

O papel da logística no processo de globalização e de integração territorial brasileira

Edson dos Santos Dias¹ e Angela Maria Endlich^{2*}

¹Universidade Estadual do Oeste do Paraná, R. Pernambuco, 1777, Marechal Cândido Rondon, Paraná, Brasil. ²Universidade Estadual de Maringá, Av. Colombo, 5790, 87020-900, Maringá, Paraná, Brasil. *Autor para correspondência.

RESUMO. Este artigo apresenta algumas reflexões introdutórias sobre a relevância da logística no período histórico atual, caracterizado por uma dinâmica econômica marcada por maior interdependência e articulação espacial. Inicia-se com reflexões mais gerais sobre a globalização e, posteriormente, enfatiza-se a logística no Brasil e a questão da integração territorial. Para maior clareza sobre o assunto, são apresentados diversos exemplos concretos relacionados à aplicação da logística no país (em especial o papel das Estações Aduaneiras do Interior (EADIs)) e a sua ligação com a integração territorial brasileira enquanto nação e no plano internacional.

Palavras-chave: logística, integração territorial, globalização.

ABSTRACT. The logistics role in the globalization process and Brazilian territorial integration. This paper brings some reflections about logistics relevance in the current historic period. It is characterized by an economical dynamics marked by great interdependency and spatial articulation. It begins with general reflections about the globalization and, subsequently, it emphasizes the logistic in Brazil and the territory integration's question. To clarify the theme, the paper presents several solid examples associated with the logistics application in the country (In special the EADIs's role - *Estações Aduaneiras do Interior*) and its connection with Brazilian territory integration as a nation and in the international scenery.

Key words: logistics, territory integration, globalization.

A globalização atual e a sua dupla face: potencialidade de desenvolvimento e exclusão social

Este artigo resultou de estudos teóricos e aproximativos, feitos a partir de leituras sobre a importância que a logística vem adquirindo no mundo contemporâneo. Tal importância está associada com o atual momento histórico, marcado por relevante desenvolvimento, técnico e mudanças sociais, que resultam na intensificação dos fluxos de forma acelerada e em escala planetária, fenômeno denominado por muitos intelectuais como globalização.

Em razão do exposto, inicialmente, serão apresentadas algumas características da globalização, passando-se em seguida a uma análise de suas interconexões com a logística e as fases de transformação desse processo. Para maior clareza sobre o assunto, apresentam-se exemplos concretos relacionados à aplicação logística em nosso país e a sua ligação com a integração territorial brasileira enquanto nação e no plano internacional. Merece destaque nesse contexto o papel das EADIs -

Estações Aduaneiras do Interior.

A globalização ou mundialização¹ está relacionada diretamente com o aumento da interdependência, em especial no plano econômico, entre os países do nosso planeta. Nesse sentido, pode-se dizer que suas raízes históricas não são recentes. Pelo contrário, ao arriscar um marco para detectar o seu impulso, poder-se-ia retroceder até o período quinhentista - das grandes navegações europeias.

No tocante à periodização desse processo, Chasin (1997, p. 04) expõe de forma sintética o seguinte:

A globalização como efeito da acumulação de capital principiou com a formação dos estados nacionais a partir das cidades-estados. Desde então, do

¹ Chasnais prefere o termo *mundialização*, que ele define como uma nova configuração do capitalismo mundial e dos mecanismos que comandam seu desempenho e sua regulação. Nessa nova configuração, em uma avaliação presente entre diversos autores, a *esfera financeira* ocupa uma posição de destaque no comando das relações econômicas mundiais, colocando em segundo plano a esfera produtiva. Chasnais (1996, p. 13-20). Em outras palavras, a especulação financeira torna-se mais atraente que o chamado investimento produtivo, consubstanciando-se em uma (das inúmeras) irracionalidade do atual estágio da sociedade baseada na organização societária capitalista.

Excluído: Quanto à

Excluído: ,

Excluído: ,

Excluído: a mesma

Excluído: é o

Excluído: ado

Excluído: as

Excluído: ,

Excluído: essa

Excluído: s

Excluído: s

Excluído: s

Excluído: ,

Excluído: as

Excluído:

Excluído:

Excluído: a

Excluído: .

renascimento aos dias atuais, desdobraram-se diversos estágios: a formação dos mercados nacionais, o alargamento do espaço de dominação por meio do colonialismo, na seqüência tivemos o imperialismo econômico, e agora a expansão alcança a circunscrição de todo espaço planetário. Em todo esse itinerário atua a lógica intrínseca à acumulação ampliada, à natureza e à essência da ordem do capital, que tem a força de um fenômeno natural.

Com essa passagem, a intenção é marcar posição em favor do entendimento de que a globalização atual, muitas vezes apresentada como algo recente e inédito na história, tem raízes muito antigas.² Para reforçar essa interpretação, é possível recorrer as análises feitas sobre o processo de expansão mundial do capitalismo na primeira metade do séc. XIX, encontrada no "Manifesto Comunista" de 1848, no qual Marx e Engels (1988, p. 80) destacam:

No lugar do antigo isolamento de regiões e nações que se bastavam a si mesmas, desenvolve-se um intercâmbio universal, uma interdependência universal das nações. E isto se refere tanto à produção material como à produção intelectual. As criações intelectuais de uma nação tornam-se propriedade comum de todas. A estreiteza e o exclusivismo nacionais tornam-se cada vez mais impossíveis; das inúmeras literaturas nacionais e locais, nasce uma literatura universal.

Esclarecido esse posicionamento, convém frisar que o período contemporâneo possui uma série de particularidades que imprimem a esse processo de interdependência um ritmo vertiginoso e sem paralelo na história da humanidade, ou seja, se seus liames são remotos, o atual momento possui um conjunto de especificidades diferenciadoras dos períodos anteriores.

O estreitamento das relações sociais em nível mundial e a dinâmica do processo citado aceleram-se no século passado, especialmente no pós-II Guerra Mundial, ligado ao desenvolvimento técnico (destaque para os meios de comunicação e transporte) e às novas relações econômico-sociais (aumento gigantesco das trocas comerciais mundiais e migração do capital financeiro em busca dos mercados mais rentáveis e seguros - *hot money*).

Sobre a dimensão financeira que envolve e embala a globalização, Kurz (1999) salienta que "Se, entre 1910 e 1980, o centro do capitalismo deslocou-se dos cartéis industriais para o sistema bancário, a partir de então ele desloca-se dos bancos comerciais para os grandes fundos de investimento".

Esses fundos de capital podem ser transferidos em

² É preciso reconhecer que essa afirmação é polêmica, pois se pode expressar com segurança que a internacionalização data de um período remoto, entretanto, embora se reconheça a globalização como o período atual da internacionalização, não há consenso em se retroceder tantos séculos para reconhecer suas origens.

tempo real de um país para outro, ação viabilizada pela rede técnica desenvolvida nas últimas décadas. Para Kurz (1999), "Toda a economia aparentemente real, com seu capital material e seus produtos, inclusive os investimentos industriais ou estatais e o consumo, representam cada dia mais uma fachada que se mantém de pé somente com o afluxo de fundos transnacionais. Esse é o verdadeiro âmago da globalização"

A globalização está associada a uma "aceleração do tempo"³, em especial no que se refere a informação. Atualmente existem condições técnicas para que milhões de pessoas no mundo todo possam acompanhar os acontecimentos (como, por exemplo, o bombardeio norte-americano ao Afeganistão) no momento mesmo em que eles ocorrem. Sublinhe-se o termo condições técnicas, pois se sabe que essas estão submetidas aos interesses políticos e econômicos, que podem filtrar ou dificultar as informações a serem repassadas. A título de comparação, Hobsbawm (1994, p.26) chama a atenção para o fato de que durante a Revolução Francesa, em 1789, a notícia sobre a tomada da Bastilha demorou até um mês para chegar a algumas vilas distantes, pouco mais de 100 km de Paris.

Santos (2001, p. 21) toma como estrutura basilar de suas análises o papel representado pelo meio técnico-científico-informacional enquanto expressão geográfica da globalização. Conforme suas palavras:

Nos dias atuais, um novo conjunto de técnicas torna-se hegemônico e constitui a base material da vida da sociedade. É a ciência que, dominada por uma técnica marcadamente informacional, aparece como um complexo de variáveis que comanda o desenvolvimento do período atual.

Para Becker (1995, p. 287-288), a essência do vetor tecnológico moderno é a velocidade acelerada. A inovação contínua apresenta-se como elemento-chave da transformação que altera o setor tecnoprodutivo civil e militar, assim como as relações sociais e de poder. Ainda segundo a autora:

A inovação tecnológica representada pelas redes transnacionais de circulação e comunicação permite a um só tempo a globalização como a diferenciação espacial, induzidas tanto pela lógica da acumulação como pela lógica cultural, e resultando na valorização seletiva de territórios.

Globalização não significa homogeneização. Pelo contrário, resgata-se a dimensão política do espaço pela valorização da diferença. Se, por um lado, a aceleração do ritmo dos processos econômicos e da vida social, viabilizado pelas redes, encolhe o espaço, derrubando barreiras espaciais, por outro lado, num

³ É preciso frisar que nem todas as pessoas e espaços estão inseridos da mesma maneira nesse tempo rápido, pelo contrário, é necessário considerar as condições presentes nas diferentes situações.

Excluído: :

Excluído: ou

Excluído:

quadro de economia globalizada e tecnificada é alta a seletividade.

A seletividade e a diferenciação espaciais citadas pela autora são repletas de interpretações de cunho geográfico, contrapondo-se a certas teses que confundem globalização com “homogeneização” espacial.

Entre os aspectos mais importantes da globalização temos a expansão e o conseqüente aumento de poder das empresas multinacionais, que alguns autores preferem denominar empresas transnacionais, as quais estariam acima ou independentes do poder dos Estados-nações. Determinadas megaempresas possuem e movimentam um capital tão expressivo que é superior à riqueza produzida por alguns países do mundo⁴.

A empresa torna-se a principal protagonista da globalização, porque é a organização que melhor assumiu o papel de ator global, ou - talvez seja possível afirmá-lo - que melhor conseguiu manter o controle sobre o conjunto de redes existentes. Conforme Sposito (1999, p. 103), até os anos 1970 falava-se em capital nacional e capital estrangeiro ou multinacional para referir-se à nacionalidade do capital predominante de uma empresa, mas a identificação de uma empresa com o país de origem vem se tornando cada vez mais difícil, de tal forma que hoje se fala em controle acionário brasileiro ou nacional, estatal e estrangeiro. Assim, não se discute mais a origem do capital, mas a territorialização do controle acionário das firmas.

A globalização em curso é repleta de efeitos deletérios sobre um amplo conjunto de instituições e grupos sociais, tais como: empresas não estruturadas para enfrentá-la; estados nacionais descapitalizados e com mecanismos limitados e ineficazes de controle do sistema financeiro internacional; contingentes populacionais inteiros postos à margem do contexto econômico mundial⁵ (vide a alta seletividade espacial já mencionada), com trabalhadores vítimas de maior arrocho salarial e intensificação do desemprego estrutural.

O atual momento histórico possui suas especificidades dentro de uma estrutura social, desde a solidificação do capitalismo, baseada em relações sociais (e seus desdobramentos nas várias esferas da

vida) comandadas por uma racionalidade, que é a do capital, distante da racionalidade/aspiração humano-societária. No entanto, essa (ir)racionalidade do capital, por sua própria composição, dá margem a contradições, resultando em fissuras pelas quais pode surgir algo novo.

Tendo-se como referência sempre esse “vir-a-ser”, é preciso não se deixar seduzir pelos discursos que apontam a globalização como uma panacéia para os problemas humanos, nem sucumbir às fáceis palavras de ordem de satanização do processo em curso⁶. A tarefa prioritária é procurar compreender realmente o seu significado (incumbência complicada, apesar do muito que se escreve sobre a globalização, ou até por isso mesmo), e para onde ele aponta, tendo clareza da complexidade que o envolve, e vislumbrar também as potencialidades emergentes no que se refere ao desenvolvimento do processo civilizatório.

Em suma, globalização é apenas o nome corrente de uma fase específica de um processo histórico fundamental. Donde, exorcizar o termo é uma perfeita inutilidade ou, o que ainda pior, cega para a compreensão do que é mais importante, que ela é impulsionada pelo progresso científico-tecnológico, que elevou as forças produtivas a níveis sem paralelo configurando a terceira revolução tecnológica, liderada pela informática, a bio-engenharia e demais saberes de ponta. E que o desenvolvimento de força produtiva é o próprio desenvolvimento da essência humana, enquanto o único ser que se auto-produz (Chasin, 1997, p. 05).

Como bem destaca Chasin na citação anterior, a identificação das potencialidades presentes no desenvolvimento das forças produtivas em níveis sem paralelo é enriquecedora para o homem. Trata-se da base material (desenvolvimento das forças produtivas) da construção da autonomia e da liberdade humana, algo que acompanha e também possibilita a globalização, afinal, quanto mais o homem estiver liberto das necessidades de dar conta de sua subsistência cotidiana, mais ele poderá desenvolver sua humanidade.

A afirmação anterior não deve ser confundida com a concepção ingênua, linear e simplista de defesa da técnica como demiurgo da humanidade. Ao contrário, a humanidade avançou mais nas condições objetivas de sua emancipação do que nas condições subjetivas (aqui o termo não está se contrapondo à condição de materialidade, mas está mesmo determinado por ela). Essas últimas, são reféns de uma formação humano societária anacrônica, no caso, uma sociedade regida pela lógica do capital, o que

⁶ Em alguns casos levando a uma defesa exacerbada do nacionalismo, de um voltar-se para dentro, de uma concepção e de uma prática reacionária diante das possibilidades latentes do momento atual.

⁴ Para ilustrar: em meados dos anos noventa, as dez maiores corporações mundiais - Mitsubishi, Mitsui, Itochu, Sumimoto, General Motors, Marubeni, Ford, Exxon, Nissho e Shell - faturaram 1,4 trilhão de dólares, algo equivalente, à época, ao PIB conjunto de Brasil, México, Argentina, Chile, Colômbia, Peru, Uruguai e Venezuela. Conforme *Revista Veja*, 03.04.1996.

⁵ De acordo com dados da ONU (divulgados pela *Folha de São Paulo*, 04.12.2002), encontramos na situação de, em pleno séc. XXI, três bilhões de pessoas (com renda inferior a US\$2 por dia) não conseguirem dar conta decentemente das suas necessidades básicas, aquilo que Marx (Marx e Engels, 1993, p. 39) chamou de *primeiro ato histórico* - “a produção da própria vida material.”

Excluído:

Excluído:

Excluído: sendo

Excluído: falar em

Excluído: ar

Excluído: ,

Excluído: um

Excluído: ,

Excluído:)

Excluído: -

Excluído: H

Excluído: as

Excluído: ,

Excluído: -

dificulta o surgimento do novo dentro de uma perspectiva da emancipação humana.

Nesse contexto, as condições concretas estão aí como indicadores de potencialidade, inclusive o processo contraditório da globalização. O homem é o que faz e como faz, ou nas palavras de Marx (Marx e Engels, 1993, p. 27-28):

Tal como os indivíduos manifestam sua vida, assim são eles. O que eles são coincide, portanto, com sua produção, tanto com o que produzem, como com o modo como produzem. O que os indivíduos são, portanto, depende das condições materiais de sua produção (grifo do autor).

Após essas considerações gerais relativas ao momento histórico atual, tendo-se em conta o destaque feito para o desenvolvimento das forças produtivas na sociedade moderna, passa-se a abordar o papel das revoluções logísticas no contexto da globalização.

A logística e a racionalidade das novas dinâmicas econômicas

A incorporação do termo logística na economia vincula-se às exigências de um novo período de reestruturação do capitalismo, que se tem designado por produção flexível. A implantação pela Toyota, nos anos 1950, do sistema gerencial industrial *just in time* constitui um marco do uso da logística na economia.

É necessário lembrar que o atual estágio de desenvolvimento do capitalismo destaca-se pela intensa utilização de recursos para criar toda uma rede de infra-estrutura voltada, prioritariamente, para o aprimoramento e otimização do processo de acumulação de capital. Destaca-se, então, o papel das revoluções logísticas no contexto da globalização.

A mundialização do capital é impulsionada, sobremaneira, pelas revoluções logísticas decorrentes da incorporação das tecnologias aos transportes. Como indica Anderson apud Sposito (1996, p. 61):

As grandes mudanças estruturais da produção do comércio, da cultura e das instituições são desencadeadas pelas evoluções lentas mais regulares nas 'redes logísticas', definidas como os sistemas que asseguram no espaço o movimento das mercadorias, dos serviços, da informação, do dinheiro e das pessoas.

Com base em Sposito (1996), apresentam-se, de forma sucinta, quatro momentos que caracterizam o desenvolvimento da logística, denominados pelo autor de revoluções.

1ª revolução logística: surgiu na Itália do século XI, e estendeu-se em direção ao Norte da Europa até o século XVI. Caracterizou-se pelo desenvolvimento do comércio a distância, pela emergência de novas

idades mercantis e pelo desenvolvimento do acesso às cidades que possuíam até 100.000 habitantes, acompanhada da crescente riqueza dos mercadores nas cidades-chave dessa rede. Essas transformações tornaram-se possíveis com a gradual superação da sociedade feudal, com um novo Estado mercantil em Veneza, com a redução dos custos de transportes e a emergência de uma nova classe de comerciantes que possuía aspirações políticas - a burguesia.

2ª revolução logística: iniciando-se na Itália, no século XVI, e terminando na Europa do Norte, no século XIX, baseou-se fundamentalmente na emergência de novas cidades metropolitanas, tais como: nas melhorias dos sistemas de transportes, com a incorporação de novas técnicas de navegação e de construção naval e com a segurança dos transportes e a qualidade das estradas. Enfim, observou-se uma expansão lenta da infra-estrutura logística, o que permitiu a abertura de novos continentes ao esquema de comércio, levando ao crescimento do comércio polivalente de longa distância. Amsterdã, Paris e Londres se tornaram os novos nós no centro geográfico da Europa.

3ª revolução logística: destacando-se especialmente na Inglaterra, teve início no século XVIII, e espalhou-se para os países em desenvolvimento até o século XIX. Corresponderia a Primeira e a Segunda Revolução Industrial, aquelas baseadas no tear mecânico (no domínio do vapor e das tecnologias ligadas ao carvão e ao ferro) e no motor à explosão (petróleo como combustível). Essa revolução apoiou-se na articulação de uma rede que se internacionalizou verticalmente, movida pelo comércio à grandes distâncias, e no desenvolvimento de cidades industriais próximas as fontes de matérias-primas e as encruzilhadas das redes de transportes e comunicações, associadas ao desenvolvimento de uma nova rede internacional de centros industriais.

4ª revolução logística: teve como principais bases: uma nova rede de transportes aéreos, a consolidação das redes de transportes por caminhão, como forma de transporte mais direto e rápido, uma nova hierarquia urbana, com a decadência das cidades de industrialização fordista e o desenvolvimento das capacidades dos computadores, com programas eficazes. Essas transformações iniciaram-se no Japão, nos Estados Unidos, na Alemanha do Oeste e na Suécia, no final do século XX. Essa revolução logística corresponderia a Terceira Revolução Industrial. Todos esses fatores associados (infra-estrutura, tecnologia, políticas nacionais e internacionais e diminuição dos custos de produção) formariam a logística.

Pode-se dizer que, embora a logística seja veterana no âmbito militar, o termo é relativamente novo, e o seu uso tornou-se rapidamente corriqueiro, principalmente entre homens de negócios. Feltrin e

Excluído:

Excluído: e

Excluído: a

Excluído: à

Excluído: B

Excluído: ados

Excluído: à

Hessel (2002) escreveram como manchete de reportagem sobre logística, na Gazeta Mercantil: “Estratégia militar é a arma da indústria para a redução dos custos operacionais - Do campo de batalha para os negócios”. Essa frase articula a origem e a finalidade atual da logística para a economia. No âmbito militar, a logística refere-se a um conjunto muito amplo de atividades relacionadas a insumos diversos, recursos humanos, infra-estrutura e organização de procedimentos. Simplificando, a logística envolve um conjunto de elementos de suporte, racionalmente articulados, para o desenvolvimento da atividade militar. Essa é a origem da logística.

A transposição do conceito de logística no âmbito econômico está relacionada ao mercado e a sua lógica e a gerência da cadeia de abastecimento, com fluxo cada vez mais rápido, eficiente e de custos menores. A resposta rápida à demanda é fator fundamental para a economia flexível, que opera com pouco estoque. O *just in time* exige extrema racionalidade na circulação dos produtos. Assim, em resumo, os objetivos da logística estão relacionados a redução do tempo, a custos menores e a agregação ao produto do valor da oportunidade (pode ser encontrado quando se necessita).

A transposição do conceito de logística, do meio militar para as atividades econômicas, também ocorreu com uma grande carga de atividades nela envolvida. Portanto, os mais diversos tipos de empresas estão classificados como de logística. Por exemplo, as empresas que operam com armazenagem, transportes diversos, guindastes, elevadores, código de barras, embalagens, balanças, revestimentos, seguros, softwares, comunicação e outros produtos ou serviços.

A qualificação de recursos humanos para a logística igualmente expressa essa amplitude atribuída ao termo, envolvendo treinamentos de diversos tipos: liderança, organização, planejamento, orientações para exportação, gestão de estoques, segurança, entre outros.

No debate acadêmico, mais especificamente na Geografia, ressalta-se a contribuição de Becker (2000) que conduz à reflexão sobre o significado do uso de estratégias militares pela economia. Conforme essa autora, a logística refere-se a uma nova racionalidade, que está na base do poder e em constante inovação, acionando a economia e a guerra. Assim, a logística se refere à: “preparação dos meios para a guerra - ou para a competição - que se expressa num fluxograma de um sistema de vetores de produção, transporte e execução” (Becker, 2000, p. 291). Configura-se, claramente, um caráter geoestratégico para a economia.

Becker (2000) escreve sobre uma nova geopolítica, no âmbito da qual deve se questionar:

quem controla a logística? Para pensar essa questão, é preciso lembrar as novas tendências do que vêm ocorrendo no Brasil - a privatização de diversos setores, como telecomunicações e transportes. Tal privatização tem ocorrido com a venda de empresas estatais, e ainda através de concessões de serviços como, por exemplo, o caso das rodovias no Paraná. De qualquer maneira, a logística no Brasil está cada vez mais sob o comando do setor privado. Portanto, ainda que considerada como conjunto de atividades que servem de suporte para a economia em geral, as atividades de logística constituem por si mesmas um grande negócio.

Além da tendência à privatização, a terceirização de atividades, como transporte, armazenagem e outras impulsionou a logística. Enquanto, até a década de 1980, as indústrias e as grandes redes de varejo mantinham frotas de caminhões próprias, arcando com o custo patrimonial e de manutenção dos veículos, com a terceirização dos transportes esses custos são redirecionados. Nesse processo de terceirização, a logística passou a ser um negócio à parte⁷. No Brasil, estima-se que aproximadamente 15% do PIB estão vinculados à logística.

Diversos tipos de empresas compõem o leque de agentes logísticos operantes no Brasil. Todavia, não se deve esquecer o Estado, que é convocado a providenciar a infra-estrutura considerada essencial ao funcionamento das empresas. O Estado encontra-se, mais do que nunca, como um aliado das empresas, e juntos, Estado e empresa, empreendem um programa de investimentos em infra-estruturas para oferecer “as condições materiais necessárias ao processo de transformação do território nacional em um espaço da economia global, paralelamente a um arsenal financeiro, fiscal e monetário que serve como base das novas relações sociais”. (Santos e Silveira, 2001, p. 86).

É visível que, mais do que um processo de privatização de setores ou atividades econômicas, há uma privatização do território. As empresas que se apropriam do território são nacionais e, em número cada vez mais crescente, internacionais⁸.

Logística e integração territorial no Brasil

Para atingir um novo patamar de acumulação econômica é necessário, além da conquista de novos mercados, aproveitar as “virtualidades” dos lugares, visando a redução dos custos dos produtos a serem

⁷ Apesar de ser uma tendência, nem todas as empresas terceirizam as atividades. Algumas preferem manter esse setor sob seu comando direto - é o caso da Nestlé (controla um imenso armazém em Cordeirópolis) e do Pão de Açúcar.

⁸ Benaduce (1999, p.123) considera, por exemplo, que a existência da Intranet no Paraná é uma consequência das necessidades das montadoras Renault, Chrysler e Audi/Wolkswagen, ao instalarem parques fabris nesse Estado.

Excluído: ,

Excluído: ,

Excluído: am

Excluído: a

Excluído: a

Excluído: ,

Excluído: P

Excluído: qu

Excluído: a

Excluído: a

Excluído: a

Excluído: -

Excluído: -

comercializados. Para que essa dinâmica seja possível, os lugares devem estar acessíveis e dotados de infra-estrutura.

No caso brasileiro, a avaliação dos diferentes momentos relativos a integração territorial deve considerar a condição de arquipélago (no período colonial, e mesmo após a independência). Durante o predomínio das atividades agrícolas como suporte econômico do país, a estruturação dos transportes, baseada no interior, voltava-se para os portos de exportação.

Quando da segunda e terceira revoluções logísticas (tear e vapor), o predomínio político era da classe ligada ao café. Com a consolidação da industrialização em São Paulo, a burguesia industrial substituiu a agrícola, apoiada politicamente nas reformas estatais de 1930. A expansão do mercado brasileiro exigiu ligações rodoviárias e ferroviárias com o Nordeste e com o Sul. Em plena multinacionalização, pós-Segunda Guerra, ocorreram mudanças nas bases agrícolas, e houve a organização do mercado financeiro, por volta de 1964. Assim, a burguesia industrial lentamente cedeu espaço a um grupo articulado à circulação de capital, patrocinando melhor articulação territorial.

Atualmente, ganha destaque a questão da dispersão das atividades econômicas, em especial no interior paulista, embora esse processo esteja circunscrito à áreas dinâmicas, com maior densidade de redes viárias e de comunicações, considerando-se os parâmetros brasileiros. Trata-se de parte do que Santos e Silveira (2001) entendem como região concentrada.

Intensificação qualitativa e quantitativa da integração no território brasileiro

No período atual, mais do que nunca, as relações capitalistas se impõem (através dos seus principais agentes concretos - as empresas) a diversos territórios, com exigências que permitam operar com um novo padrão de acumulação. Observa-se, de modo geral, o crescimento numérico e qualitativo dos elementos de articulação territorial, como demonstram resultados de pesquisas em torno da questão.

Santos e Silveira (2001), estudando o caso brasileiro, demonstram a constituição do meio técnico-científico-informacional e a renovação quantitativa e qualitativa da materialidade no território, cujo marco temporal é a segunda metade do século XX.

Foram construídos aeroportos de padrão internacional, bem como um número maior de aeroportos por todo o Brasil. Conforme Santos e Silveira (2001), se a primeira metade do século XX foi marcada pela expansão ferroviária, a partir dos

anos 1950 o rearranjo da configuração territorial é, em grande parte, devido à expansão rodoviária e ao desenvolvimento do transporte aéreo, produtores de uma nova qualidade de nodalidade. No mesmo período ocorre a implantação de diversos portos no território brasileiro. Consta-se também uma transformação de qualidade nos equipamentos portuários, sendo possível diferenciá-los em polifuncionais e monofuncionais, esses últimos monopolizados por empresas, estabelecendo uma situação de hipertelia, produzindo espaços corporativos.

Ressalta-se a construção de diversas obras de infra-estrutura, referentes a circulação, como a articulação de antigos trechos ferroviários, maior número de rodovias e integração intermodal de transportes, como o rodoviário e o fluvial, bem como a construção de dutos diversos.

Houve expansão nas linhas de transmissão de energia elétrica, assim como uma mudança qualitativa no equipamento destinado às telecomunicações, como os circuitos de transmissão de dados, por exemplo, o Rempac e o Transdata, os satélites, as fibras ópticas, a telefonia celular móvel e outras tantas transformações proporcionadas por objetos e ações densos de conhecimento tecnológico e científico, capazes de produzir uma articulação qualitativamente nova para o Brasil.

A presença de novas redes e a intensificação de redes já existentes permitem, de acordo com a materialidade do território, a identificação de um novo período histórico-geográfico, baseado no avanço da ciência, da tecnologia e na disseminação da informação. Essas transformações estão articuladas à reestruturação da produção, promovendo novos arranjos socioespaciais.

Embora os registros numéricos sejam significativos, é preciso ponderar a efetividade da integração nacional, em especial no que se refere às rodovias que deveriam articular o Norte e Nordeste ao restante do Brasil, freqüentemente interrompidas por falta de manutenção e outros imprevistos que dificultam os fluxos. Dessa maneira, as articulações virtuais tornam-se mais eficientes na tarefa de integrar o território brasileiro, ainda que extremamente corporativas em algumas áreas. Pretendeu-se, inicialmente, mostrar a tendência geral de maior articulação territorial no Brasil, embora em quase todas as redes técnicas continue, havendo maior densidade na região concentrada.

Após esse panorama geral da intensificação da materialidade no território brasileiro, será enfatizado o papel das Estações Aduaneiras do Interior, conhecidas como portos secos. Trata-se de algo relativamente recente e visivelmente relacionado às novas características de "flexibilidade" da economia. Conforme pode se verificar na seqüência, esses novos

Excluído: sendo

Excluído: a

Excluído: ,

Excluído: Com a

Excluído: s

Excluído: ,

Excluído: s

Excluído: g

Excluído: ,

Excluído: a

Excluído: ó

Excluído: -

Excluído: sobre

Excluído: a

equipamentos são adequados à atual reestruturação da produção capitalista.

Estações Aduaneiras do Interior - (EADIs)

A Estação Aduaneira do Interior⁹ consiste num terminal alfandegário de uso público, situado em área considerada pelo direito tributário como zona secundária, destinado à prestação, por terceiros, dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro. Esses serviços desenvolvidos pelas EADIs podem ser delegados a pessoas jurídicas de direito privado que tenham como principal objeto social, cumulativamente ou não, a armazenagem, a guarda ou o transporte de mercadorias. A delegação é efetivada mediante permissão do serviço público, após a realização da concorrência. Nas EADIs também são executados os serviços aduaneiros, a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros). Essas estações podem, ainda, prestar serviços de acondicionamento, recondicionamento e montagem de mercadorias importadas, estando submetidas ao regime especial de entreposto aduaneiro.

As EADIs são dotadas de infra-estrutura de armazenagem, movimentação, unitização e desunitização de cargas. Contam, para executar os serviços mencionados, com equipes da Secretaria da Receita Federal, do Ministério da Agricultura, do Clasper e do Ministério da Saúde e com uma estrutura de apoio aos despachantes.

De maneira geral, as EADIs são instaladas adjacentes às regiões produtoras ou consumidoras. Com a realização de todas as atividades mencionadas, as EADIs permitem a interiorização espacial no país desses serviços. Essa prestação de serviços aduaneiros, próxima ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos, proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte. Divulga-se que as EADIs têm o intuito de descongestionar as zonas primárias de serviços alfandegários, como os portos, aeroportos e fronteiras. Entretanto, conforme pode se observar no rol de estações a seguir, bem como no mapa, elas estão concentradas em cidades que possuem portos.

Conforme a Secretaria da Receita Federal¹⁰ são 59 EADIs em funcionamento no Brasil até o ano de

2002, sendo:

- 1 em Goiás (Anápolis);
- 1 em Mato Grosso do Sul (Corumbá);
- 1 no Amazonas (Manaus);
- 1 em Pernambuco (Recife);
- 2 na Bahia (Salvador);
- 5 em Minas Gerais (Granbel, Juiz de Fora, Varginha, Uberlândia e Uberaba);
- 5 no Espírito Santo (Vitória);
- 3 no Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, Nova Iguaçu e Resende);
- 30 em São Paulo (Bauru, 2 em Campinas, Franca, Guarujá, Guarulhos, Ribeirão Preto, Santo André, 6 em Santos, São Bernardo do Campo, São José dos Campos, 6 em São Paulo, São Sebastião, Sorocaba, São José do Rio Preto, Taubaté, Jundiá, Barueri e Piracicaba);
- 4 no Paraná (Curitiba, Foz do Iguaçu, Maringá e Paranaguá);
- 2 em Santa Catarina (Itajaí);
- 4 no Rio Grande do Sul (Caxias, N. Hamburgo, Porto Alegre e Uruguaiana).

Além dessas já instaladas, estão em processo de instalação (entre contratos celebrados e não alfandegados, licitações concluídas e contratos não celebrados, estações em licitação ou a serem licitadas) outras 29 estações, sendo:

- 8 em São Paulo (Limeira, 2 em São Paulo, Santos, São Sebastião, Campinas, Franca e São José dos Campos);
- 5 no Paraná (Cascavel, Curitiba, Paranaguá, Londrina e Foz do Iguaçu);
- 2 em Santa Catarina (São Francisco do Sul e Dionísio Cerqueira);
- 5 no Rio Grande do Sul (Rio Grande, Porto Alegre, Uruguaiana, Santana do Livramento e Jaguarão);
- 2 em Mato Grosso (Cuiabá e Rondonópolis);
- 1 em Mato Grosso do Sul (Ponta Porã);
- 1 no Maranhão (São Luís);
- 1 no Ceará (Maracanaú);
- 1 no Rio Grande do Norte (Mossoró);
- 2 no Rio de Janeiro (Duque de Caxias e Macaé);
- 1 na Bahia (Salvador).

A instalação desses equipamentos no território brasileiro está vinculada ao novo regime de acumulação do capital, que produz um padrão de territorialização das empresas de maneira difusa e flexível, o que provocou uma profunda transformação nas redes logísticas, conforme já foi possível detectar anteriormente neste texto. As EADIs são consideradas como pontos-nós de uma rede multimodal.

Essas novas Zonas de Processamento Aduaneiro (ZPAs) apresentam implicações econômicas e sociais,

Excluído: a

Excluído: ado

Excluído: ,

⁹ As EADIs são regulamentadas pelas leis 8987/95 e 9074/95, além de decretos e instruções normativas da SRF. A Lei 8.987 dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (previstos no art. 175 da Constituição Federal).

¹⁰ Consta na referência com o título do documento - Estação aduaneira do Interior, acessível no site www.receita.fazenda.org.br.

em geral positivas, nas áreas onde se instalam, tornando-se elemento relevante na promoção do desenvolvimento regional, pois geram empregos diretos ou indiretamente, além de atraírem indústrias e outras empresas.

A inserção brasileira na competitiva economia mundial fez com que os agentes envolvidos nesse processo buscassem novas estratégias, adequadas às recentes tendências de funcionamento da produção e distribuição das mercadorias. É nesse sentido que se passa a falar de um sistema multimodal de transportes, no qual pode se retirar o melhor desempenho de cada modal de transporte, buscando “reduzir distâncias” que, na realidade, consiste em reduzir o tempo de deslocamento com barateamento de fretes e, por consequência, dos custos dos produtos como um todo. As EADIs podem ser compreendidas como terminal multimodal, integrado principalmente com modalidades terrestres - rodovias e ferroviárias. Podem promover a transferência de cargas entre os diversos corredores de transportes, concentrar e distribuir os bens e mercadorias consumidos na sua hinterlândia.

Observa-se na Figura 1 a distribuição espacial das Estações Aduaneiras do Interior, no Brasil.

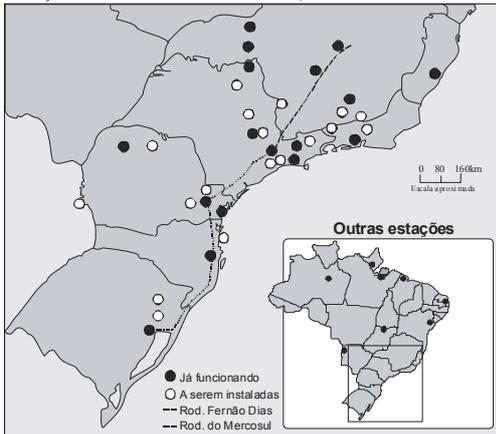


Figura 1. Brasil; localização das EADIs - 2002. Fonte: www.eadimaringa.com.br/umaeadip.htm (adaptado).

Apesar da intenção de interiorizar a localização das ZPAs, essa tendência só pode se concretizar com o crescimento do consumo nas áreas interiores. Entretanto, pode-se dizer que a localização das EADIs, embora contribua para que se incremente a articulação do território brasileiro, continua reforçando os serviços aduaneiros em áreas onde essa articulação se encontra de forma mais densa. A diferença é que a estrutura se amplia, e é desenvolvida por empresas privadas, ou seja, consiste numa forma de privatização.

Nas EADIs é possível utilizar os diversos

instrumentos legais, pelos quais a mercadoria pode ingressar no país, e adequar-se aos objetivos das empresas ou interessados, como:

- admissão temporária - utilizada para importar mercadorias por um período predeterminado, aplicando-se para exposição de produtos em feiras, pesquisas científicas, testes ou reparos, como também para trazer animais para participarem de concursos e exposições;
- depósito especial alfandegado - permite o estoque de partes, peças e materiais de reposição ou manutenção para veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, assim como de seus componentes. Nesse regime, a mercadoria poderá ficar armazenada, com suspensão de tributos, por um prazo de cinco anos;
- entreposto aduaneiro na importação - possibilita o depósito de mercadorias, com suspensão de tributos, até o desembarco, que deverá ocorrer em até três anos. O importador ainda poderá realizar retiradas parceladas durante todo esse período, desembarcando a seu critério a quantidade desejada, com a possibilidade, ainda, de exportar toda a quantidade recebida.

Quanto à exportação, as EADIs, além dos procedimentos normais da exportação comum, contam com as seguintes alternativas:

- exportação temporária - constitui na saída, do país, de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, vinculadas à reimportação, no mesmo estado enviado ou após um conserto, reparo ou restauração. Nesse caso não se tem um fato gerador de impostos;
- entreposto aduaneiro na exportação - viabiliza o armazenamento da mercadoria na estação aduaneira, com suspensão de tributos (IPI, ICMS, Confins, PIS), até o seu desembarço para exportação, que deve ocorrer em um limite máximo de três anos, após sua admissão nesse regime.
- DAC - Depósito Alfandegado Certificado - consiste em um regime que permite que a mercadoria seja exportada e permaneça armazenada na EADI (com trâmite apenas documental) à disposição do comprador. De posse dos documentos comprobatórios (CDA), o comprador da mercadoria poderá exportá-la para qualquer país, tendo como ponto de partida a EADI depositária. Nesse regime, a mercadoria pode reingressar ao mercado interno através do Drawback. O prazo de permanência da mercadoria na estação é de 12 meses, prorrogável por mais 12 meses.

De maneira geral, ressalta-se, como vantagens proporcionadas pelas EADIs, a simplificação e a

Excluído: o

Excluído: é-

Excluído: a

Excluído: a

Excluído: -se

Excluído: RAWBACK

agilização dos desembarços alfandegários¹¹. Além disso, as estações permitem a liberação de pequenos lotes de produtos, conforme as necessidades das empresas, sem necessidade de esperar a efetivação de grandes encomendas (Victoria, 2002). Registra-se, ainda, uma otimização no uso de contêineres, nas operações de carga e descarga, na redução dos custos de embarque e desembarque, entre outros.

As Estações Aduaneiras do Interior consistem em equipamentos logísticos fundamentais para uma dinâmica econômica mundialmente articulada, exigente de rapidez e agilidade no processamento de mercadorias, efetivando a mais-valia global.

Conclusão

O que é a logística senão objetos e ações técnico-científicas e informacionais submetidas às ações políticas? Pensando-se essa realidade do prisma teórico da Geografia, com base em Santos (2001), há um meio técnico-científico-informacional composto não apenas em decorrência desses objetos e ações destinados à logística, mas de todos os objetos e ações materializados no território, pois “logística e técnicas se tornam território” (2001:27). Esse meio, com todos esses atributos conferidos pelas ações e técnicas ao espaço, consiste na expressão geográfica da globalização, ou seja, esse é o qualificativo espacial produzido pela e para a mundialização/globalização.

Vivemos um momento de busca pela mais-valia globalizada (Santos, 2001). Esse movimento intenso pela busca dessa mais-valia é que tem produzido uma globalização perversa. Enquanto desenvolvimento técnico, as novas articulações podem promover deslumbramento, já que criam uma série de possibilidades positivas para a humanidade. Entretanto, essas possibilidades só se tornarão efetivas com ações conscientes, amparadas num avanço político e social, por ora, apenas potencial, conforme foi referido no início deste trabalho, quando algumas questões relativas à globalização foram assinaladas. O que se verifica como concreto é a existência de muitos e novos objetos adicionados ao espaço, colocados à disposição dos grandes grupos econômicos, privatizando o território e tornando-o cada vez mais corporativo. Observa-se que as EADIs, destacadas neste texto, constituem instrumentos adequados ao funcionamento recente da economia.

Conforme visualizara Santos (2001), as mesmas bases técnicas em que o capital se apóia para construir a globalização perversa, poderão servir a objetivos mais justos (em termos humano-societários), se postas ao serviço de outros

¹¹ Por exemplo, na EADI Maringá, conforme declaram os responsáveis, a liberação de produtos é realizada em 24 horas, enquanto nas áreas primárias, em geral, demora uma semana.

fundamentos sociais e políticos. É, por isso, que é possível falar de uma outra globalização, pautada por intercâmbios tolerantes e enriquecedores.

Quanto ao Brasil, observa-se um novo padrão de intensidade e qualidade de articulação territorial. Entretanto, há algumas ressalvas quanto à efetividade da integração promovida pelas redes que exigem, mas, não recebem manutenção constante, e quanto à distribuição espacial dos novos equipamentos no território brasileiro, sempre reforçando a região concentrada. De qualquer forma, esse novo padrão atende aos impulsos da nova reestruturação capitalista, pautada em novas dinâmicas econômicas, que demonstram extrema avidez em aproveitar as potencialidades de cada espaço.

Conforme Egler (2000), o espaço da economia nacional não é o território da nação, mas o domínio abrangido pelos planos econômicos do governo e dos indivíduos. Essa mesma idéia está em Santos e Silveira (2001), que entendem o território nacional tornado um espaço da economia internacional. Portanto, embora haja uma integração material do território, visando facilitar a comunicação e a circulação, não se vê o território como um todo. Não há uma política que o integre. São espaços que agora, mais do que nunca, constituem objeto de intencionalidade das empresas. Tem-se, assim, presente nos diversos pontos do território do país, um conjunto de cápsulas produtivas articuladas materialmente, mas sem articulação política para um desenvolvimento integrado da sociedade brasileira. A única articulação política existente é a que interessa às próprias empresas, ou seja, uma articulação corporativa, expressa pela topologia das mesmas, explicadas pelo aproveitamento econômico das “virtualidades” de cada lugar.

Referências

BECKER, B. K. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, I. E. et al. (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2000. p.271-307.

BENADUCE, G. M. C. *Intensificação das redes de informações e novas espacialidades no Paraná*. 1999. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1999.

CHASIN, J. *Poder e miséria do Homem contemporâneo*. Conferência proferida em maio de 1997 na UNA - Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Gerenciais. (Mimeo)

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

D’ÁVILA, C. Logística já é um negócio invejável. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 03 out. 2002. Série Trajetória, p.A-8.

EGLER, C. A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, I.E. et al. (Org.). *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil,

Excluído: ,

Excluído:

Excluído: vendo

Excluído: , s

Excluído: ,

Excluído: s

Excluído: ,

Excluído:

Excluído:

Excluído: ,

Excluído: abordado

Excluído: ,

2000. p.207-238.

ESTAÇÃO aduaneira do Interior. Brasil. Apresenta informações gerais sobre as EADIs. [S.I.: s.n.], 2002. Disponível em: <www.receita.fazenda.org.br>. Acesso em: 11.10.2002.

ESTAÇÃO aduaneira de Maringá. Maringá- Paraná. Apresenta informações sobre a estrutura e funcionamento da EADI Maringá. Disponível em: <www.eadimaringa.com.br/umaeadip.htm>. Acesso em: 14.10.2002.

FELTRIN, A.; HESSEL, R. Estratégia militar é a arma da indústria para a redução dos custos operacionais - Do campo de batalha para os negócios. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 03 out. 2002. Série Trajetória, p.A-8.

HOBSBAWM, E. J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

KURZ, R. A virtualização da economia - mercados financeiros transnacionais e a crise da regulação. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 mai. 1999.

MARX, K.; ENGELS, F. *Manifesto do Partido Comunista*. São Paulo: Globo, 1988.

MARX, K.; ENGELS, F. *A ideologia alemã* (Feuerbach). São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SPOSITO, E. S. Território, Logística e Mundialização do Capital. In: SPOSITO, E. S. (Org.) *Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades*. Presidente Prudente: UNESP/FCT:GAsPERR, 1999. p. 99-114.

SPOSITO, E. S. Dinâmica econômica, descontinuidade e territorialização. *Revista de Geografia*, Dourados, AGB-Seção Dourados, n. 4, set./dez. 1996.

VICTORIA, P. M. da. Redes logísticas - o caso do médio Vale Sul Fluminense. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 12, 2002, João Pessoa. Contribuições Científicas. (CDRoom) João Pessoa: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2002.

Received on June 13, 2003.

Accepted on March 30, 2004.