policies in infrastructure investment with a social character, in the last decade, in some South American countries, these were not sufficient to meet the demands accumulated along the social formation of these spaces.

Key words: Infrastructure integration, Logistics, Transport, Storage.

Resumen

El trabajo analiza la evolución de la integración territorial mediante la ampliación de una serie de infraestructuras de transportes y de almacenamiento e de la logística (como estrategia, planeamiento y gestión de ese proceso) capaces de consolidar una red de flujos tanto para el desenvolvimiento brasileño como para la integración de América del Sur. Tales hechos, en escala supranacional, auxiliaron en la formación de un bloque económico capaz de amenizar las influencias políticas, económicas y culturales del centro del sistema capitalista, proporcionando, por consiguiente, cierta autonomía en el rumbo del desenvolvimiento suramericano. La construcción de las obras de integración no auxilia solamente en la ampliación e reorganización de los flujos económicos, sino también en la movilidad poblacional y en la creación de un efecto multiplicador vía generación de empleo e ingresos. Por otro lado, solamente estas medidas no son capaces de imponer el ritmo del desenvolvimiento que necesita Brasil e parte de América del Sur, esto es, un crecimiento económico que armonice con menos desigualdades sociales. A pesar de los cambios significativos, mediante una mayor preocupación con las políticas públicas de inversión en infraestructuras de carácter social, en la última década, en algunos países de América del Sur, estas no fueron suficientes para atender las demandas acumuladas a lo largo de la formación social de estos espacios.

Palabras clave: Infraestructuras de integración, Logística, Transportes, Almacenamiento.

(*) Bolsista Produtividade do CNPq e Prof. Dr. do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - Campus Universitário, CEP: 88040970, Cx. Postal: 476 Florianópolis (SC), Brasil. Tel/Fax: (+55 48) 37219256 / (+55 48) 37219983 - marcio.gedri@gmail.com

INTRODUÇÃO

O Estados Unidos, durante a crise de 1922 a 1948, programou a construção de uma série de infraestruturas de integração territorial sem a necessidade imediata de seu uso. As obras estatais não eram somente para atender uma demanda reprimida, mas serviram para dinamizar toda a economia através de um efeito multiplicador interno. O *New Deal* (1933-1937), por exemplo, foi o responsável por bilhões de dólares em investimentos na construção de usinas hidroelétricas, barragens, pontes, aeroportos, como também de hospitais, escolas, mobilidade urbana, ou seja, equipamentos sociais e urbanos de uso coletivo.

O Brasil e alguns países sul-americanos, na última década, copiam de forma ineficiente esse tipo de modelo de desenvolvimento econômico, pois direcionam muitos investimentos em infraestruturas para suprir as demandas corporativas que, muitas vezes, não contribuem para o desenvolvimento nacional. Não que isso seja um pleno equívoco, já que as necessidades corporativas fazem parte das diversas demandas da sociedade brasileira. Contudo, favorecer demasiadamente os interesses dos grandes grupos econômicos em detrimento das políticas públicas de educação, saúde, saneamento e mobilidade urbana e interurbana é um erro estratégico, pois inversões em infraestruturas, como escolas, creches, postos de saúde, hospitais, saneamento básico, trens de passageiros, metrô, entre outros, também geram efeitos multiplicadores nas economias nacionais.

Os programas de governo no Brasil e também na América do Sul, relativos aos grandes investimentos, concentram-se apenas em uma parte do que é necessário para que essas economias se tornem integradas e desenvolvidas. Haja vista que as “Parcerias Público-Privadas (PPPs)”, o “Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e PAC 2)”, a “Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)” e o “Programa de Investimento em Logística: Rodovias e Ferrovias” pouco contemplam as infraestruturas sociais, como se essas não fossem capazes de induzir o desenvolvimento via geração de emprego e renda, isto é, propiciar um efeito multiplicador nas economias nacionais. É por isso que as pessoas se perguntam: há tantos anúncios de investimentos em infraestruturas de transportes, energia, petróleo, marinha mercante, no entanto, os anúncios de construção de hospitais e escolas não acompanham o mesmo ritmo. O que observamos é uma relativa piora na saúde e na educação.

Portanto, temos uma política econômica que não segue um modelo adequado, em termos de política keynesiana (teoria da demanda efetiva), como gostariam alguns grandes economistas latinoamericanos, como Raul Prebisch e Ignácio Rangel. Uma vez que, não há uma política de substituição de importações, uma reforma tributária, uma política industrial forte que coloque o Brasil no “rol” dos países produtores de equipamentos de alta tecnologia e na vanguarda dos países produtores de bens de capital, entre outras políticas econômicas e sociais adequadas às necessidades do país e da América do Sul.

Vale lembrar também outro ponto importante e que estamos vendo atualmente. Ele está relacionado à: diminuição do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI); redução de alguns encargos trabalhistas para os setores produtivos; correção de 4% do Imposto de Renda sobre Pessoas Físicas (IRPF); equalização nacional do ICMS para importações para 4% (a partir de 2013); aumento das barreiras alfandegárias às importações; diminuição dos impostos e do preço da energia elétrica, entre outros. Essas medidas são paliativas e sazonais a fim de que o setor produtivo e os segmentos médios da sociedade se conformem com o adiamento das medidas de fundo estrutural, como uma reforma tributária.

Essa exposição inicial é para enfatizar que trabalharemos, mais especificamente, com as infraestruturas de integração econômica e territorial interna, isto é, a integração física mediante a necessidade de ampliação e consolidação de uma rede de transportes e de armazenamento (e da logística como estratégia, planejamento e gestão desse processo) no território brasileiro. Também destacaremos a urgência da integração externa (para que essa se concretize é preciso melhorar a integração física existente), principalmente entre o Brasil e os países da América do Sul para a for-



mação de um bloco econômico capaz de amenizar as influências econômicas e culturais do centro do sistema capitalista. Todavia, somente essas medidas – apesar delas fazerem parte de um conjunto estruturante de políticas públicas para o crescimento econômico – não são capazes de impor o ritmo de desenvolvimento que almejamos para o Brasil, ou seja, um verdadeiro desenvolvimento com menos desigualdades sociais. Deve ficar claro que, em especial, no PAC 2 há uma maior preocupação com políticas públicas de investimentos em infraestruturas de cunho social.

AS INFRAESTRUTURAS E A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E ARMAZENAMENTO PARA A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA E TERRITORIAL INTERNA

A mundialização do capital interfere nos territórios no que tange, entre outros fatores, a sua dinâmica produtiva e de consumo. Por conseguinte, nada disso seria possível sem as profundas mudanças ocorridas nos sistemas de transportes e armazenamento e nos sistemas de logística concernentes. Entre as diversas estratégias para fomentar a competição global, via integração econômica, há algumas que vêm se destacando na ampliação e dinamização da circulação do capital: 1) a utilização seletiva das estratégias logísticas (estratégias competitivas e de cunho organizacional para os transportes e armazenamento); 2) a readequação dos sistemas de normas e tributação para os transportes (como Lei dos Portos, criação de Agências Reguladoras, modelos de concessões de serviços públicos à iniciativa privada, normatização internacional dos transportes); 3) as tecnologias da informação de transportes e armazenamento (Sistemas de Informações Geográficas para Transportes – SIG-T); 4) os sistemas de transportes (meios e vias), de comunicação e de armazenamento (bitrens, autoestradas, pedagiamento eletrônico).

A constante necessidade de diminuir os custos de produção (via mais-valia e concorrência intercapitalista) pressiona a diminuição dos custos na esfera da circulação, principalmente os custos que se estendem sobre a esfera da circulação, como transportes, armazenamento, embalagem etc. Essas necessidades são impulsoras das inovações tecnológicas no produto e na sua forma de transporte que, por conseguinte, geram demandas periódicas, capazes de aumentar a circulação do capital (ciclos de acumulação capitalista). Essa característica do capitalismo interfere na organização do espaço de diversas formas e, em grande medida, configura-se fruto da expansão e retração da mobilidade geográfica do capital. Um exemplo é a integração econômica em diversas escalas e com diversos propósitos. No âmbito global, a integração econômica tem sido orquestrada pelas “empresas globais” e pelos estados componentes do centro do sistema capitalista. O aumento da velocidade, da quantidade e da seletividade dos fluxos econômicos são expressões claras das novas demandas corporativas que são extremamente visíveis no Brasil. Tal fato se deve por suas escolhas serem seletivas e causarem desigualdades regionais latentes, principalmente, quando o Estado não é capaz de regular a economia de acordo com os interesses nacionais.

A partir da década de 1990, o Brasil faz parte do processo de integração econômica, denominado de mundialização do capital ou simplificado de “globalização”. Contudo, essa inserção é mais significativa no oferecimento das condições ideais para a entrada dos Investimentos Externos Diretos (IED) do que para a criação de iniciativas internas, capazes de integrar o território nacional (integração incompleta) e desenvolvê-lo a ponto de diminuir as disparidades regionais. O mesmo vale para muitos países da América do Sul, onde as diferenças no desenvolvimento regional são mais latentes. No Brasil, é construída, ampliada e reformada uma série de infraestruturas de circulação e armazenamento que atendem, especialmente, as demandas corporativas globais. Nesse ponto, em algumas partes do território brasileiro, em particular no estado de São Paulo e na sua região macrometropolitana, formam-se corredores de exportação e “eixos de circulação” com forte presença de empresas internacionais. Outro fato é que, junto às infraestruturas de transportes houve o desenvolvimento de um sistema de normas e de tributação para aumentar a fluidez territorial nos espaços corporativamente escolhidos.



As diversas cadeias de produção, de comércio e de serviços tornaram-se mais dependentes dos sistemas de transportes, pois a conexão entre esses e as atividades econômicas refletem uma significativa diminuição de custos. Fato que leva a formação de eixos territoriais de intenso adensamento de atividades econômicas e populacionais, como também expressivas interações espaciais, fruto da movimentação financeira, de mercadorias, de pessoas e de informações.

Entrementes, caso o ritmo de desenvolvimento econômico do país, apesar de alguns percalços do PIB (previsão de aumento de 1,53% para 2012), continue intensificando as forças produtivas e adequando as relações de produção às necessidades das forças produtivas sem grandes conflitos – os fluxos, devido às demandas de consumo da população brasileira, continuarão aumentando e as interações espaciais levarão os territórios para outro estágio de desenvolvimento. Esse “crescimento” sem um ordenamento territorial adequado – que planeje e regule a circulação –, liderado pelo Estado, ampliará as desigualdades regionais em detrimento dos pleitos corporativos por maior fluidez territorial e diminuição de custos de produção e aumento dos mercados.

Assim, a proposta exposta neste trabalho é a de alertar que as políticas públicas devem levar os territórios a um estágio de desenvolvimento, no qual não prevaleçam somente os interesses corporativos, mas sim o de toda a sociedade na busca pela diminuição das disparidades regionais e sociais. Entre as ações que são importantes para melhorar a fluidez territorial, a integração econômica e as interações espaciais tornando-as menos desiguais, destacamos: 1) a diminuição do rodoviarismo como dominante da matriz de transportes; 2) a valorização do modal ferroviário tanto no setor de cargas, como no de passageiros (trens intermunicipais, metropolitanos e inter-regionais de passageiros); 3) a aumento dos modais aquaviários, como a realização de projetos hidroviários de interior (fluvial) de longo curso e cabotagem; 4) a modernização e ampliação dos portos; 5) o desenvolvimento da marinha mercante brasileira, com expansão dos estaleiros e armadores nacionais; 6) a construção e aumento de aeroportos de passageiros e de cargas e desenvolvimento das companhias de rotas regionais; 7) crescimento do sistema dutoviário; 8) a implantação de portos secos, Estações Aduaneiras de Interior (EADIs) e Centros Logísticos Integrados (CLI) para aperfeiçoarem os despachos aduaneiros e as conexões entre os diversos modais de transportes; 9) o desenvolvimento aperfeiçoado da multimodalidade, que envolve aspectos práticos e jurídicos, para a desburocratização das conexões nos principais nós da rede de transportes e a otimização do transporte de porta a porta.

PLANEJAMENTO, LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURAS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA NO BRASIL: NOVAS PERSPECTIVAS A PARTIR DOS INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES

A mudança no desenvolvimento econômico brasileiro que, desde o governo Lula da Silva, afeta os transportes, relaciona-se ao aumento massivo das exportações de commodities, ao pequeno aumento das exportações de manufaturados de baixo valor agregado e aos investimentos estatais e privados em infraestruturas. Esses fatores remetem a volta do planejamento estatal no Brasil que, todavia, ainda é um planejamento aquém das necessidades do país. Entre os elementos negativos estão a estagnação das exportações de produtos com alto valor agregado e a ampliação das importações.

As modificações que acarretaram maior movimentação de cargas nas rodovias e nos portos foram as exportações e as importações nos corredores de exportação. Tais corredores, em muitos casos, são seletivamente escolhidos pelas corporações e não apresentam condições infraestruturais para essa função, como na expansão da frente pioneira para o Centro-Oeste, para o interior do Nordeste e para a Região Norte. O Brasil, em grande parte, ficou dependente dos “corredores de exportação”, onde a maioria dos recursos estatais em infraestruturas de transportes e investimentos privados é empregada. Por essas rodovias e portos houve grande expansão dos fluxos, da tonelage de produtos, do peso individual dos caminhões (caminhões trucados, com peso bruto máximo de 45 toneladas e bitrens, com peso bruto máximo de 57 toneladas) e dos navios em circulação, sem a ampliação, na medida certa, das rodovias, das ferrovias e dos portos (calado, berço, áreas retropor-



tuárias e áreas especiais de alfandegamento). Constatamos um crescimento dos fluxos econômicos e das interações espaciais em um território densamente viscoso, sem a devida correspondência das infraestruturas de transportes e armazenamento.

Portanto, o aumento da movimentação de mercadorias (do comércio exterior e do mercado interno) pressiona as infraestruturas em transportes e armazenamento. Com isso, também há um maior número de meios de transportes em circulação (especificamente o rodoviário) trafegando com maior tonelagem em vias não planejadas para um aumento “repentino” de cargas. Há, portanto, uma rápida necessidade de infraestruturas de transportes e armazenamento, todavia, o tempo de planejamento e a realização delas são normalmente diferenciados. A construção de uma infraestrutura pode levar muitos anos. Por outro lado, de um ano para outro, transformações significativas nas relações internacionais e nas políticas fiscais podem interferir na circulação de mercadorias, pessoas, capitais e informações. Nesse sentido, o desenvolvimento de infraestruturas e a política econômica devem ser constantes e integrados. O Estado e seus planejadores devem antecipar o futuro econômico da Nação mediante um projeto de desenvolvimento nacional de médio e longo prazo. Somam-se, negativamente a isso, a demora na liberação de recursos, os superfaturamentos, as mudanças técnicas nos projetos e outros entraves políticos, sociais, econômicos e ambientais (licenças), verificados no processo de execução de uma obra de infraestrutura. Vide o caso da BR-101 entre os municípios de Palhoça/SC e Osório/RS que está em construção há mais de doze anos e a previsão é que leve mais cinco anos para o término, num percurso de apenas 337,5 km.

Como explicar que diante de tantos problemas levantados ainda não houve um “apagão da circulação de mercadorias”, de informações e de capitais no Brasil? A resposta envolve quatro fatores combinados: 1) o governo, neste caso, o Federal investiu na melhoria e adequação de algumas infraestruturas de transportes e armazenamento – com destaque para os canais de exportação – e, em alguns casos, como no setor portuário e rodoviário, ele alterou seus sistemas de normas pela “Lei dos Portos” e pelas concessões rodoviárias; 2) investimentos, realizados pela iniciativa privada em infraestruturas concedidas pelo Estado – para essas outorgas de exploração serem autorizadas houve a mudança na regulamentação de concessões de serviços públicos à iniciativa privada; 3) o aprimoramento e a especialização das estratégias competitivas e da gestão logística (como resultado, observamos um maior aproveitamento das infraestruturas de transportes e de armazenamento existentes, ou seja, houve significativa “otimização” desses e uma nova lógica passou a predominar nas corporações: a diminuição dos custos de produção via aumento de eficiência de todos os fatores que envolvem a circulação e, em especial, a logística); 4) o uso de importantes inovações que são transversais aos outros fatores, como a tecnologia da informação, a robótica e uma estrutura organizacional para aumento da velocidade do transporte e melhor acondicionamento das mercadorias.

Assim, temos uma “logística de Estado” e uma “logística corporativa” articuladas para inibirem um “apagão infraestrutural” nos transportes e, por conseguinte, na fluidez no território brasileiro. Todavia, o uso da logística tem um limite e sua eficiência depende de infraestruturas modernas e apropriadas ao planejamento territorial, definido não só pela iniciativa privada, mas por toda a sociedade.

A utilização da logística contribuiu para um planejamento mais adequado na utilização dos transportes e no processo de armazenamento das mercadorias. Mesmo com os quatro fatores combinados, não deixaram de ocorrer estrangulamentos nessas infraestruturas, em especial, nos portos, nas vias de conexões portuárias e nos centros metropolitanos e, particularmente, na Região Metropolitana de São Paulo, causando baixa fluidez e custos econômicos e sociais significativos. O planejamento em logística aumentou a eficiência dos modais de transportes por meio da otimização de rotas, de tempo de percurso, dos recursos e da gestão na movimentação e do armazenamento de mercadorias e informações. O *Just in time* passou a ser o ponto crucial na diminuição dos custos de produção e a logística passou a ser a estratégia para sua viabilização.

A abertura econômica desigual, além de causar um forte impacto através da desnacionalização do setor produtivo brasileiro, afetou os setores comerciais e de serviços. Nesse caso, as empresas



transportadoras nacionais tiveram dificuldades de readaptação às novas estratégias e gestões logísticas. Muitas dessas empresas foram incorporadas por grandes grupos do setor, enquanto outras passaram por processos de readaptações desiguais. Somente após uma década da abertura econômica é que começaram a aparecer grandes corporações nacionais do setor de logística, como a Vale Logística e a ALL Logística, todavia, essas convivem com grandes transnacionais do setor, a exemplo da DHL e a DANZAS (empresas da Deutsche Post), a FedEx, a TNT, entre outras.

O poder público, em suas diversas escalas, responsável pela manutenção e ampliação dos sistemas de engenharia de transportes, não conseguiu readequar plenamente a rede de transportes do Brasil às novas lógicas infraestruturais e regulamentares impostas pelas novas demandas corporativas globais. O Estado brasileiro tenta readequar os sistemas de normas de circulação e planejar a manutenção e ampliação das infraestruturas de transportes por meio de ações, como: o Programa de Aceleração do Crescimento 1 (PAC 1), o Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2), o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias e a participação ativa na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

O PAC 1 (2007-2010), iniciado no governo Lula da Silva, foi o primeiro grande programa de desenvolvimento implementado após o fim dos governos militares. Entre 2007 e 2010, o PAC 1 executou obras de R\$ 618 bilhões. Esses gastos representaram 94,1% do que tinha sido previsto (R\$ 657,4 bilhões) pelo governo. Assim, houve uma perda de 38,9 bilhões, essa quantia que serviria para construir aproximadamente quarenta pontes entre o continente e a ilha de Florianópolis/SC. Essa diminuição de recurso financeiro é um reflexo da dificuldade de aprovar e executar projetos (burocracia, embargos ambientais, etc.) no Brasil. Nesse mesmo período, foram gastos R\$ 444 bilhões em obras concluídas, o que equivale a 82% dos R\$ 541,8 bilhões previstos. A diferença entre os valores do que foi executado e do que foi concluído é de R\$ 171 bilhões. Isso representa obras em atraso e com previsão para serem terminadas após o ano de 2010. Grande parte das inversões do PAC 1 foi em transportes, com R\$ 65,4 bilhões destinados a: 1) rodovias (6.377 km, somando R\$ 42,9 bilhões); 2) Marinha Mercante (financiamento de 301 embarcações e 5 estaleiros, totalizando R\$ 17 bilhões); 3) ferrovias (909 km, representando R\$ 3,4 bilhões); 4) aeroportos (12 empreendimentos em 10 aeroportos, somando R\$ 281,9 milhões); 5) portos (14 empreendimentos, em que foram investidos R\$ 789,1 milhões) e; 6) hidrovias (10 terminais, abarcando R\$ 44,4 milhões e as eclusas de Tucuruí, totalizando R\$ 965,5 milhões). Além disso, foram também concluídos 3.776 km de gasodutos e em mobilidade urbana foram empreendidos o Corredor Expresso Tiradentes na cidade de São Paulo/SP e a recuperação de trens na cidade de Recife/PE.

Entre o que foi previsto foram concluídos 76% das obras do PAC 1 e 24% das obras foram consideradas adequadas, 4% em estado de atenção e 2% eram as preocupantes, segundo avaliação do próprio governo. Observamos que obras que estavam no nível adequado no PAC 1 e já deveriam ter sido concluídas, ainda não foram entregues, como partes da BR-101 em Santa Catarina, o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro (problemas de licenciamento ambiental, acomodação de sítios arqueológicos e desapropriação de quase três mil famílias), entre outras. O cálculo exposto por algumas agências de notícias mostra que têm obras com atrasos de até quatro anos, como: a Ferrovia Norte-Sul, o Eixo Leste de Transposição do Rio São Francisco, a Nova Transnordestina, o Trem de Alta Velocidade Campinas-São-Paulo-Rio de Janeiro (TAV-Brasil) e outros. Os atrasos também causam readequações nos investimentos e, portanto, aumentam o valor dos empreendimentos, como verificado na Transposição do Rio São Francisco que teve seu custo praticamente dobrado nos últimos anos. No caso dos aeroportos, no fim de 2010, dos nove empreendimentos havia um que se encontrava em estado de atenção e três eram preocupantes, mostrando entraves na realização e conclusão das obras.

O PAC 2 prevê o investimento de R\$ 955 bilhões entre 2011 e 2014 e, nos primeiros 18 meses, foram executados 34% do valor total do PAC 2, ou seja, R\$ 324,5 bilhões. Todavia, em termos de obras realizadas a porcentagem de investimento foi de 29,8% do total, com R\$ 211 bilhões. Se o ritmo de inversões for mantido, será alcançado, no final de 2014, um investimento de R\$ 708 bilhões,



ou seja, um pouco abaixo do esperado e, em especial, devido a dois fatores: o atraso no andamento das obras e por alguns empreendimentos só encerrarem após 2014. Mesmo com atrasos e outros imprevistos o Programa de Aceleração do Crescimento traz de volta o planejamento econômico e a perspectiva de um projeto de desenvolvimento nacional, findado com o pouco sucesso do III Plano Nacional de Desenvolvimento (III PND 1980-1985). No PAC 2, em transportes foram gastos: R\$ 24,4 bilhões em 909 km de rodovias; 16 empreendimentos em aeroportos e 12 em portos; 71 km de ferrovias (Ferrovia Norte-Sul); além de 1.275 equipamentos para estradas vicinais (retroescavadeiras e motoniveladoras) entregues, em grande parte, aos municípios. O valor estimado para investimentos em transportes no PAC 2 até 2014 é de R\$ 104 bilhões, ou seja, R\$ 24 bilhões a mais que o PAC 1. No Eixo Cidade Melhor do PAC 2 foram gastos, em 18 meses, o montante de R\$ 212,8 milhões. Porém, apenas dois empreendimentos (de pouco significado) foram concluídos (linha oeste do metrô de Fortaleza e a primeira etapa da expansão do trem urbano entre São Leopoldo/RS e Novo Hamburgo/RS). Há investimentos nos metrô de Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Porto Alegre e Fortaleza e o novo sistema de transporte de Recife e Região Metropolitana, num total de investimentos de R\$ 11 bilhões até 2014. As obras executadas e previstas do PAC 2 e seu andamento estão relacionados no Quadro 1.

Mesmo com todos os anúncios de investimentos, a previsão é que somente em 2025 o Brasil superará a marca dos atuais 25% da participação das ferrovias na matriz de transportes nacional²⁷. A pretensão é chegar a 32%, ou seja, um aumento de 7%, conforme consta no Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Obviamente, se houver a expansão dos outros modais também haverá a diminuição do peso do transporte rodoviário, que hoje está calculado em 58%, contra 13% do aquaviário e 4% do dutoviário e aéreo. A previsão para 2025 é que o transporte rodoviário diminua para 30%, o aéreo fique com 1%, o dutoviário com 5% e o aquaviário com 29%. É claro que, essa é uma proposta ambiciosa se comparada aos anúncios de investimentos e, sobretudo, ao ritmo das obras em infraestruturas de transportes, mesmo com o Plano de Investimentos em Logística, anunciado para rodovias e ferrovias, mas será também contemplará portos e aeroportos, sendo visto como o novo marco dos investimentos públicos em infraestruturas de transportes.

No segundo semestre de 2012, foi lançado o Programa de Investimento em Logística: Rodovias e Ferrovias. A novidade está na ampliação de recursos para as rodovias e ferrovias, na inclusão de mais empreendimentos além dos que constavam no PAC 1 e 2 e na utilização das parcerias público-privadas mediante as concessões de ferrovias e rodovias à administração da iniciativa privada. O novo programa prevê inversões de R\$ 133 bilhões (R\$ 79,5 bilhões em cinco anos e R\$ 53,5 bilhões entre 20 e 25 anos) em nove trechos de rodovias e 12 trechos de ferrovias. A intenção é investir R\$ 42 bilhões em 7,5 mil km de rodovias (R\$ 23,5 bilhões em cinco anos e R\$ 18,5 bilhões em 20 anos) e R\$ 91 bilhões em 10 mil km de ferrovias (R\$ 56 bilhões em cinco anos e R\$ 35 bilhões em 25 anos). No caso das ferrovias, haverá um novo modelo de administração que prevê a quebra do monopólio na oferta de serviços ferroviários pela garantia de direito de passagem para todos os transportadores. Dessa maneira, a concessionária não interferirá no tráfego, mas terá a responsabilidade de manter adequadamente as linhas e, como consequência, a diminuição das tarifas, tornando as ferrovias mais competitivas.

As rodovias e ferrovias escolhidas para os investimentos são estratégicas do ponto de vista nacional e contribuirão para a ampliação da integração econômica do território brasileiro e, por conseguinte, do território sul-americano, pois se completam às obras do PAC 1 e 2 e da IIRSA. O planejamento é adequado e poderá ampliar o efeito multiplicador da economia brasileira. Todavia, devido aos entraves que são comuns às obras públicas no Brasil, será que esses empreendimentos previstos no Programa de Investimentos em Logística não ficarão emperrados, como muitas obras do PAC 1 e 2 e do IIRSA? Uma característica que pode eliminar alguns obstáculos desse novo programa é o fato dele ser uma parceria com a iniciativa privada e, por essa razão, as concessionárias podem ser mais ágeis. Para administrar as concessões e os projetos foram criadas pelo governo duas novas empresas: a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (ETAV), para dar



Quadro 1 - Empreendimentos e quarto balanço das ações do PAC 2, entre janeiro de 2011 e julho de 2012.

RODOVIAS	FERROVIAS
Obras concluídas – 909 km	Concluído
1. BR-163/PA-MT – Trecho 2 – 3 lotes – 180 km – jun/2012	1. Estudo de Viabilidade da conexão da Ferrovia Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul – 23/05/2012
2. BR-163/PA-MT – Trecho 3 – 52 km – jun/2012	2. Estudo de Viabilidade da Ferrovia Norte-Sul – Prolongamento – Barcarena/PA – Açailândia/MA – 23/05/2012
3. BR-101/SC – Túnel Morro Agudo – 1,1 km – mai/2012	3. Estudo do Corredor Bioceânico
4. BR-101/PE – Duplicação Subtrecho Ribeirão/PE-Palmares/PE – 40 km – mar/2012	4. Ferrovia Norte-Sul – Trecho Sul – Uruaçu/GO-Anápolis/GO – Pátio de Santa Isabel/GO – Pátio de Jaraguá/GO – 71 km
5. BR-101/SC – Duplicação Palhoça-Divisa SC/RS – Lote 26 – 29 km – mar/2012	Obras em andamento – 3.061 km
Obras em andamento – 6.299 km	1. Ferrovia Norte-Sul – 1.301 km
1. Duplicação e adequação – 2.100 km	2. Ferrovia Nova Transnordestina – 874 km
2. Construção e pavimentação – 4.199 km	3. Ferrovia de Integração Oeste-Leste – 536 km
Manutenção e segurança	4. Ferronorte – Alto Araguaia/MT-Rondonópolis/MT – 247 km
1. Manutenção de Rodovias – 52.609 km contratados	AEROPORTOS
2. Sinalização de Rodovias – 20.936 km executados	Concessões de aeroportos
PORTOS	1. Assinatura dos contratos de concessão dos Aeroportos de Brasília, Guarulhos e Campinas – 14/06/2012
10 obras e 2 projetos concluídos	2. Assinatura do contrato de concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN – 28/11/2011
1. Santos/SP – Dragagem de Aprofundamento – 29/06/2012	12 obras concluídas
2. Natal/RN – Dragagem de Aprofundamento – 29/06/2012	1. Brasília/DF – Módulo Operacional 2 – 29/06/2012
3. Fortaleza/CE – Dragagem de Aprofundamento – 14/05/2012	2. Curitiba/PR – Restauração das Pistas de Pouso e Decolagem e de Táxi – 17/06/2012
4. Plano Nacional de Logística Portuária – 30/03/2012	3. Guarulhos/SP – Construção do Terminal de Passageiros 4 – Fase 1 – 21/01/2012
5. Areia Branca/RN – Ampliação e Adequação Terminal Salineiro – 24/01/2012	4. Porto Alegre/RS – Módulo Operacional – 13/01/2012
6. São Francisco do Sul/SC – Dragagem – 15/12/2011	5. Guarulhos/SP – Ampliação e Revitalização do Sistema de Pistas (PR-FF e PR-B) – 07/12/2011
7. Itajaí/SC – Dragagem – 09/12/2011	6. Cuiabá/MT – Módulo Operacional – 30/11/2011
8. São Francisco do Sul/SC – Recuperação do Berço 101 – 13/10/2011	7. Goiânia/GO – Módulo Operacional – 15/10/2011
9. Porto Sem Papel – 1ª Fase – 01/09/2011	8. Vitória/ES – Módulo Operacional – 02/09/2011
10. Rio de Janeiro/RJ – Dragagem de Aprofundamento – 1ª Fase – 30/08/2011	9. Guarulhos/SP – Módulo Operacional da Remota Central – 29/08/2011
11. Suape/PE – Dragagem de Aprofundamento do Canal Interno – 27/05/2011	10. Campinas/SP – Módulo Operacional – 22/08/2011
12. Rio Grande/RS – Ampliação dos Molhes – 14/03/2011	11. Recife/PE – Construção e instalação de Conector em 20/06/2011
6 obras e 3 projetos iniciados – destaques	12. São Gonçalo do Amarante/RN – 1ª Etapa dos Sistemas de Pistas e Pátios em 17/04/2011
1. Fortaleza/CE – Terminal de Passageiros – 02/03/2012 – 7% realizados	5 obras iniciadas
2. Natal/RN – Terminal de Passageiros – 04/05/2012 – 4% realizados	1. Florianópolis/SC – Ampliação da Pista e Pátio – 11/06/2012
22 obras em andamento – destaques	2. Salvador/BA – Nova Torre de Controle – 06/06/2012
1. Vila do Conde/PA – Ampliação do Pier Principal – 99% realizados	3. Fortaleza/CE – Reforma e Ampliação do TPS – 04/06/2012
2. Santos/SP – Avenida Perimetral da Margem Esquerda – 1ª Fase – 49% realizados	4. Cuiabá/MT – Reforma e Ampliação do TPS – 09/04/2012

EQUIPAMENTOS PARA ESTRADAS VICINAIS	5. Foz do Iguaçu/PR – Reforma e Ampliação do TPS – 13/03/2012 – 9,8 % realizados
Resultados	24 obras e projetos em andamento em 18 aeroportos
1. Entregue 1.275 retroescavadeiras para 1.299 municípios em 06/07/2012	1. Guarulhos/SP – Terraplenagem para Construção do TPS 3 – 73% realizados
2. Aberta adesão para 3.591 retroescavadeiras e seleção para 1.330 motoniveladoras em 15/06/2012	2. Curitiba/PR – Ampliação do Terminal de Cargas – 56% realizados
Providências	3. Galeão/RJ – Recuperação dos Sistemas de Pistas e Pátios – 22,5% realizados
1. Finalizar recebimento de adesão e seleção até 18/09/2012	4. Manaus/AM – Reforma e Ampliação do TPS – 7,6% realizados
2. Realizar licitação para aquisição de retroescavadeiras e motoniveladoras até agosto/2012	5. Belo Horizonte/MG – Reforma e Ampliação do Terminal de Passageiros – 4,8% realizados
3. Divulgar resultado de adesão e seleção até 18/11/2012	
MOBILIDADE URBANA	
Mobilidade Grandes Cidades – a partir de 700 mil habitantes	Mobilidade Médias Cidades – 250 a 700 mil habitantes
1. Concluído processo de seleção em 24/04/2012 – Selecionados 43 empreendimentos, beneficiando 51 municípios	1. Lançado processo de seleção em 18/07/2012
Obras concluídas	9 obras em andamento – Destaques
1. Fortaleza/CE – Metrô Linha Oeste	1. Recife/PE – Linha Sul e Centro – 94% realizados
2. São Leopoldo e Novo Hamburgo/RS – 1ª Etapa da Expansão do Trem Urbano – Entrada em operação das estações Santo Afonso e Rio dos Sinos em 02/07/2012	2. Fortaleza/CE –Metrô Linha Sul – 87% realizados
	3. São Leopoldo e Novo Hamburgo/RS – Expansão do Trem Urbano – 87% realizados
	4. Porto Alegre/RS – Aeromóvel – 74% realizados

prosseguimento ao transporte de alta velocidade no Brasil, e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que tem como função coordenar os investimentos em transportes, inclusive, com anúncios futuros de investimentos em portos e aeroportos.

As obras contidas no PAC 1 e 2 e no Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias também visam à integração regional sul-americana, com projetos que pretendem consolidar o processo de integração econômica via desenvolvimento das infraestruturas na América do Sul. A maioria dos projetos é de construção ou melhoramento das infraestruturas viárias, em regiões próximas à fronteira, com destaque para a construção de pontes internacionais. Esses projetos e outros constam na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), integrante do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL).

PLANEJAMENTO E INFRAESTRUTURAS DE INTEGRAÇÃO FÍSICA NA AMÉRICA DO SUL: alguns apontamentos a partir das novas perspectivas da IIRSA

O programa IIRSA foi organizado em nove Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), conforme a vocação produtiva e a potencialidade de desenvolvimento de cada região da América do Sul. As infraestruturas de integração objetivam a coesão física do bloco de países com a finalidade de aumentar as relações comerciais, ou seja, a integração comercial. Por outro lado, um verdadeiro bloco econômico pretende também o desenvolvimento comum e a diminuição das disparidades regionais entre países e os diversos territórios dos países integrantes. Uma meta é usar a construção desses grandes empreendimentos de infraestruturas de integração como geradores de desenvolvimento, mediante a criação de emprego e renda, pois um aumento real da renda pressupõe alteração, concomitante, na demanda e na oferta de bens e serviços (RANGEL, 2005). Essas infraestruturas podem reduzir custos de circulação das mercadorias e tornar as regiões atendidas por elas mais



competitivas frente à competição internacional. No eixo Mercosul-Chile, um dos objetivos é reduzir o “Custo Mercosul de Transportes” via acesso aos Portos do Oceano Pacífico para o Brasil e Argentina e do Oceano Atlântico para outros países do bloco. Para o Brasil haverá uma diminuição de custos para exportação, sobretudo, para os países asiáticos.

Há uma carteira de 531 projetos até 2012, no âmbito da COSIPLAN, com investimentos previstos de US\$ 116,12 bilhões. Desses, há 159 em andamento com um custo estimado de US\$ 52,04 bilhões (45% da carteira de projetos), 309 projetos encontram-se em preparação e tem investimento previsto de US\$ 53,66 bilhões (46% da carteira de projetos) e 63 foram concluídos com valor de US\$ 10,41 bilhões (9% da carteira de projetos). Há entre esses projetos alguns que são prioritários para a integração da América do Sul, atendendo os planos de desenvolvimento nacional e sub-nacionais, políticas e estratégias setoriais, acordos binacionais e outras prioridades de investimentos (Tabela 1).

Tabela 1 - Aspectos gerais da carteira de projetos da COSIPLAN por EID, em 2011

Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)	Número de Grupos	Projetos		Investimentos estimados	
		Número	%	Milhões de US\$	%
Eixo do Amazonas	7	64	12,0	6.099,9	5,2
Eixo Andino	10	64	12,0	9.343,5	8,0
Eixo Capricórnio	5	76	14,2	8.979,1	7,7
Eixo do Escudo Guayanês	4	18	3,5	4.540,3	3,9
Eixo da Hidrovia Paraguai-Paraná	5	93	17,4	6.514,8	5,6
Eixo Interocênico Central	5	61	11,4	4.112,7	3,5
Eixo Mercosul-Chile	6	105	19,7	44.389,8	38,2
Eixo Peru-Brasil-Bolívia	3	25	4,7	29.557,8	25,4
Eixo do Sul	2	27	5,1	2.738,0	2,5
Total	47	531	100,0	116.120,6	100,0

Já no domínio do Mercosul, esse foi servido pelo Eixo de Integração e Desenvolvimento “Mercosul-Chile”. Esse eixo foi o mais contemplado entre os nove Eixos de Integração e Desenvolvimento, pois ele está numa área que representa aproximadamente 75% das atividades econômicas da América do Sul. Segundo dados de 2011, a soma dos PIBs dos países do Mercosul e do Chile é de US\$ 3,23 trilhões, ou seja, muito mais do que três quartos do total do “Mercosul Ampliado”, com um PIB de US\$ 4,11 trilhões. Em virtude disso, e por ser a área mais densa econômica e demograficamente da América do Sul, o Eixo Mercosul-Chile apresenta o maior número de projetos (105), com 19,7% e a maior quantidade de investimentos, com US\$ 44,74 bilhões, representando 38,2% das inversões da carteira global da COSIPLAN.

A carteira da COSIPLAN privilegia as inversões em infraestruturas de transportes, representando 86,8% (461 projetos) dos empreendimentos e um valor de US\$ 65,15 bilhões, isto é, 75,65% dos US\$ 116,12 bilhões de toda a verba destinada ao COSIPLAN. Os projetos da área de energia representam 11,5% (61 projetos) e inversões de US\$ 50,93 bilhões (59,13%) e os da área de comunicações somam 1,7% (nove projetos) e US\$ 44,7 milhões (0,39%).

Entre os principais impactos sentidos pelos investimentos em infraestruturas de transportes na América do Sul, destacamos a intensificação das interações espaciais na sua rede urbana mediante a ampliação dos fluxos econômicos. Essa expansão vem ordenando novas áreas de produção, integrando espacialmente cadeias produtivas e propiciando a desconcentração do emprego e da renda para as localidades servidas de maior fluidez territorial. Portanto, o processo de desconcentração produtiva e de consumo, que verificamos fortemente no Brasil, pode ser ampliado. Neste momento, não só no âmbito de um país, mas num conjunto de países.

Por fim, ressaltamos que a melhoria da circulação via infraestruturas de transportes causará desdobramentos positivos na economia brasileira e sul-americana, pois será possível reduzir o “custo Brasil” e o “custo sul-americano de transportes”, com a utilização de meios de transportes

mais econômicos, como as hidrovias e as ferrovias, diminuindo o peso do transporte rodoviário na integração da América do Sul. Ela também permitirá uma maior integração de novos mercados produtores e consumidores do Brasil com a América do Sul e vice-versa, além de reforçar os tradicionais mercados até então existentes que, no caso do Brasil, são as regiões mais densas demográfica e economicamente do Sudeste e do Sul. O acesso facilitado tanto para os portos do Pacífico quanto do Atlântico também ajudará numa maior integração econômica com países de outros continentes, principalmente nas exportações de commodities para a Ásia. Devemos considerar ainda a existência dos desdobramentos macroeconômicos: as inversões em infraestruturas, de uma forma geral, propiciam expansão da economia e seus reflexos diretos e indiretos contribuem para o aumento do emprego, da renda, das oportunidades de negócio, da arrecadação do Estado, entre outros. Ou seja, gera-se um efeito multiplicador capaz de auxiliar no desenvolvimento econômico.

A elevação dos fluxos de mercadorias entre os países do Mercosul, acrescido da elevação das exportações para novos mercados, exige dos diversos países a readequação das infraestruturas de integração existentes (bitolas, postos aduaneiros, etc.). Logo, tais investimentos em grande parte destinados ao modal rodoviário possibilitam uma sobrevida para a circulação de mercadorias. Todavia, os baixos investimentos destinados aos demais tipos de transportes não ocasionam modificações à matriz de transportes, mantendo-a e até mesmo ampliando os desequilíbrios e os altos custos logísticos existentes no Mercosul. Não somos, por outro lado, ingênuos a ponto de acreditar que a geração de desenvolvimento, como alertava Ignácio Rangel, seja a solução para as desigualdades e, ao mesmo tempo, seja ela que leve a sociedade mundial à paz e à tranquilidade. Isso não é desenvolvimento, pois ele, enquanto categoria histórica expressa mudanças e essas podem ser boas ou ruins. O desenvolvimento, entendido como mudança na sociedade capitalista (reformismo), sempre resolverá um problema e gerará outro. O problema é saber qual a intensidade da desigualdade solucionada e da criada e em qual espaço elas se materializarão. Assim, qualquer proposta, nesse sentido, é reformista, pois serve para amenizar as desigualdades no capitalismo. Algo, além disso, está no âmbito revolucionário, ou seja, no campo da mudança do modo de produção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As grandes corporações, nas últimas décadas, em seu processo de reestruturação, visando à ampliação e à busca de novos mercados, criaram estratégias competitivas capazes de substituir o modelo de multinacionais pelo modelo de “empresas globais”. Entre as estratégias destacam-se: a logística corporativa e, a partir dela, a necessidade de mudanças na logística de Estado, nos sistemas de normatização, de tributação e de movimento (infraestruturas de transportes, comunicações, armazenamento e nos meios de transportes). Nesse sentido, muitos Estados nacionais, como o Brasil, direcionaram seu planejamento de desenvolvimento econômico para se harmonizarem com as demandas corporativas, ou seja, com a formação de corredores de exportação especializados (autoestradas, ferrovias e portos) e eixos de desenvolvimento (disponibilidade de áreas de fácil fluidez e condizentes com as lógicas de localização industrial que as empresas necessitam) que aumentam a fluidez territorial e dinamizam certos setores econômicos e áreas do território brasileiro.

É nessa perspectiva que enfatizamos a necessidade de maiores investimentos para infraestruturas públicas coletivas, como hospitais, escolas, mobilidade urbana, saneamento, entre outros. Há, obviamente, investimentos do PAC 2 nessas áreas, mas elas são menores que a necessidade do país, sendo que devem ser tão prioritárias quanto as infraestruturas de transportes, pois contribuem da mesma forma para o efeito multiplicador interno, como foi observado nos Estados Unidos e em muitos outros países que programaram um “estado de bem estar social” para tirar suas economias da crise (mas também com motivações geopolíticas).

Assim, a logística privilegiada como foco de estudo de várias áreas de conhecimento nas duas últimas décadas, é uma estratégia que, pelo planejamento e pela gestão especializada, interfere nos fluxos e fluxos de transportes, de comunicações e no armazenamento. A logística, os sistemas



de movimento, de tributação e de normas, funcionando conjuntamente e dialeticamente, são responsáveis pela reestruturação econômica e, em parte, pela estruturação de diversos espaços. Essas são mudanças comuns no território brasileiro e são capazes de ajudar a explicar as reestruturações econômicas concernentes, como a desconcentração produtiva e de consumo, a reorganização da rede urbana brasileira, a dinamização na relação cidade-campo, as interferências nas diferenciações regionais (rompimento de algumas diferenças regionais e ampliação de outras), entre outros.

Os sistemas de engenharia de circulação no Brasil, mesmo com vários empreendimentos construídos e em andamento, não conseguem suportar o “peso” das demandas impostas aos territórios seletivamente escolhidos pelos grandes capitais.

Assim, os problemas de circulação tornam-se crônicos, como os de mobilidade de pessoas, mercadorias (*City Logistics*), informações e capitais no espaço urbano, regional e inter-regional. Isso significa que, mesmo com todo o planejamento territorial objetivando maior fluidez corporativa, as empresas globais não conseguiram do Estado brasileiro uma significativa redução dos custos de produção por meio da diminuição dos custos de transportes via ampliação das infraestruturas. Isso é de fácil comprovação através das estatísticas que comprovam altos gastos do Brasil em transportes (custos que se diferenciam muito no território brasileiro) e que influem, juntamente com outros fatores³⁶, na competitividade do comércio exterior brasileiro. O custo logístico e o infraestrutural são elevados e também diminuem a produtividade do trabalho devido à dificuldade de mobilidade urbana, causada pelos mesmos problemas (fato resolvido, em parte, pelo sistema de fretamento contratado pelas grandes empresas).

Ao mesmo tempo em que há necessidade de maiores e melhores infraestruturas para os chamados corredores de exportação de commodities (importantes para ampliação das divisas brasileiras), existe a urgência de infraestruturas para a ampliação e consolidação da integração sul-americana, como também é necessária a construção de infraestruturas sociais (saúde, educação, saneamento, habitação, mobilidade urbana). Ambas, de igual forma, contribuem para o efeito multiplicador interno da economia nacional.

A volta do planejamento estatal pelos PAC 1 e 2, pela Carteira de 531 Projetos da COSIPLAN e pelo Plano de Investimento em Logística tendem a diminuir as pressões infraestruturais de transportes e de custo social. Dessa forma, devem melhorar a fluidez territorial. Todavia, para isso, é necessário: o fortalecimento de projetos para a mudança da matriz de transportes, a criação de trens inter-regionais de passageiros, a ampliação das infraestruturas sociais, entre outros. A solução, portanto, é o fortalecimento da intervenção econômica pelo Estado, mediante planejamento nacional e regional e de um Estado forte e capaz de intermediar e de resolver problemas mais abrangentes em vez somente dos setoriais. Todavia, essas tentativas, desde o governo Lula, são ainda pouco articuladas.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). **Dados estatísticos**. Brasília, 2012.
- BRASIL. Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior (DEPLA). **Anuários Estatísticos**. Brasília, 2011.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 10 set. 2012.
- BRASIL. **Plano Nacional de Transportes e Logística**. Centro Nacional de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN). Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa. Disponível em: <http://www.centraneb.br/plano_logistica.htm>. Acesso em: 10 set. 2012.
- BRASIL. Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (ALICE-Web). **Anuários Estatísticos**. Brasília, 2012.
- CHESNAIS, François. **Mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes. **Transporte marítimo de longo curso e cabotagem no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia). FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2012.

HIRST, Paul; THOMPSON, Graham. **Globalização em questão**: a economia internacional e as possibilidades de governabilidade. Petrópolis: Vozes, 1998.

INICIATIVA DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE SUDAMERICA - IRSA. **Planificación Territorial Indicativa** – Cartera de Proyectos. Washington: IADB/IIRSA. Disponível em <www.iirsa.org>. Acesso em: 12 set. 2012.

PORTER, Michael. **Estratégias competitivas**: técnicas para a análise da indústria e da concorrência. Rio de Janeiro: Campus, 1986.

RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005 (v. I e II).

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas: impactos sobre o território brasileiro. In: Silveira, M. R.; Lamoso, L. P. e Mourão, P. F. C. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, p.13-42, 2009. P. 13-40.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Basis for a materialist and dialectical approach to spatial interactions. **Revista Terrae**. Campinas, v. 8, p. 35-42, 2011.

UNASUL. Conselho Sul-Americano de Infraestruturas e Planejamento (COSIPLAN). **Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)**. Disponível em: <http://www.iirsa.org>. Acesso em: 20 set. 2012.

Trabalho enviado em junho de 2013

Trabalho aceito em julho de 2013

