UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE – UFS
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

RONALD DOS SANTOS PEREIRA

O SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE E ALAGOAS: FLUXOS DE MERCADORIAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO), campus de São Cristóvão, para obtenção do título de Mestre em Geografia, sob orientação do Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior.

São Cristóvão - SE

2020

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Pereira, Ronald dos Santos
P436s O setor portuário de Sergipe e Alagoas : fluxos de mercadorias e desenvolvimento regional / Ronald dos Santos Pereira ; orientador Nelson Fernandes Felipe Junior. – São Cristóvão, SE, 2020.
195 f. : il.

Dissertação (mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, 2020.

1. Geografia. 2. Transporte marítimo. 3. Portos – Sergipe – Alagoas. 4. Planejamento regional. 5. Disparidades econômicas regionais. I. Felipe Junior, Nelson Fernandes, orient. II. Título.

CDU 911.3:338.47(813.7+813.5)

BANCA EXAMINADORA

_____

Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior

(Orientador)

_____

Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

(UFSC)

_____

Prof. Dr. Christian Jean Marie Boudou

(UFS)

_____

Ronald dos Santos Pereira

São Cristóvão/SE, 07 de dezembro de 2020.

Resultado: Aprovado

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado em forma de gratidão, a minha saudosa mãe, como também, a meu pai e irmãos pelo apoio dado ao longo da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais (Adna e Renaldo) pelo amor, incentivo e apoio incondicional ao decorrer da vida educacional.

Aos meus Irmãos (Jonatas, Renata, Renato) e familiares, que estiveram ao meu lado nos momentos de dificuldade e contribuíram de alguma forma nessa caminhada.

Aos amigos e colegas de turma no programa de Pós-graduação em Geografia (André, Andressa, Greiziene, Marcus, Pedro) e outros mais, pelos bons momentos de convivência.

Aos amigos de graduação pelo apoio em momentos de dificuldade (Adriana, Bruna, Clairton, Dayane, Fabiana) entre outros.

Ao professor, orientador e amigo (Nelson Fernandes Felipe Junior) pelos ensinamentos, incentivos, compreensão e solidariedade.

Aos professores que, no decorrer das aulas ministradas no programa de Pós-graduação em Geografia, favoreceram meu crescimento intelectual, por intermédio de leituras e ensinamentos.

Aos componentes da banca de qualificação (Prof. Genésio e Márcio) por aceitarem o convite e pelas relevantes sugestões para melhorar a qualidade do trabalho.

Aos integrantes da banca de defesa de Mestrado (Prof. Christian e Márcio) por aceitarem o convite e pelas futuras contribuições objetivando a melhora da dissertação.

"O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001".

EPÍGRAFE

“A humildade é a única base sólida de todas as virtudes. ”

(Confúcio)

RESUMO

Com a reestruturação econômica e produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala. A logística privada e as infraestruturas possuem uma relação de coexistência, contudo, possuem significados distintos. Em muitos casos, as estratégias logísticas atenuam os pontos de estrangulamento existentes no sistema de transportes, sem que isso represente melhorias nos fixos. Diante disso, na dissertação realiza-se uma análise da dinâmica portuária e marítima dos estados de Sergipe e Alagoas, com destaque aos fluxos de mercadorias, aos investimentos públicos e privados, aos pontos de estrangulamento e às modernizações, pois trata-se de um setor importante para o desenvolvimento regional. A dinâmica portuária de Sergipe e Alagoas, especialmente do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (Barra dos Coqueiros/SE) e do Porto de Jaraguá (Maceió/AL), é pouco expressiva quando se compara a outros portos e terminais do Nordeste e do Brasil (caso, por exemplo, de Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA), sendo importante a expansão e modernização para atender as demandas internas e externas. Fomentar o setor portuário sergipano e alagoano é relevante para o desenvolvimento regional, entretanto, os insuficientes investimentos públicos e privados e o modelo de concessão neoliberal (Estado não regulador) prejudicam a economia dos dois estados. Os procedimentos metodológicos utilizados para alcançar os objetivos elencados foram: pesquisa bibliográfica, trabalhos de campo, entrevistas, coleta de dados, elaboração de tabelas e mapas, sistematização das ideias e defesa da dissertação.

Palavras-chave: Transporte; portos; Sergipe; Alagoas; desenvolvimento.

ABSTRACT

With economic and productive restructuring, technologies linked to circulation, the large capacity of cargo ships and logistical optimization, there are intense repercussions on production and trade. Large quantities of cargo, currently, can be transported in less time and at lower costs, appearing successively on the market (rapid replenishment of stock), therefore, large-scale storage is not necessary. Private logistics and infrastructure have a coexistence relationship, however, they have different meanings. In many cases, logistical strategies mitigate the bottlenecks in the transport system, without this representing improvements in fixed rates. Therefore, in the dissertation, an analysis of the port and maritime dynamics of the states of Sergipe and Alagoas is carried out, with emphasis on goods flows, public and private investments, bottlenecks and modernizations, as it is a sector important for regional development. The port dynamics of Sergipe and Alagoas, especially the Inácio Barbosa Maritime Terminal (TMIB) (Barra dos Coqueiros / SE) and the Jaraguá Port (Maceió / AL), is not very significant when compared to other ports and terminals in the Northeast and Brazil (such as Salvador / BA, Suape / PE, Pecém / CE and Itaqui / MA), with expansion and modernization being important to meet internal and external demands. Fostering the Sergipe and Alagoas port sector is relevant for regional development, however, insufficient public and private investments and the neoliberal concession model (non-regulating state) harm the economy of both states. The methodological procedures used to achieve the listed objectives were: bibliographic research, fieldwork, interviews, data collection, preparation of tables and maps, systematization of ideas and defense of the dissertation.

Keywords: Transport; ports; Sergipe; Alagoas; development.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....13
CAPÍTULO 1: PORTOS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO 18
1.1. Ciclos econômicos e dinâmica portuária.....18
1.2. Transporte marítimo, interações espaciais e desenvolvimento.....23
1.3. Logística de Estado, logística privada e portos/terminais.....26
1.4. Considerações finais ao capítulo 1.....34
CAPÍTULO 2: PLANEJAMENTO E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NO BRASIL.....35
2.1. A dinâmica do setor portuário brasileiro a partir de 1930.....35
2.2. A década de 1990 no Brasil: crise do planejamento, Lei 8.630/93 (Lei dos portos) e o modelo neoliberal de concessão.....41
2.3. A cabotagem brasileira.....45
2.4. O transporte marítimo de longo curso brasileiro.....57
2.5. A retomada do planejamento e dos investimentos em infraestruturas no Brasil: o caso do PAC-portos.....68
2.6. Crise e alternativas para o desenvolvimento econômico brasileiro: o caso das infraestruturas portuárias.....73
2.7. Considerações finais ao capítulo 2.....76
CAPÍTULO 3: O SETOR PORTUÁRIO DOS ESTADOS DE SERGIPE E ALAGOAS.....78
3.1. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) 78
3.2. O Porto de Jaraguá.....105
3.3. O transporte de cabotagem.....119
3.4. O transporte de longo curso.....127
3.5. A concessão e a participação do capital privado.....134
3.6. A dinâmica portuária e os reflexos no desenvolvimento regional.....136
3.7. Considerações finais ao capítulo 3.....145
CAPÍTULO 4: AS ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS DO SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE E ALAGOAS.....146
4.1. As principais estratégias competitivas.....146
4.2. As modernizações e os pontos de estrangulamento.....156
4.3. Os investimentos públicos e privados.....163

4.4. As terceirizações.....174
4.5. Precarização das relações de trabalho na atividade portuária.....177
4.6. Considerações finais ao capítulo 4.....182
CONCLUSÃO.....184
REFERÊNCIAS.....190

ÍNDICE DE TABELAS

1. Exportações totais e por setor de origem, como porcentagens do PIB.....21
2. Comparação da cabotagem no Porto de Jaraguá e TMIB (2010 – 2019).....31
3. Comparação do longo curso no Porto de Jaraguá e TMIB (2010 – 2019).....32
4. Comparação da cabotagem nos portos de Pecém, Suape e Salvador (2010 - 2019).....32
5. Comparação do longo curso nos portos de Pecém, Suape e Salvador (2010 - 2019).....33
6. Dinâmica dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário no transporte de cargas no Brasil entre 1965 e 2019 (porcentagem).....38
7. Matriz do transporte de cargas em diversos países, 2015.....40
8. Principais portos brasileiros na movimentação de cabotagem, em 2018.....46
9. Movimentação de cabotagem nos principais portos da região Nordeste (2010 - 2019).....47
10. Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Norte (2010 - 2019).....50
11. Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Sudeste (2010 - 2019).....52
12. Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Sul (2010 - 2019).....54
13. Concentração econômica e populacional nas redes de primeiro nível, 2018.....56
14. Principais portos brasileiros na movimentação de longo curso, em 2018.....57
15. Movimentação de longo curso nos principais portos da região Nordeste (2010 - 2019).....58
16. Movimentação de longo curso nos principais portos da região Norte (2010 - 2019).....63
17. Movimentação de longo curso nos principais portos da região Sudeste (2010 - 2019).....64
18. Movimentação de longo curso nos principais portos da região Sul (2010 - 2019).....66
19. Investimentos do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) entre 2008 e 2015.....69
20. Evolução do PIB e da população brasileira (1970 - 2020).....83
21. Movimentação total de cargas no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (1995 - 2019).....85
22. Principais mercadorias movimentadas no TMIB (toneladas) de (2010 - 2019).....86
23. Principais produtos exportados e importados por Sergipe, (2018 e 2019).....90

24. Principais países das exportações e importações de Sergipe, 2019.....91
25. Movimentação portuária de Sergipe (2010 - 2019).....94
26. Movimentação portuária da região Nordeste (2010 - 2019).....96
27. Movimentação portuária no Sudeste e Sul do país (2010 - 2019).....100
28. Movimentação total de cargas no Porto de Jaraguá (2002 - 2019).....107
29. Produtos movimentados no porto de Jaraguá (2010 - 2019).....108
30. Principais produtos exportados e importados por Alagoas, 2018 e 2019.....113
31. Principais países das exportações e importações de Alagoas, 2019.....114
32. Movimentação portuária de Alagoas (2010 - 2019).....117
33. Origem e destino da cabotagem no TMIB (2010 - 2019).....120
34. Origem e destino da cabotagem no Porto de Jaraguá em 2019.....120
35. Evolução nacional do emprego e média salarial (1995 - 2018).....124
36. Dinâmica do emprego no setor aquaviário, em 2020.....125
37. Principais portos/terminais brasileiros na movimentação de cargas de longo curso em 2019 (milhões de toneladas).....127
38. Transporte de cargas no longo curso no Brasil (2011 - 2019) (milhões de toneladas).....128
39. Origem e destino do longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, em 2019.....128
40. Origem e destino do longo curso no Porto de Jaraguá, em 2019.....129
41. Principais empresas exportadoras e importadoras de Sergipe, 2014.....136
42. Equipamentos portuários do Porto de Jaraguá/AL.....159
43. Estrutura de acostagem do Porto de Jaraguá/AL.....162
44. Áreas arrendadas e não arrendadas no Porto de Jaraguá/AL.....166
45. Estrutura dos terminais de combustíveis no Porto de Jaraguá/AL.....168

ÍNDICE DE QUADROS

1.Vantagens e necessidades do modal aquaviário.....41
2. Investimentos nos principais portos da região Nordeste, em 2018.....70
3. Investimentos em transportes realizados pelo PAC 1 e 2.....71
4. Pontos de estrangulamentos e inversões necessárias no TMIB e Porto de Jaraguá.....80
5. Alguns investimentos relevantes do PAC no Nordeste.....99
6. Fluxo de caminhões no Porto de Jaraguá/AL e no TMIB, 2019.....152
7. Estrutura portuária do TMIB.....159

8. Funções específicas de cada cais no Porto de Jaraguá/AL.....162

ÍNDICE DE FIGURAS

1. Fluxo operacional no REDEX.....137
2. Funcionamento do sistema intermodal.....138
3. Fluxo das operações de desembarque de granéis líquidos via cabotagem realizado pela Transpetro.....148
4. Fluxo das operações de embarque do açúcar realizado pela EMPAT.....149
5. Fluxo das operações de desembarque de fertilizantes realizado pela Macelog e Irmãos Britto.....149
6. Principais profissionais ofertados pelo OGMO no Porto de Jaraguá/AL.....179

ÍNDICE DE IMAGENS

1. Navio porta-contêineres que opera linhas de cabotagem no Porto de Suape, 2019.....49
2. Navio porta-contêineres que realiza cabotagem no Porto de Salvador, 2019.....50
3. Complexo Portuário de Suape, 2019.....61
4. Porto de Salvador, 2019.....62
5. Porto de Itaqui, 2019.....62
6. Porto de Pecém, 2019.....63
7. Molhe e cais do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2019.....83
8. Navio com soja atracado no píer do TMIB, 2019.....85
9. Área interna do armazém do terminal açucareiro (Porto de Jaraguá), 2019.....139
10. Retomador em operação no terminal açucareiro do Porto de Jaraguá, 2019.....140
11. Ship Loader com capacidade de 1.000 toneladas/hora no Porto de Jaraguá, 2019.....140
12. Ship Loader de açúcar do terminal – Porto de Jaraguá, 2019.....141
13. Berço 7 para granéis líquidos no Porto de Jaraguá, 2019.....142
14. Tanques da Petrobras localizados no Porto de Maceió, 2019.....142
15. Tanques de diesel localizados no Porto de Maceió, 2019.....143
16. Açúcar a granel direcionado à exportação no Porto de Jaraguá/AL.....149
17. Açúcar ensacado sendo alçado para o navio pela Macelog no Porto de Jaraguá/AL.....150
18. Soja exportada pela Multigrain no TMIB.....151

19. Portaria principal do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE.....152
20. Portaria principal do Porto de Jaraguá/AL.....153
21. Vista aérea dos armazéns, silos e do pátio de coque no TMIB.....154
22. Dragagem realizada no Porto de Jaraguá/AL.....157
23. Rebocadores resguardados no píer do TMIB.....160
24. Navio graneleiro atracado no cais de uso múltiplo do Porto de Jaraguá/AL.....160
25. Tubulações do terminal de granéis líquidos do Porto de Jaraguá/AL.....161
26. Área arrendada à Tomé Ferrostaal para fabricar módulos de plataforma de petróleo.....166
27. Antiga área que estava concedida à Tomé Ferrostaal.....167
28. Armazéns de apoio à fabricação de módulos que eram utilizados pela Ferrostaal.....167
29. Terminal de combustíveis da BR Distribuidora no Porto de Jaraguá/AL.....169
30. Terminal de combustíveis Pool Maceió – Ipiranga e Shell.....170
31. Moegas e trator da Macelog no Porto de Jaraguá/AL.....172
32. Arrumador no Porto de Jaraguá/AL.....180

ÍNDICE DE MAPAS

1. Localização do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.....79
2. Principais países das exportações de Sergipe, 2019.....92
3. Principais países das importações de Sergipe, 2019.....93
4. Localização do Porto de Jaraguá, Maceió – Alagoas.....106
5. Principais países das exportações de Alagoas, 2019.....115
6. Principais países das importações de Alagoas, 2019.....116
7. Origem e destino da cabotagem no TMIB, de 2010 a 2019.....122
8. Origem e destino da cabotagem no Porto de Jaraguá, em 2019.....123
9. Origem e destino do longo curso no TMIB, em 2019.....131
10. Origem e destino do longo curso no Porto de Jaraguá, em 2019.....132

INTRODUÇÃO

Os sistemas de movimento (infraestruturas, meios e vias de transportes) influenciam na organização regional e nacional, bem como na competitividade dos territórios. Portos e terminais dinâmicos são escolhidos pelo capital privado para movimentarem cargas de cabotagem, importação e exportação, visto que apresentam melhores instalações e tecnologias. Estes acabam agregando outras atividades especializadas, como transportadoras rodoviárias, armadores, agenciadores de cargas, conserto e manutenção de equipamentos e embarcações, estaleiros, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).

O modal aquaviário fomenta a economia local, regional e nacional, a política econômica adotada pelo Estado gera repercussões nos fluxos hidroviários, e o crescimento das redes e dos fluxos marítimos (cabotagem e longo curso) estimula a criação de empregos em diferentes setores (agropecuária, indústria, serviços e comércio). Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio (FELIPE JUNIOR, 2014).

Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado, não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala. Ademais, o planejamento e os investimentos são fundamentais para fomentar as atividades portuárias e marítimas, gerando reflexos macroeconômicos e sociais positivos.

Dessa maneira, a presente dissertação realiza uma análise da dinâmica portuária e marítima dos estados de Sergipe e Alagoas, com destaque aos fluxos de mercadorias, aos investimentos públicos e privados, aos pontos de estrangulamento e às modernizações, pois trata-se de um setor importante para o desenvolvimento regional.

A **questão central** da pesquisa é: quais foram os principais avanços/ modernizações recentes e os gargalos do setor portuário de Sergipe e Alagoas, bem como seus reflexos no desenvolvimento regional?

O objeto de pesquisa foi delimitado em seus recortes **temático** (o setor portuário de Sergipe e Alagoas e o desenvolvimento regional), **espacial** (Terminal Marítimo Inácio Barbosa – TMIB, Porto de Jaraguá e os estados de Sergipe e Alagoas) e **temporal** (as duas últimas décadas). A **hipótese** é que: o setor portuário de Sergipe e Alagoas – considerando os fluxos de mercadorias, o armazenamento, a logística e as inversões – é relevante para a

economia desses dois estados do Nordeste, especialmente na geração direta e indireta de empregos, todavia, os reduzidos investimentos prejudicam sua modernização. As estratégias competitivas do capital que atua no setor portuário permitem arrefecer os custos e mitigar relativamente os pontos de estrangulamento existentes. Ademais, é importante destacar que o desenvolvimento ocorre sobretudo quando existe um ambiente macroeconômico favorável. Isso acaba reverberando em mais fluxos, importações, exportações, cabotagem, adequações regulatórias, logísticas e tributárias.

O **objetivo geral** da pesquisa é: analisar a dinâmica do setor portuário de Sergipe e Alagoas – com destaque às importações e exportações (longo curso), à cabotagem, às modernizações, à intermodalidade, aos investimentos públicos e privados e aos gargalos existentes – e seus reflexos no desenvolvimento regional. Os **objetivos específicos** são: a) compreender a relação entre os portos, a logística e o desenvolvimento; b) analisar a relevância do transporte de cabotagem, do longo curso e das infraestruturas portuárias para o desenvolvimento econômico brasileiro; c) compreender a logística de funcionamento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e do Porto de Jaraguá (Maceió) – armazenamento, transporte, tipos de cargas movimentadas, mercados de origem e destino etc.; d) identificar os avanços recentes e os pontos de estrangulamento existentes no setor portuário de Sergipe e Alagoas; e) analisar os reflexos da atividade portuária e marítima no desenvolvimento regional, sobretudo na geração de empregos e renda; f) analisar as principais estratégias competitivas das empresas que atuam no setor portuário de Sergipe e Alagoas.

Os **procedimentos metodológicos** utilizados para alcançar os objetivos elencados são: a) pesquisa bibliográfica: revisão da bibliografia referente à temática econômica e, principalmente ao transporte marítimo e portos, juntamente com pesquisas em *sites* da internet, revistas, jornais, instituições públicas e privadas etc.; b) trabalhos de campo: verificação das infraestruturas e dos gargalos existentes no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Barra dos Coqueiros/SE, e no Porto de Jaraguá (Maceió/AL); c) entrevistas: roteiros de entrevistas destinados aos responsáveis por diversos órgãos, caso da Administração do Porto de Maceió e da Administração do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), além das empresas privadas que atuam no setor portuário; d) coleta de dados: foram obtidos dados e informações em vários órgãos, caso das Companhias Docas, Administrações Portuárias, Autoridades Portuárias, terminais privados, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), e também em *sites*, livros, revistas e jornais que tratam do

assunto; e) elaboração de matrizes (tabelas), diagramas (gráficos) e cartogramas (mapas), com base nos dados coletados ao longo da pesquisa; f) sistematização das ideias: organização e análise das informações e dos dados obtidos, e posteriores afirmações, conclusões e resultados ao longo da dissertação de mestrado; g) defesa da dissertação.

Na pesquisa, as ideias de alguns autores são a sua base teórica. Karl Marx (2005) é basilar para compreender o transporte de mercadorias e sua relação com a circulação e a reprodução do capital. As infraestruturas e os meios e vias de transportes são fatores determinantes para a mobilidade do capital-mercadoria no espaço. A velocidade na produção e na circulação acelera, por conseguinte, a reprodução do capital e conduz, muitas vezes, a oligopólios setoriais, caso, por exemplo, do transporte rodoviário, ferroviário e marítimo.

Milton Santos (2002) auxilia na compreensão do meio técnico-científico-informacional, destacando a formação de redes e fluxos no espaço a partir de fixos. A fluidez, os meios e as vias de transportes são fundamentais para a dinâmica econômica regional e nacional. A formação socioespacial, juntamente com a participação do poder público, viabilizaram, em maior ou menor medida, a constituição da base material ao longo do tempo.

John Maynard Keynes (1982) é imprescindível para compreender como os investimentos em infraestruturas geram efeitos na demanda efetiva e, consequentemente, incrementam os empregos e renda, além de fomentar o desenvolvimento regional e nacional. A efetivação da construção de grandes infraestruturas abarca um significativo contingente de mão de obra, contribuindo com a retomada da atividade econômica e com a distribuição de renda. A propensão marginal a consumir e o montante dos investimentos possuem relação direta, já que a classe trabalhadora tem maior estímulo e capacidade de consumir com a elevação da renda. A propensão marginal a investir determina o nível de emprego na região e/ou no país. Quando o emprego aumenta, cresce também a renda e o consumo real agregado.

No que tange às interações espaciais, Alexandre Cheptulin (1982), Roberto Lobato Corrêa (1997) e Rodrigo Giraldi Cocco e Márcio Rogério Silveira (2011) realizam uma análise pautada no processo de reprodução social e do capital, interpretando os espaços a partir de suas diferenças e possibilidades. As interações espaciais potencializadas a partir do transporte marítimo atribuem maior complexidade e dinâmica ao território. Considerando o conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capitais e informações, com intensidades, frequência de ocorrência, distância, direção, propósito e velocidades distintas sobre o espaço geográfico, as interações são parte da transformação social e econômica e refletem as diferenças entre os territórios.

André Cholley (1964) é relevante para analisar o setor portuário e o transporte hidroviário, pois a teoria das combinações geográficas permite realizar uma leitura integrada do território, visto que a combinação de fatores naturais (meio físico), econômicos, políticos e sociais são condicionantes para a dinâmica e produção do espaço, para as inter-relações e para o desenvolvimento. A teoria das combinações geográficas permite analisar o setor portuário e marítimo a partir da conjunção de diversos agentes e fatores. A presença de fixos portuários, meios e vias de transportes (navios cargueiros, mar/oceano), contêineres etc., possibilita a movimentação de cargas através da cabotagem e do longo curso.

Ignácio de Mourão Rangel (2005) é utilizado como referência para discutir o desenvolvimento nacional e a importância da participação do Estado e dos investimentos em infraestruturas para fomentar o efeito multiplicador interno. O avanço/modernização do setor de transportes é fundamental para a dinâmica macroeconômica, sendo o modal marítimo importante para a circulação de mercadorias e formação de redes e fluxos no espaço. Todavia, os gargalos no setor prejudicam o desenvolvimento regional e nacional. Diante disso, destacam-se a transferência de recursos ociosos para os setores antiociosos (caso dos portos) e a concessão de serviços públicos à iniciativa privada, pautada em um Estado regulador e indutor (poder concedente e credor hipotecário).

Márcio Rogério Silveira (2009, 2011) contribui para a compreensão das revoluções e evoluções logísticas ocorridas ao longo da história, resultando em transformações na circulação e na dinâmica das interações espaciais. A expansão do sistema de transportes, em especial, do modal marítimo foi condição imprescindível para o incremento do comércio e da indústria, visto que possibilitou a integração de diferentes mercados. O fomento das conexões regionais e internacionais, bem como maior fluidez, mobilidade e acessibilidade no espaço são aspectos resultantes da expansão e modernização dos transportes e da otimização das estratégias logísticas. O autor contribui para a qualificação do termo logística na Geografia (concepção crítica e diferenciação entre logística privada/corporativa, logística de Estado/territorial e logística do indivíduo) e para a valorização dos estudos sobre circulação e transportes (temas imprescindíveis à Geografia Econômica).

Nelson Fernandes Felipe Junior (2012, 2014, 2019) é utilizado para analisar o setor portuário e marítimo brasileiro, a partir dos avanços recentes e dos diversos pontos de estrangulamento existentes. Há uma modernização incompleta no setor portuário brasileiro. Apesar das melhorias relativas (insuficientes), houve um aumento no nível de competitividade e eficiência das operações portuárias, compreendendo aspectos tangíveis e intangíveis, como a

incorporação de inovações tecnológicas (equipamentos, *softwares* etc.), estratégias logísticas e competitivas, alterações no sistema normativo e tributário, incentivos fiscais, planejamento estatal setorial, investimentos públicos (PAC-portos) e privados, entre outros.

A estrutura da dissertação possui quatro capítulos. No capítulo 1, destacam-se os ciclos econômicos e a dinâmica portuária, o transporte marítimo, as interações espaciais, a logística de Estado, a logística privada e a relevância dos portos/terminais. Neste capítulo foi explicitada a participação do Estado como agente planejador e indutor das infraestruturas, analisando especificamente o setor portuário e marítimo brasileiro. Uma logística de Estado eficiente possibilita incrementar a dinâmica e a fluidez no território. Essas interações de mercadorias, pessoas e capitais produzem/reproduzem constantemente o espaço geográfico.

No capítulo 2, analisa-se a dinâmica do setor portuário brasileiro a partir de 1930, além da crise do planejamento (década de 1990), da Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) e do modelo neoliberal de concessão dos anos de 1990. Ademais, destacam-se a cabotagem brasileira, o transporte marítimo de longo curso, a retomada do planejamento e dos investimentos em infraestruturas no Brasil a partir do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (especialmente o PAC-portos), bem como as alternativas para o desenvolvimento econômico brasileiro (valorização das infraestruturas e dos equipamentos/serviços de utilidade pública).

O capítulo 3 trata do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), do Porto de Jaraguá, do transporte de cabotagem e longo curso, do modelo de concessão aplicado no setor portuário, da participação do capital privado, além dos reflexos da dinâmica portuária no desenvolvimento regional. O modelo de concessão neoliberal e as instituições administradoras prejudicam os investimentos e, consequentemente, a expansão das infraestruturas existentes no TMIB e no Porto de Jaraguá. Destaca-se também a necessidade de fomentar o setor portuário e marítimo para impulsionar o efeito multiplicador interno e a geração de empregos e renda em Sergipe e Alagoas, principalmente nas áreas próximas dos dois portos.

No capítulo 4 são analisadas as principais estratégias competitivas, as modernizações, os pontos de estrangulamento, os investimentos públicos e privados, as terceirizações e a precarização das relações de trabalho na atividade portuária em Sergipe e Alagoas. Nesse sentido, são apresentados e discutidos os principais problemas da estrutura portuária do TMIB e do Porto de Jaraguá que acabam limitando suas operações e, sobretudo, os fluxos de mercadorias, apesar da otimização das estratégias logísticas e competitivas do capital privado.

CAPÍTULO 1

PORTOS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Nesse capítulo é analisada a relação entre os portos, a logística e o desenvolvimento. Os portos não são apenas áreas de movimentação de mercadorias e passageiros, pois são parte integrante da formação política e econômica do território nacional, sendo importantes para a ocupação demográfica, possuem relevância geopolítica, intensificam as atividades urbanas e rurais e estimulam os fluxos migratórios. Os portos e terminais privados favorecem a dinâmica macroeconômica e o estabelecimento das relações de poder internas e externas. São parte integrante da formação econômica regional e nacional (FELIPE JUNIOR, 2014).

A partir do momento no qual o Brasil passa a incentivar/fomentar a substituição de importações (atividade industrial) dentro da terceira dualidade (1930-1985), acarreta-se uma maior diversificação da produção e das importações e exportações nacionais. Os portos, o transporte marítimo, as tecnologias tangíveis e intangíveis etc. são vitais para atender a demanda existente e aumentar a fluidez das mercadorias no espaço.

1.1. Ciclos econômicos e dinâmica portuária

A primeira revolução industrial (final do século XVIII) inaugurou os ciclos econômicos médios/decenais (juglarianos) e os longos (Kondratieff)[1], de cinquenta anos, cada um deles variando entre uma fase expansiva e outra recessiva. Os momentos de crise dos ciclos econômicos longos e médios são relacionados à superprodução (ou subconsumo), à estandardização das tecnologias e ao esgotamento do uso de capitais. Assim, surge o desafio de retomar o nível da acumulação capitalista, através da criação e incorporação de inovações tecnológicas. Estas permitem reativar os setores estrangulados (com anticapacidade ociosa) e impulsionar a demanda por novos bens no mercado. O desencadeamento de maciças inversões e o avanço tecnológico induzem ao sucateamento do capital constante obsoleto e à substituição dos meios de produção e transportes antigos por outros modernos (destruição criadora) (MAMIGONIAN, 1999).

[1] Os ciclos de Kondratieff possuem duração de cinquenta anos, sendo constituído de uma fase ascendente (fase "a") e a outra descendente (fase "b"). Os ciclos decenais (Juglarianos) ocorre entre sete e 11 anos.

A organização do espaço no capitalismo está relacionada às revoluções industriais e nos transportes, às fases positivas e negativas da economia e às reestruturações econômicas e tecnológicas (MAMIGONIAN, 1999). As dualidades brasileiras foram influenciadas pelos ciclos de Kondratieff e, a partir da terceira dualidade (1930-1985), iniciam-se os ciclos internos de menor duração (juglarianos). Nos momentos depressivos, há um enfraquecimento do comércio exterior, isto é, o Brasil reduz sua participação na divisão internacional do trabalho. O país, durante as fases recessivas, voltava sua economia "para dentro", promovendo um processo substitutivo de importações, responsável por movimentar a economia interna. Nas épocas de prosperidade econômica internacional, o Brasil direcionava-se mais "para fora", aumentando a produção e os fluxos de importações e exportações, que se tornavam as bases da economia nacional (RANGEL, 2005).

Quando a economia internacional entrava em crise (fase recessiva do ciclo longo – Kondratieff), internamente iniciava-se um processo de substituição de importações, permitindo atender parte das demandas econômicas e sociais (produção e consumo). Todavia, nos momentos de expansão da economia mundial, o Brasil voltava-se mais ao exterior, aumentando suas exportações para o centro capitalista (RANGEL, 2005).

Os períodos decenais internos surgem durante o fomento da industrialização nacional (a partir de 1930), através da substituição escalonada de importações e dos investimentos estatais em setores estratégicos (indústrias de base e infraestruturas). Os ciclos juglarianos são resultantes da dinâmica interna e do surgimento de setores ociosos e antiociosos (desequilíbrio intersetorial). O planejamento e as medidas institucionais de política econômica (juros, câmbio, financiamentos, subsídios, incentivos fiscais etc.) permitem fomentar ou não os diversos segmentos da indústria brasileira (RANGEL, 2005).

As redes, os fluxos e as interações espaciais são influenciados pelos ciclos de Kondratieff (longos) e Juglar (decenais/médios), bem como pelas revoluções e evoluções logísticas. O desenvolvimento no capitalismo realiza-se através de flutuações da atividade econômica e não como um desdobramento linear. Durante os períodos ascendentes, tem-se uma elevação das trocas, todavia, nos momentos depressivos, verifica-se uma mitigação das relações comerciais[2], devido à queda na produção, no emprego e no consumo (RANGEL, 1983). As revoluções e evoluções logísticas, por sua vez, representam transformações que se delinearam ao longo do tempo e expressaram alterações no padrão tecnológico das comunicações e dos

[2] A fase "b" do quarto ciclo de Kondratieff (início em 1973) apresentou crescimento das trocas em âmbito internacional, diferenciando-se das fases anteriores, sendo resultado da participação da Ásia no comércio global (sobretudo do Japão, da Coreia do Sul e da China).

transportes. Como consequência, em cada uma delas há modificações na circulação, nas interações espaciais e na divisão social e territorial do trabalho (SILVEIRA, 2009).

As primeiras experiências da utilização de meios de transportes mais avançados no Brasil ocorreram através da navegação marítima e fluvial a vapor, além da construção das ferrovias, na segunda metade do século XIX. Por esse motivo, houve uma elevação no nível das demandas e os portos e seus armazéns se tornaram essenciais para as trocas de produtos e para a estocagem das cargas, com destaque ao Porto de Santos, que ganha relevância por ser a principal via de escoamento e exportação do café oriundo do Vale do Paraíba e do Oeste Paulista (FELIPE JUNIOR, 2014).

O transporte marítimo ganha impulso e as importações que se destacavam eram de artigos industrializados produzidos, sobretudo, na Europa e consumidos pela elite da época; já as exportações continuavam dependentes, em grande medida, do escoamento de café. A economia cafeeira continuou crescendo, principalmente durante as décadas de 1880 e 1890, favorecendo os fluxos e intensificando o total de mercadorias que passavam pelo Porto de Santos. Em 1894, o porto santista se tornava o mais importante centro exportador de café do mundo (PRADO JÚNIOR, 2004; FELIPE JUNIOR, 2014).

O modal marítimo foi relevante para a economia nacional ao longo do tempo, visto que a articulação interna era incipiente até 1930, e a produção de bens primários em sua maioria era voltada para o mercado externo (RANGEL, 2005). Até 1930 o Brasil configurava-se como um “arquipélago econômico”, as principais cidades existentes não eram interligadas (ou eram de maneira incipiente), enquanto que nos principais portos brasileiros o escoamento de bens primários voltava-se para o mercado externo.

Felipe Junior (2014) revela que vários portos na segunda metade do século XX passaram por transformações (ainda que relativas) para acompanhar o desenvolvimento do país, atendendo às demandas corporativas e de consumo. No Brasil aconteciam grandes mudanças durante os anos de 1950, 1960 e 1970 (tabela 1), como a substituição de importações de artigos industriais, passagem de um país agrário-exportador para um contexto urbano-industrial, agregação de valor nos produtos exportados e outros.

Tabela 1: Exportações totais e por setor de origem, como porcentagens do PIB.

Períodos	**Produtos do setor primário**	**Produtos do setor secundário[1]**	**Totais das exportações**
1950- 1954	6,53	1,05	7,58
1955- 1959	3,75	1,71	5,46
1960- 1964	3,03	1,92	4,95
1965- 1967	3,92	2,23	6,15
Período	**Exportação Total (US $ 1 000 000)**		
1968- 1971	9.600		
1982- 1989	211. 462		

Fonte: Obras Reunidas, Ignácio Rangel. IBGE, 2020.
[1] Inclui produtos da indústria extrativa mineral.

Com o aumento do valor agregado dos produtos foi necessário um melhoramento das infraestruturas portuárias (ainda que de maneira relativa) para atender às demandas corporativas e sociais. O processo de industrialização nacional e a modernização da agricultura foram impactantes no setor marítimo, principalmente nos portos do Sul e do Sudeste, onde a atividade portuária se tornava mais diversificada, sendo necessários investimentos em portos e navios (FELIPE JUNIOR, 2014).

Estratégias do Estado como os investimentos em infraestruturas e a utilização da capacidade ociosa existente na economia nacional são importantes, pois alavancam a criação de empregos, renda e o consumo de bens duráveis e não duráveis. Consequentemente, aumenta a demanda na indústria e favorece a expansão da produção brasileira (RANGEL, 2005).

Os portos e o transporte marítimo contribuem e são resultantes da dinâmica econômica brasileira, ao mesmo tempo em que são relevantes para a circulação e reprodução do capital. Os portos marítimos são pontos nodais imprescindíveis para a economia nacional, sendo resultado de fatores naturais, políticos, econômicos e sociais (FELIPE JUNIOR, 2012).

Nos momentos de recessão (diminuição da demanda e da produção) é fundamental o Estado realizar investimentos na construção, ampliação e modernização das infraestruturas (RANGEL, 2005). Ademais, deve diversificar suas parcerias comerciais com outras nações (trocas Sul-Sul) e fomentar a substituição de importações, gerando empregos e renda. Tais estratégias amenizam os impactos negativos da crise econômica internacional (FELIPE JUNIOR, 2012).

Segundo Rangel (2005), em todas as crises do capitalismo a recuperação é consequência da ação combinada e simultânea de três causas: a) toda depressão implica em alteração na estrutura da demanda, sendo possível o crescimento do consumo de determinados bens e serviços (embora esta não seja a regra); b) durante a crise sempre se perde muita capacidade, em algumas indústrias mais que em outras, porém, quando os estoques se esgotam,

há retomada das inversões e da produção; c) nos governos progressistas/desenvolvimentistas o Estado tende, em geral, a expandir sua produção (ou seja, seus gastos), com o objetivo de gerar empregos e renda. Nesse sentido:

> A criação do setor manufatureiro altera a dinâmica da economia, em parte porque é capaz de gerar um aumento da oferta com uso dos mesmos fatores antes usados na agricultura, já que permite incorporar novas técnicas; em parte porque é capaz de gerar um aumento dos gastos monetários. Esse aumento de demanda se torna efetivo se os aumentos de gastos ocorrem no interior da economia, ou seja, se pelo menos uma parte do investimento se faz pela compra de fatores nacionais ou tem efeito semelhante, propiciando um aumento de gastos dentro da economia (RANGEL, 2005, p. 43).

A industrialização nacional – via substituição de importações – teve como suporte uma política econômica desenvolvimentista, somada à expansão dos fixos no território (energia, transportes e comunicações). A expansão rodoviária e do sistema portuário foram/são imprescindíveis para atender as demandas internas e externas (importações e exportações). Diante disso:

> Evidentemente, o setor manufatureiro não é o único elemento que compõe o mercado nacional. Mesmo antes de sua criação, a agricultura exportadora tem necessidade de serviços (principalmente transportes, comércio e governo) que formam o elo indispensável entre ela própria e o mercado externo. Tais serviços, é claro, constituem um mercado capitalista e acertam suas transações com pagamentos em dinheiro. Mas, como não exercem funções diretamente produtivas, não podem atuar como elemento dinâmico autônomo (RANGEL, 2005, p.43).

No que tange à estrutura da oferta, a ação do Estado pode realizar-se de duas maneiras principais, quais sejam: a) pelo controle do câmbio impedindo a entrada no país de certos bens que a economia nacional é capaz de fornecer, mesmo que a um preço mais alto; b) o poder público pode fomentar as indústrias e os serviços, aumentando assim a margem de ajuste entre a estrutura da demanda e da oferta nacional (RANGEL, 2005).

A dinâmica do transporte marítimo e das trocas em âmbito global é determinada, em parte, pelas flutuações da economia (períodos recessivos e de ascensão), bem como pelos índices de emprego e desemprego de uma região ou país. O sistema de crédito e os períodos de crescimento e retração da economia influenciam o movimento circulatório do capital. Todas as classes sociais entesouram uma parte de suas rendas (variando em intensidade), formando-se, por conseguinte, reservas monetárias nos bancos que constituem um conjunto de “capitais emprestáveis” (disponíveis para empréstimo). Tem-se uma relação de proporcionalidade, em que há maior facilidade de crédito nas fases positivas e, portanto,

maiores investimentos na produção e nos transportes (em especial, no modal marítimo) e menor disponibilidade nas fases negativas da economia (MIGLIOLI, 2004).

1.2. Transporte marítimo, interações espaciais e desenvolvimento

O transporte marítimo (de pessoas e mercadorias) tem relevância desde a antiguidade, contudo, a velocidade e a intensidade dos fluxos eram muito inferiores aos atuais. A revolução dos transportes permitiu o surgimento de vias e meios de circulação mais rápidos, eficientes e com capacidade de transportar maiores quantidades de cargas, e ainda estabeleceu regularidade entre rotas de transporte de cargas e pessoas no espaço. Os primeiros meios de circulação possuíam grande importância em âmbito local/regional e, atualmente, beneficiam, sobretudo, o grande capital em escala global.

Diferentes estágios evolutivos no que tange aos sistemas de transportes permanecem em um mesmo território, principalmente no caso de países periféricos, já que apresentam intensas desigualdades intrarregionais e inter-regionais (técnicas, sociais e econômicas). Assim, diversos países sul-americanos, africanos e asiáticos, apesar da modernização relativa da rede de transportes, possuem áreas materialmente rarefeitas que se caracterizam pelo uso de meios de transportes obsoletos, caso do deslocamento de pessoas e mercadorias sob o lombo de animais (tração animal), embarcações precárias e antigas, falta de investimentos públicos e privados em infraestruturas viárias etc.

Segundo Trotsky (1967), o desenvolvimento desigual e combinado é uma característica inerente ao sistema capitalista e aos diversos países, visto que apresentam, em um mesmo tempo e espaço, variados estágios e relações de produção, ou seja, podem variar desde os mais simples aos mais complexos e dotados de alta tecnologia. Rangel (2005) revela que em cada uma das dualidades brasileiras há uma relação de produção dominante, todavia, permanecem relações de trabalho e produção menos avançadas, isto é, marcantes desigualdades inter-regionais e na técnica são mantidas ao longo do tempo.

De acordo com Corrêa (1997), as interações espaciais, organizadas a partir da sociedade e dos agentes econômicos, são, acima de tudo, movimento, e permitem a conectividade de diferentes territórios. As interações espaciais, no sistema capitalista, apresentam mecanismos econômicos de alcance espacial mínimo e máximo e de conquista de economias de aglomeração, com destaque às vias de transporte, redes de comunicação,

tecnologias, estratégias e inovações, sob a lógica da acumulação do capital. Por conseguinte, surgem diferenciações hierárquicas entre os diversos pontos (nós) de uma rede de circulação.

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

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

Segundo Cheptulin (1982) e Cocco (2011), as interações espaciais possuem, em essência, um caráter transformador. O desenvolvimento – para o materialismo histórico e dialético – representa uma transformação que conduz as formações materiais a um estágio superior. Este processo ocorre de maneira desigual no espaço geográfico (varia, por exemplo, de acordo com as condições infraestruturais existentes). A interação – que se caracteriza pela reciprocidade – é a causa do surgimento e das transformações das coisas (objetos do mundo real).

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

Cheptulin (1982) revela que a natureza e a história humanas, bem como nossa própria atividade mental, são resultantes de um entrelaçamento infinito de elementos e de relações recíprocas e interdependentes, no qual nada permanece como era anteriormente e no mesmo lugar onde estava. Tudo está em movimento e em constante mudança. Soma-se ainda, que o movimento da matéria representa sua modificação e interação com outros objetos no espaço. Devem ser considerados todos os processos e alterações que ocorrem no universo, desde uma simples mudança de lugar até o pensamento humano.

Dessa maneira, a expansão da movimentação de navios e cargas nos portos é uma ação que indica movimento. Estas novas interações da rede de transporte marítimo geram mudanças econômicas e espaciais, além disso, novas relações surgirão entre os diferentes objetos (navios, terminais etc.).

As interações entre fixos e fluxos produzem o espaço e variam em intensidade de acordo com as condições materiais existentes. Assim, as interações espaciais ocorrem de maneira diferenciada em cada região, sendo mais dinâmicas nos espaços mais desenvolvidos e menos frequentes nos espaços menos desenvolvidos. Como revela Cocco (2011), ocorrem mudanças tanto nos fixos quanto nos fluxos, segundo a relação dialética que estabelecem entre si.

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

Corrêa (2006, p. 306) revela que “é através de redes geográficas, isto é, localizações articuladas entre si por vias e fluxos, que as interações espaciais efetivamente se realizam a partir dos atributos das localizações e das possibilidades reais de se articularem entre si”. Dentre as variáveis que apresentam implicações sobre a dinâmica das interações espaciais, destaca-se a distância. O aumento da distância conduz ao incremento dos custos de deslocamento, o que pode resultar, em alguns casos, na diminuição das interações espaciais. Por outro lado, o avanço tecnológico “minimiza o papel da distância nas interações espaciais” (CORRÊA, 2006, p. 302).

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

A expansão do transporte e do comércio permite que as regiões se especializem funcional e produtivamente. A eficiência do sistema de transportes no espaço sob condições de baixo custo potencializa a dinâmica econômica regional e reduz o preço final dos produtos no mercado. Os custos com o transporte hidroviário (interior e marítimo) são menores comparados aos demais modais, sendo relevante para a expansão das redes, dos fluxos, da agropecuária, da indústria e dos serviços (FELIPE JUNIOR, 2014).

A velocidade e a quantidade dos fluxos variam dependendo da região, já que os fixos e a pujança econômica são variáveis que, em maior ou menor medida, interferem nas suas dinâmicas. Existem fluxos hegemônicos e hegemonizados, além de fluxos rápidos e lentos. Como exemplos, têm-se, por um lado, os grandes navios graneleiros, petroleiros e conteineros e, por outro, os barcos obsoletos que transportam mercadorias e pessoas na região amazônica a baixas velocidades e com falta de segurança. O espaço mundial é constituído por redes desiguais, com destaque às redes formadas pelas grandes corporações (SANTOS, 2002).

Segundo Santos (1996), o espaço da produção capitalista não é homogêneo e adquire maior ou menor relevância de acordo com as mudanças de valor desse mesmo espaço (inclui-se aqui a eficiência da infraestrutura e do sistema de comunicação e transportes). O desenvolvimento desigual inerente aos diferentes territórios pode ser observado com base nas exportações de cada nação, ou seja, países subdesenvolvidos vendem, principalmente, *commodities* e bens de menor valor agregado, contudo, as economias centrais realizam exportações, sobretudo, de artigos de maior valor agregado e conteúdo tecnológico, ratificando, portanto, a relação entre centro e periferia (MAMIGONIAN, 2000).

As redes e os fluxos são potencializados com a participação efetiva do Estado (agente planejador e que produz o espaço). A expansão e o aprimoramento da base material no território (energia, transportes e comunicações) – impulsionados pelo planejamento e pelos investimentos – intensificam as conexões sociais e econômicas intrarregionais e inter-regionais. É função do poder público, diretamente ou através de um sistema adequado de concessão, prover o território dos sistemas técnicos (fixos), pois são imprescindíveis para a existência de redes e fluxos.

1.3. Logística de Estado, logística privada e portos/terminais

Na concepção de Silveira (2009), o conceito de logística privada/corporativa refere-se às estratégias para a otimização das atividades de transporte e armazenamento

exercidas pelas empresas (gestão, planejamento e organização), que visam à redução dos custos e maximização do lucro. A logística de Estado/territorial é o planejamento visando expandir e qualificar as infraestruturas no território, como rodovias, ferrovias, hidrovias, dutovias, portos, aeroportos etc. Assim:

> Os serviços de logística envolvem alguns segmentos, como estratégia de distribuição física, a administração de materiais e suprimentos, as operações de movimentação de materiais, de produtos, de transportes e de outros. A intenção é acelerar a disponibilidade de produtos e de materiais nos mercados e pontos de consumo com máxima eficiência, rapidez e qualidade, com custos identificáveis. Contudo, a armazenagem e o transporte eficientes, dependem da utilização de novas tecnologias e sistemas de gestão. Portanto, o conceito de logística abarca diversas situações ligadas à movimentação e à estocagem de produtos, com o objetivo principal de aumentar a competividade em diversas escalas (SILVEIRA, 2007, p. 138).

Silveira (2009) revela que o termo logística deve ser entendido de forma crítica, já que possui em seu objetivo a acumulação do capital, consequentemente, permite uma maior fluidez no espaço. A logística não é a infraestrutura, mas sim as estratégias. Cada uma dessas expressões possui seu próprio significado, contudo, existe uma relação de coexistência entre elas. As estratégias logísticas amenizam os gargalos existentes no sistema de transportes por meio da gestão e do planejamento, sem que isso signifique alterar a infraestrutura. Como exemplos, têm-se a escolha de rotas mais seguras e com maior fluidez por parte das empresas, a utilização máxima da capacidade de portos e aeroportos (ainda que estes tenham um espaço reduzido) e outros.

Segundo Silveira (2019) é necessário entender mais profundamente alguns componentes atribuídos às mudanças nos sistemas de transportes, como: 1) as inovações técnicas nos meios e nas vias de transportes; 2) as inovações organizacionais, como a logística; 3) a construção de infraestrutura em nós ou linhas da rede de transportes nacional; 4) as desregulamentações e novas regulamentações (normativas); e 5) as transformações tributárias.

A logística possui três tipos básicos: 1) a logística como categoria (ampla e irrestrita quando o assunto é estratégia, planejamento e gestão de transportes, armazenamento e comunicações); 2) a logística corporativa que, em grande medida, é pensada pelas empresas; e 3) a logística de Estado que é utilizada como planejamento e gestão territorial (SILVEIRA, 2019).

O Estado atua no desenvolvimento de estratégias, planejamento e gestão da fluidez para alargar a competitividade territorial (logística de Estado), pelo meio de ações diversas, como a dos sistemas de normas e tributação (normatização e tributação), além de

realizar concretamente sistemas de engenharia (infraestruturas) que as viabilizam. No que tange às corporações, procuram otimizar seus ganhos, assim, diminuem custos de produção, conquistam novos mercados e buscam territórios mais fluidos (considerando as infraestruturas, as normas/regulações e os tributos). Por sua capacidade de barganha, pressionam o Estado para ter um planejamento territorial que se articule ao seu projeto corporativo e facilite a concorrência intercapitalista (SILVEIRA, 2019).

Atrelado a isso, a logística corporativa atua na estratégia, planejamento, gestão de rotas, de fluxos, de uso de equipamentos etc. na busca por otimizar o transporte e o armazenamento. As infraestruturas e a logística estão relacionadas às interações espaciais e, portanto, influenciam na produção do espaço (SILVEIRA, 2019).

A logística, mediante o planejamento, favoreceu a redução de obstáculos/gargalos (de natureza física, operacional e institucional), racionalizando regulamentos, controles governamentais, legislação e procedimentos burocráticos (simplificação de processos aduaneiros e de movimentação). Ela incrementou a performance dos veículos pela compatibilização das infraestruturas, o que induz os investimentos em infraestruturas de transportes, de estocagem e em terminais intermodais e aduaneiros, além do desenvolvimento de tecnologias da informação e de técnicas de unitização (SILVEIRA, 2019).

A logística também ajuda na demanda por desenvolvimento de tecnologias nos sistemas de transportes e no planejamento territorial. Portanto, ela coopera para todos esses aspectos, mas não faz parte de nenhum deles, pois sua particularidade é ser uma estratégia, um planejamento, uma forma de gestão que envolve/arrasta todos esses elementos (SILVEIRA, 2019).

A logística otimiza a circulação no espaço, além de colaborar com os ganhos econômicos das corporações por meio da diminuição de custos e aumento da competitividade. A logística modifica substancialmente o espaço geográfico via ações corporativas, estatais e, até mesmo, individuais. Suas inovações estão no âmbito organizacional, todavia, espalham, definem, influenciam os âmbitos tecnológico, tributário, normativo, de gestão e outros, por isso, passam da infraestrutura à superestrutura e vice-versa (SILVEIRA, 2019).

No capitalismo busca-se a eficiência no transporte e na estocagem de mercadorias para uma maior acumulação do capital, assim, a logística diante desse contexto de competitividade internacional ganha relevância. O padrão industrial toyotista, que possui características importantes como a flexibilidade, mão de obra qualificada e polivalente, *just in*

time etc., não pode ser entendido sem considerar a organização logística, o planejamento e a gestão.

A logística de Estado e os investimentos geram, por conseguinte, resultados positivos à economia e à sociedade. Diferentemente das políticas neoliberais dos anos de 1990 (governos de Fernando Collor, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso) e desde 2016 (governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro), houve no Brasil um avanço do planejamento estatal setorial e uma retomada dos investimentos públicos em infraestruturas durante os governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff (2003-2016), o que contribuiu para a distribuição de renda no país, notadamente na região Nordeste.

A expansão do sistema de circulação e transportes permite a especialização funcional e produtiva de diversas regiões, assim, a divisão territorial do trabalho se intensifica, já que cada região não precisa produzir tudo aquilo que os indivíduos necessitam para sua sobrevivência. Os fluxos tangíveis e intangíveis e a formação de redes entre cidades, regiões e países surgem a partir dos fixos existentes no espaço, conduzindo à ideia de revalorização do local diante da globalização econômica (SANTOS, 2002). Assim:

> Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (SANTOS, 2002, p. 274).

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – criado no governo de Luiz Inácio Lula da Silva – representou a reativação do planejamento setorial e dos investimentos em infraestruturas no Brasil, servindo como estratégia anticíclica e de desenvolvimento econômico, com base no fomento do efeito multiplicador interno, na geração de empregos e renda e no incremento da demanda efetiva na economia.

Como exemplos importantes de projetos e ações estatais, têm-se o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), destinado ao planejamento estratégico do setor portuário nacional, bem como o PAC-portos, que buscou ampliar, recuperar e modernizar as estruturas nos portos brasileiros na busca da redução dos custos logísticos, maior eficiência operacional, aumento da competitividade e incentivo ao investimento privado. Sobretudo entre 2007 e 2013, foram realizadas várias obras de dragagem, inteligência logística, construção de berços, molhes e terminais (cargas e passageiros), entre outros (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2016).

Existe um predomínio no Brasil das estratégias logísticas de otimização do deslocamento do capital no espaço, sem ocorrer melhorias em fixos e no sistema viário, o que resulta na permanência de gargalos infraestruturais no território nacional. Ainda que as estratégias logísticas corporativas permitam mitigar as deficiências dos fixos e garantir a utilização máxima das infraestruturas, é importante realizar maiores inversões para qualificar e modernizar o sistema de transportes no país, valorizando a abrangência espacial e não somente os espaços de interesse do grande capital.

Através do planejamento estratégico, o poder público deveria estimular os setores antiociosos da economia, investindo, por exemplo, em portos estratégicos destinados à cabotagem, já que este tipo de transporte possui uma pequena participação nos fluxos de cargas no país. Isso permitiria reduzir o Custo Brasil em transportes, além de fomentar as interações espaciais, o efeito multiplicador interno, os empregos e a renda.

Inversões maciças em equipamentos e serviços de utilidade pública, como moradias, escolas, hospitais, postos de saúde, saneamento básico, transporte público, energia, telecomunicações etc. são fundamentais para o desenvolvimento econômico e social brasileiro, valorizando as demandas, sobretudo, da classe trabalhadora.

Uma logística de Estado/territorial eficiente e investimentos a médio e longo prazos (sem grandes interrupções) no Brasil são relevantes para fomentar a fluidez no espaço, através de ferrovias, rodovias, portos e outros. Existe uma grande disparidade no que tange à qualidade das infraestruturas no território brasileiro, diante disso, os principais armadores de transporte marítimo optam por atracar nos terminais e portos que apresentam melhores instalações. Um exemplo disso são os armadores Aliança Navegação e Logística Ltda., Asgaard Navegação S.A., Asso Marítima Navegação Ltda., Belov Engenharia Ltda., entre outros, que atuam em portos e terminais do Nordeste e Norte do país.

A logística privada/corporativa no Brasil predomina sobre a logística de Estado/territorial (apesar da recuperação do planejamento estatal e do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff). As obras do PAC iniciaram em 2007 e tiveram investimentos executados totais de 1,9 trilhão de reais entre 2007 e 2015 (MINISTÉRIO DO PLANEJAMNETO, 2016). A logística corporativa procura reduzir o tempo e o custo de circulação, mas não há efetiva mudança nas vias de transportes, isto é, as empresas minimizam os gargalos das infraestruturas no território brasileiro sem haver alteração na base material. Normalmente a empresa privada busca uma melhor rota de transporte para a mercadoria (melhores portos, rodovias, aeroportos e ferrovias),

armazenam em espaços onde há oferta de serviços logísticos que possibilitem diminuir os custos, entre outros.

É imprescindível alavancar os investimentos públicos e privados (mediante um adequado modelo de concessão) em fixos no território nacional, gerando reflexos positivos no espaço, na economia e na sociedade, como maior fluidez, emprego, renda e consumo. O setor de transportes estimula o desenvolvimento regional e nacional, a partir da expansão e modernização das infraestruturas. A presença de uma base material otimizada no território permite potencializar o sistema produtivo e a circulação de mercadorias e pessoas, bem como favorece o surgimento de novos investimentos pelo capital privado (RANGEL, 1987).

Ademais, com base no planejamento estratégico, o poder público deve estimular os setores com anticapacidade ociosa, através de inversões em infraestruturas e em equipamentos e serviços de utilidade pública, valorizando a abrangência espacial. Isso é essencial, pois permite melhor prover os espaços periféricos com mobilidade e acessibilidade e, assim, reduzir as desigualdades no território, visto que há um predomínio no Brasil de melhores infraestruturas e maior fluidez nos subespaços de interesse do grande capital, em detrimento dos grupos de menor renda (modernização seletiva espacialmente) (FELIPE JUNIOR, 2019).

Diante disso, realizando uma comparação da movimentação de cabotagem e de longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL (tabelas 2, 3, 4 e 5), em relação à movimentação nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA, fica evidente a escassez de investimentos no setor portuário de Sergipe e Alagoas.

Tabela 2: Comparação da cabotagem no Porto de Jaraguá e TMIB (2010-2019).

Cabotagem/TMIB		**Cabotagem/ Porto de Jaraguá**	
Ano	**Movimentação (t)**	**Ano**	**Movimentação (t)**
2010	103.587	2010	431.914
2011	-	2011	454.901
2012	-	2012	550.570
2013	724	2013	506.953
2014	35.182	2014	542.140
2015	-	2015	450.660
2016	-	2016	441.356
2017	2.753	2017	502.091
2018	2.983	2018	387.633
2019	7.509	2019	327.756
Total	**152.738**	**Total**	**4.595.974**
Total Nordeste		**139.668.046**	
Total Brasil		**311.090.117**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A cabotagem ao longo do período analisado no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) foi incipiente. Não houve movimentação nos anos de 2011, 2012, 2015 e 2016. Esse fato demonstra que o TMIB necessita, a partir de um planejamento realizado pelo Estado, de maiores inversões públicas e privadas. O Porto de Jaraguá, por sua vez, possui uma movimentação de mercadorias mais expressiva que o TMIB, porém também precisa de maiores investimentos em sua estrutura portuária.

Tabela 3: Comparação do longo curso no Porto de Jaraguá e TMIB (2010-2019).

Longo curso/TMIB		**Longo curso/Porto de Jaraguá**	
Ano	**Movimentação (t)**	**Ano**	**Movimentação (t)**
2010	816.873	2010	2.205.515
2011	896.035	2011	2.585.461
2012	967.898	2012	2.172.715
2013	998.437	2013	1.829.747
2014	931.240	2014	1.932.432
2015	892.927	2015	1.719.346
2016	635.704	2016	1.291.887
2017	449.468	2017	1.297.944
2018	516.241	2018	1.229.300
2019	461.653	2019	1.167.704
Total	**7.566.476**	**Total**	**17.432.051**
Total Nordeste		**364.851.454**	
Total Brasil		**2.781.821.881**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O Porto de Jaraguá apresentou uma movimentação maior que o TMIB no período, porém os dois portos tiveram desaceleração dos fluxos de cargas de longo curso nos últimos anos, influenciando negativamente a economia dos estados de Sergipe e Alagoas (empregos, renda, demanda etc.).

Tabela 4: Comparação da cabotagem nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2019).

Cabotagem/total movimentado em toneladas			
Ano	**Porto de Pecém**	**Porto de Suape**	**Porto de Salvador**
2010	2.296.185	3.550.624	507.208
2011	2.269.342	3.874.437	579.992
2012	2.549.756	3.172.062	602.399
2013	2.914.895	4.786.986	703.290
2014	3.441.932	5.782.372	879.238
2015	2.791.499	8.277.746	868.814
2016	2.489.016	9.764.781	980.222
2017	2.427.395	9.298.280	1.049.813
2018	2.154.786	10.001.250	956.845

2019	1.306.026	9.501.458	953.028
Total	**24.640.833**	**68.009.996**	**8.080.848**
Total Nordeste		**139.668.046**	
Total Brasil		**311.090.117**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O Porto de Suape/PE, de 2010 até 2019, conseguiu quase que triplicar sua movimentação de mercadorias, sendo resultado dos investimentos públicos e privados alocados no complexo ao longo do período. Situação que ocorre de maneira diferente no Terminal Marítimo Inácio Barbosa e no Porto de Jaraguá, pois necessitam de maiores inversões.

Tabela 5: Comparação do longo curso nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2019).

Longo curso/total movimentado em toneladas			
Ano	**Porto de Pecém**	**Porto de Suape**	**Porto de Salvador**
2010	1.872.545	5.499.186	2.587.580
2011	1.829.239	6.740.418	2.584.624
2012	1.848.110	7.272.831	2.530.664
2013	2.003.863	7.214.389	2.950.629
2014	1.738.804	8.025.230	3.144.642
2015	1.665.073	7.866.495	3.003.701
2016	1.925.791	8.745.885	3.264.023
2017	2.388.264	9.567.993	3.490.765
2018	2.436.172	8.704.994	3.234.494
2019	2.964.289	9.857.232	3.708.847
Total	**20.672.150**	**79.494.655**	**30.499.969**
Total Nordeste		**364.851.454**	
Total Brasil		**2.781.821.881**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O Porto de Suape/PE, assim como ocorre na cabotagem, destaca-se como o mais dinâmico do Nordeste na movimentação de longo curso, sendo reflexo dos investimentos ao longo dos anos. O Porto de Salvador/BA aparece como o segundo maior em toneladas movimentadas no longo curso, a frente de Pecém/CE. Todavia, o Porto de Jaraguá/AL e o Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE perdem em competitividade em relação a outros complexos portuários nordestinos, sendo resultado, entre outros fatores, da reduzida modernização.

1.4. Considerações finais ao capítulo 1

A utilização de transportes modernos e eficientes, as inovações tecnológicas para redução do tempo e dos custos de produção e distribuição, bem como o aprimoramento da logística, são aspectos essenciais para potencializar a circulação e a reprodução do capital. O transporte marítimo é basilar para as exportações e importações brasileiras. O crescimento e a retração dos fluxos referentes ao transporte marítimo são determinados, dentre outros fatores, pela dinâmica estadual, nacional e internacional, pelos períodos recessivos e de ascensão da economia, pelas políticas públicas e pelos investimentos no setor.

As interações espaciais produzem o espaço e têm participação efetiva no processo de reprodução social e do capital, em que os diferentes territórios são compreendidos a partir de suas desigualdades e potencialidades. As interações são parte da transformação social e econômica e refletem as diferenças regionais e entre os países.

O transporte marítimo, ao mesmo tempo, fomenta e é estimulado pelo desenvolvimento econômico nacional e pela mundialização do capital (CHESNAIS, 1996). Além disso, exerce função importante para a circulação e reprodução do capital, permitindo a satisfação das demandas corporativas e humanas. O modal ganha impulso com a intensificação da internacionalização econômica brasileira desde a década de 1990 e com as relativas modernizações do setor (destaque para os terminais privados).

No capítulo 2, analisa-se a dinâmica do setor portuário brasileiro a partir de 1930, a Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos), o modelo neoliberal de concessão nos anos de 1990, a cabotagem e o longo curso brasileiro, o PAC-portos, além de alternativas para o desenvolvimento econômico nacional.

CAPÍTULO 2

PLANEJAMENTO E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NO BRASIL

Nesse capítulo é analisada a relação entre o transporte de cabotagem e longo curso, bem como as infraestruturas portuárias, com o desenvolvimento econômico brasileiro. O Brasil nos séculos XVI e XVII possuía a economia baseada na produção de cana de açúcar (sistema colonial). O açúcar era o principal produto de exportação, mantendo-se até a segunda metade do século XVII, quando começara a concorrer com a produção das Antilhas (PRADO JÚNIOR, 2004). Os portos já tinham relevância e exerciam funções que influenciavam as relações de poder nos territórios, além de permitir a exportação e importação de mercadorias.

Na passagem da economia pautada na produção açucareira para a mineração houve uma mudança na dinâmica portuária do Brasil, assim, os portos do Sudeste, principalmente da Província do Rio de Janeiro, ganham destaque, enquanto os portos do Nordeste perdem relevância (FELIPE JUNIOR, 2014).

A navegação marítima no Brasil é relevante desde o período colonial, com ênfase à substituição de importações da primeira dualidade (1815-1822), da segunda dualidade (1889-1930) e da terceira dualidade (1930-1985), emergindo, respectivamente, a policultura para consumo na fazenda escravista (natural), a produção predominantemente pré-industrial e depois industrial (RANGEL, 2005).

2.1. A dinâmica do setor portuário brasileiro a partir de 1930

A partir de 1930, diante do contexto da terceira dualidade básica da economia brasileira, tem-se a consolidação do capitalismo no país, que se fortalece a partir de um Estado nacionalista e desenvolvimentista. A industrialização brasileira teve como base a substituição de importações e a pequena produção mercantil característica do Sul do país (com participação dos imigrantes). A dinâmica industrial foi iniciada pelas atividades integrantes do departamento II (indústrias leves), como as têxteis, alimentos, bebidas etc., passando, sobretudo a partir da década de 1950, a consolidar também o departamento I (indústrias pesadas), como as siderúrgicas, as metalúrgicas, as petroquímicas, bens de capital, além dos bens de consumo duráveis (RANGEL, 2005).

O governo de Getúlio Vargas atribuiu relevância aos transportes, tanto no sentido Sul-Norte (pouco explorado até então), quanto no Leste-Oeste (de domínio da atividade agroexportadora). Durante a "Era Vargas" (1930-1945) e, mais ainda durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), houve o crescimento do transporte rodoviário, por um lado, e o gradual enfraquecimento do ferroviário, por outro (SILVEIRA, 2003).

Durante a fase recessiva do terceiro ciclo de Kondratieff (1920-1948), ocorre, no Brasil, um processo de intensa substituição de importações e fomento da produção industrial. A partir de 1930, a atividade industrial cresceu, a urbanização se intensificou a partir do êxodo rural, as rodovias se expandiram e apresentaram melhores condições de tráfego, houve ampliação das fronteiras agrícolas, sobretudo com a incorporação do Centro-Oeste, planejamento estatal, maior articulação e integração territorial e investimentos públicos em infraestruturas para viabilizar o desenvolvimento regional e nacional (RANGEL, 1981). Assim:

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

O modal marítimo foi fundamental para a economia nacional ao longo das dualidades (e mesmo antes delas), visto que a articulação interna era incipiente até 1930 e a produção nacional de bens primários era voltada, em grande parte, ao mercado externo. Durante a economia açucareira, destaca-se o transporte marítimo da capitania de Pernambuco (principal produtor), durante a fase da mineração ganham destaque os portos de Paraty e do Rio de Janeiro, e na economia cafeeira os portos do Rio de Janeiro e, principalmente, de Santos (FELIPE JUNIOR, 2014).

Mudanças quantitativas e qualitativas são observadas no Brasil durante a terceira dualidade da economia brasileira (1930-1985), pois houve a passagem de um país agrário-exportador para um contexto urbano-industrial, pautado na substituição de importações de artigos industriais. Quanto ao comércio exterior brasileiro, têm-se importantes saltos nesse período, com agregação de valor e tecnologia aos produtos exportados. Destacam-se as vendas de bens de capital, artigos manufaturados, bens de consumo, equipamentos de transporte etc. (RANGEL, 2005).

Vários portos brasileiros (Santos, Rio Grande, São Francisco do Sul, Rio de Janeiro, Salvador, Manaus etc.) – durante a segunda metade do século XX – passaram por transformações, como a expansão das instalações, o surgimento de terminais de granéis sólidos e líquidos, pátios para contêineres e outros, como forma de acompanhar (ainda que relativamente) o desenvolvimento econômico do país (notadamente o atendimento das demandas corporativas e de consumo).

Houve, na administração de Juscelino Kubitschek (1956-1961), um grande crescimento econômico durante seus primeiros anos, baseado, sobretudo, na expansão da atividade industrial e na melhoria das infraestruturas energética e viária. Tal expansão está relacionada ao Plano de Metas e ao ciclo juglariano positivo, ou seja, a uma forte dinâmica econômica interna, entretanto, houve enfraquecimento da atividade econômica no final do seu mandato (fase "b" do ciclo endógeno).

Segundo Rangel (2005), ao analisar as mudanças cíclicas da economia brasileira e as transformações no sistema produtivo interno, verifica-se que modificações ocorrem em períodos definidos. Em decorrência da dinâmica interna, surge capacidade ociosa em certos setores e antiociosa em outros. A fase positiva de um determinado setor perdura até o momento em que esse entra em entropia e outro setor ganha pujança. A modernização da agricultura e a industrialização nacional foram impactantes no setor marítimo, com incremento das exportações brasileiras e diversificação dos bens movimentados (alimentos, químicos, industriais, granéis etc.) (FELIPE JUNIOR, 2014).

O setor marítimo nacional refletia a dinâmica econômica e produtiva interna (ciclos juglarianos) e o contexto internacional (ciclos de Kondratieff), visto que as exportações brasileiras aumentavam nas fases positivas e reduziam nos momentos negativos (queda da renda, do consumo, das vendas externas e maior protecionismo do centro capitalista). Na terceira dualidade e, especialmente com o processo de industrialização nacional, a atividade portuária se torna mais diversificada, demandando investimentos em infraestruturas e navios (FELIPE JUNIOR, 2014).

A expansão das indústrias de bens de capital, principalmente a partir da década de 1950, criou demanda nas indústrias de base e no setor de transportes, ao mesmo tempo em que a modernização da agricultura gerou demanda por máquinas, equipamentos e insumos agrícolas e também no setor de transportes (RANGEL, 2005). Nesse contexto, o modal rodoviário expande-se e torna-se o principal responsável pela integração do território nacional (tabela 6).

Tabela 6: Dinâmica dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário no transporte de cargas no Brasil entre 1965 e 2019 (porcentagem).

Anos / Modais	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019
Rodoviário	66,4	67,8	65,0	62,3	57,6	59,7	61,8	60,7	60,4	60,0	60,0	61,0
Ferroviário	17,4	17,0	18,6	20,8	23,6	21,5	19,0	19,6	19,7	19,7	19,8	21,0
Hidroviário	14,6	13,4	12,5	13,2	14,3	14,0	13,8	14,1	14,3	14,6	14,7	14,0
Outros	1,6	1,8	3,9	3,7	4,5	4,8	5,4	5,6	5,6	5,7	5,5	4,0

Fonte: Ministério dos Transportes, 2019.

Há um grande predomínio do modal rodoviário no Brasil em comparação às demais modalidades de transporte. O processo de industrialização foi subsidiado pelo escoamento das mercadorias através de caminhões. Com a expansão da indústria brasileira no século XX, houve maior dinâmica do sistema portuário/marítimo nacional e fomento da construção naval no país (sobretudo entre 1960 e 1980), com movimentação de carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos, além da construção de grandes navios nos estaleiros, sobretudo no estado do Rio de Janeiro (FELIPE JUNIOR, 2014).

O setor marítimo brasileiro foi historicamente um reflexo da dinâmica econômica interna e externa, com incremento dos fluxos de mercadorias nas fases ascendentes e retração nas exportações e importações nos momentos depressivos. O processo de substituição de importações na terceira dualidade teve impulso com as estratégias econômicas adotadas pelo Estado planejador e desenvolvimentista, com destaque às taxas de importação e exportação, estímulo ao crédito (tanto ao produtor quanto ao consumidor), taxa de câmbio favorável etc. Assim, o transporte marítimo torna-se fundamental para a consolidação do capitalismo no país e para o desenvolvimento nacional (FELIPE JUNIOR, 2014).

Durante o período militar no Brasil (1964-1985) houve expansão das infraestruturas no território, com destaque à construção de hidrelétricas, eclusas e barragens visando fomentar a produção de energia elétrica e o transporte fluvial de cargas, além de rodovias, aeroportos, dutovias, expansão de portos, entre outros. Como exemplo, tem-se a Hidrovia Tietê-Paraná, com fixos construídos, em sua maioria, pelo Estado na segunda metade do século XX (FELIPE JUNIOR, 2008).

Na terceira dualidade (1930-1985) houve significativa expansão do setor de transportes (especialmente das rodovias), expandindo as redes com o intuito de integrar o território e o mercado nacional (SILVEIRA, 2003). O fomento da industrialização brasileira (sobretudo a consolidação do departamento I) foi possível pelo planejamento estatal estratégico e pelos vultosos investimentos em vias de circulação (FELIPE JUNIOR, 2012).

A dinâmica da economia brasileira ao longo do tempo alterava os fluxos marítimos, caso da economia açucareira, da mineração, da borracha e do café. Na primeira dualidade (1815/1822-1888/1889) tem-se a diversificação da produção interna na fazenda escravista; na segunda dualidade (1888/1889-1930) predomina-se a produção mercantil pré-industrial (artesanal); e na terceira dualidade (1930-1985) há uma forte expansão da produção industrial (RANGEL, 2005). Diante disso, infere-se que houve saltos no desenvolvimento brasileiro em cada dualidade, especialmente no que tange à substituição de importações (RANGEL, 2005; FELIPE JUNIOR, 2012).

Durante a fase recessiva do terceiro ciclo de Kondratieff (1920-1948) ocorre, no Brasil, um processo de intensa substituição de importações, fomento da produção industrial e expansão das rodovias. Esse contexto intensificou-se com o Plano de Metas (criado em 1956 no governo de Juscelino Kubitschek) que tinha o objetivo de acelerar/impulsionar a industrialização no país e expandir as infraestruturas no território nacional.

Em 1970, o governo de Emílio Garrastazu Médici elaborou o Plano de Integração Nacional (PIN), que visava expandir a rede de transportes, fomentar a integração do território brasileiro (principalmente das regiões Norte e Nordeste) e povoar espaços ainda não integrados à economia nacional, construindo infraestruturas, com destaque às rodovias. Posteriormente, são criados o I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs) (1972-1974 e 1975-1979, respectivamente). Consequentemente, houve expansão e melhoria da circulação nas rodovias BR-101 e BR-116, construção e prolongamento das rodovias Cuiabá-Santarém e Belém-Brasília, entre outros.

Durante a terceira dualidade básica da economia brasileira (1930-1985) estabeleceu-se um pacto de poder entre os latifundiários-comerciantes (poder político) e a burguesia industrial (poder econômico), ao mesmo tempo em que se verifica uma tríplice aliança formada entre o Estado, o capital privado nacional e o capital privado internacional, com vistas à industrialização do Brasil. A partir do Plano de Metas, houve maiores investimentos públicos em setores estratégicos, com destaque ao transporte rodoviário e à produção de energia elétrica (RANGEL, 1981).

No Brasil há uma concentração exacerbada da matriz de transportes no modal rodoviário, o que prejudica a intermodalidade (articulação entre dois ou mais modais) no território nacional. É fundamental para o desenvolvimento brasileiro e, em especial, para a região Nordeste, fomentar as redes de transportes, valorizando a ferrovia, a hidrovia, os portos

e a multimodalidade. Essa estratégia é relevante para aumentar as inversões públicas e privadas e gerar empregos e renda à população.

Ferrovias e hidrovias são pouco utilizadas no país, assim, diferentemente dos países desenvolvidos, o Brasil apresenta muitas vezes um planejamento deficiente e grandes pontos de estrangulamento infraestruturais, gerando reflexos negativos na sociedade e na economia nacional (tabela 7).

Tabela 7: Matriz do transporte de cargas em diversos países, 2015.

Países / Modais	Ferroviário	Rodoviário	Hidroviário
Rússia	87 mil km	776 mil km	102 mil km
Canadá	47 mil km	416 mil km	0,6 mil km
Índia	64 mil km	1.569 mil km	15 mil km
EUA	225 mil km	4.375 mil km	41 mil km
China	86 mil km	1.576 mil km	110 mil km
Brasil	29 mil km	219 mil km	14 mil km

Fonte: Banco Mundial, 2016.

Há necessidade de investimentos em todos os modais de transportes no país, principalmente no ferroviário e hidroviário. Dessa maneira, haverá um maior equilíbrio entre os modais (reestruturação da matriz de transportes), com ganhos econômicos e sociais, como a redução dos custos de circulação, redistribuição dos fluxos entre as modalidades de transportes, maior competitividade dos produtos nacionais, geração de empregos e renda (na indústria ferroviária, nos estaleiros, na construção civil pesada, nas indústrias de base e bens de capital etc.), redução dos congestionamentos nos acessos dos principais portos do país, menor perda/avaria das cargas, arrefecimento dos acidentes, queda do preço final das mercadorias, entre outros.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Brasil possui uma grande rede hidroviária passível de navegação (22.037 quilômetros). As principais vias ativas estão localizadas na região amazônica (17.651 quilômetros), Tocantins-Araguaia (1.360 quilômetros), Paraná-Tietê (1.359 quilômetros), Paraguai (591 quilômetros), São Francisco (576 quilômetros) e Sul (500 quilômetros). Todavia, há uma capacidade subaproveitada do modal hidroviário no país que afeta o desenvolvimento regional e a economia nacional (quadro 1).

Quadro 1: Vantagens e necessidades do modal aquaviário.

Vantagens	Necessidades
Transporte a longas distâncias	Dragagem e derrocagem
Escoamento de grandes volumes	Eficiente logística de Estado e privada
Custo menor do frete	Terminais intermodais
Gasto menor para implantação	Adequadas parcerias público-privadas (PPPs)
Reduzido custo de manutenção	Competitividade com os modais terrestres
Intermodalidade	Políticas públicas setoriais
Menor impacto ambiental	Adequado modelo de concessão

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

O transporte hidroviário possui diversas vantagens, como a grande capacidade de escoamento de carga, reduzido custo de transporte e manutenção, menor gasto para implantação (aproveita-se o curso fluvial e/ou oceano), articulação intermodal, impacto ambiental menos intenso, entre outros. Trata-se de um modal estratégico à economia nacional, satisfazendo parte das demandas internas e externas.

2.2. A década de 1990 no Brasil: crise do planejamento, Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) e o modelo neoliberal de concessão

Nos anos de 1990, a política neoliberal abalou a economia nacional, mediante uma abertura indiscriminada aos capitais externos, desregulamentação e especulação financeira, fusões, aquisições e falências de empresas nacionais, desindustrialização, vulnerabilidade externa, Estado-mínimo, privatizações e concessões equivocadas, redução dos gastos públicos, enfraquecimento do planejamento e fortalecimento das relações de dependência com as instituições internacionais (Fundo Monetário Internacional – FMI e Banco Mundial) (MAMIGONIAN, 2001).

Desmontou-se o modelo de Estado planejador e interventor e a política econômica priorizava o combate à inflação, através de uma política financeirista e não desenvolvimentista. O contexto econômico recessivo aumentou o desemprego internamente, ao mesmo tempo em que se intensificaram os pontos de estrangulamento da rede de transportes do país (MAMIGONIAN, 2001).

Nos anos de 1990 houve diversas concessões e privatizações equivocadas no Brasil, ou seja, empresas nacionais com capacidade ociosa foram transferidas ao capital privado brasileiro e, sobretudo estrangeiro, com destaque aos setores de energia, telecomunicações, mineração e siderurgia (Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, Telebras, Usiminas, Eletropaulo etc.) (FELIPE JUNIOR, 2012).

Diante desse contexto liberal, o setor portuário brasileiro também foi influenciado, caracterizando-se pela desregulamentação e pela diminuição da reserva de mercado para os armadores nacionais desde a Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos). Assim, intensificou-se o oligopólio estrangeiro no que tange aos armadores e operadores de terminais no país (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

A Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) – pautada no modelo liberal – acabou enfraquecendo o poder estatal nas concessões, assim, o Estado, as Companhias Docas, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e outros, em geral, pouco cobram das empresas concessionárias os investimentos devidos. Além disso, há pressões por parte dos grandes armadores e operadores logísticos que tentam impedir a entrada de novos concorrentes, a fim de manter o controle do mercado (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

A Lei dos Portos teve como objetivos principais: a) diminuir a centralização do sistema portuário no Brasil, a partir da estadualização e municipalização dos portos – que obteve consolidação de fato através do surgimento da Lei nº 9.277/96 – além das concessões e arrendamentos de terminais ; b) deixar que a movimentação de cargas e as operações portuárias fossem feitas pelas empresas privadas, para reduzir gastos e aumentar as inversões; c) incentivar a modernização portuária através da compra de equipamentos e tecnologias, sobretudo do mercado internacional; d) estimular a livre concorrência no setor, mas acabou não ocorrendo, instituindo-se um oligopólio que dificultou a redução das tarifas de movimentação; e) incentivar a diminuição dos gastos com trabalhadores (aumento da subcontratação e dos trabalhadores temporários) (PÁDUA; SERRA, 2006).

Em relação à Lei nº 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos), busca-se impulsionar a modernização dos complexos portuários do Brasil ao longo dos anos. Foram estabelecidos novos critérios para a exploração e arrendamento à iniciativa privada de terminais de movimentação de cargas. Além disso, as novas regras facilitam a instalação de novos terminais privados. O objetivo é ampliar os investimentos e modernizar o setor, a fim de baixar os custos de logística e melhorar as condições de competitividade da economia brasileira.

Durante a vigência da antiga Lei dos Portos, ganhava a licitação a empresa que pagasse o maior valor pela concessão do serviço portuário. Com a Nova Lei dos Portos, passa a valer o critério de maior eficiência com menor tarifa, o que é interessante para o desenvolvimento do setor no país. No Brasil é possível observar a atuação dos principais armadores internacionais, com destaque à Hamburg Süd, (Alemanha), Aliança (pertencente à Hamburg Süd, Alemanha), Maersk (Dinamarca), Mediterranean Shipping Company (MSC) (Itália/Suíça), CMA/CGM

(França), Mitsui/OSK Lines (Japão), Evergreen (Taiwan), China COSCO Shipping (China), Hyundai Merchant Marine (Coreia do Sul) e outros.

O melhor modelo de concessão de serviços públicos à iniciativa privada já elaborado para o Brasil foi proposto por Ignácio Rangel (Projeto de Lei nº 2.569/89), em que o poder concedente (Estado) é capaz de cobrar metas e inversões das empresas concessionárias (Estado como poder concedente e credor hipotecário). Contudo, a lei que vigora no país, intitulada de Lei Fernando Henrique Cardoso (Lei nº 8.987/95), é contrária aos interesses nacionais, limitando a intervenção do Estado. Na proposta rangeliana de concessão, o Estado obtém novas funções, "tomando para si" o direito de indicar onde e como investir, colocando metas a serem cumpridas e estabelecendo tarifas adequadas. Desta forma, as concessionárias deverão oferecer parte dos seus bens em garantia (hipoteca), como forma de evitar prejuízo por parte do Estado em caso de descumprimento do contrato estabelecido (RANGEL, 2005).

Não obstante, na década de 1990 no Brasil foram concedidas empresas estratégicas, lucrativas e dinâmicas (CSN, Vale do Rio Doce, Usiminas etc.), além de concessões no setor de transportes com base em um poder público não regulador (modelo liberal), especialmente ligadas aos modais ferroviário e rodoviário, prejudicando o desenvolvimento nacional e a retomada da demanda efetiva em um momento de crise econômica.

Ademais, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e as demais autarquias recebem apoio financeiro do capital privado nacional e estrangeiro, sujeitando-se aos interesses econômicos de diversas empresas. Devido à falta de um Estado regulador, muitas vezes os interesses do capital privado se sobrepõem aos interesses nacionais nas concessões de serviços públicos no país, notadamente no setor portuário e marítimo (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

O Estado deveria criar estratégias para estimular o carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos. Uma adequada estrutura legal/jurídica e uma eficiente intermediação financeira são imprescindíveis para redirecionar capitais aos segmentos e setores estrangulados, como transportes, energia, saneamento básico, habitação e outros (RANGEL, 2005).

Quando há investimentos por parte do Estado ou do setor privado, há incremento do emprego, da renda e do consumo. Essa nova demanda criada (pessoas físicas e jurídicas) fomenta o efeito multiplicador interno. Todavia, a demanda insuficiente retrai a produção de bens e serviços, assim como a distribuição de renda (KEYNES, 1982).

Segundo Keynes (1982), a própria característica deficiente do sistema capitalista induz à falta de demanda, possibilitando a diminuição da renda e o aumento do desemprego. Essa demanda – que não é somente a existente, mas também a futura (consumo e investimentos) – é fundamental para o desenvolvimento econômico.

De acordo com Jabbour (2017), "a socialização do investimento destaca o protagonismo do Estado no processo de desenvolvimento". Assim, as infraestruturas econômicas e sociais e, especialmente os equipamentos e serviços de utilidade pública, como os hospitais, creches, escolas, transporte público, saneamento básico, energia elétrica, transportes e moradias, devem ser valorizados pelo poder público, pois beneficiam a classe trabalhadora.

O desenvolvimento econômico chinês é um caso explícito de simbiose entre o Estado e a iniciativa privada. Combina o máximo de competição – a utilização do mercado como instrumento de desenvolvimento – e o máximo de controle. Os chineses controlam as instituições centrais da economia competitiva moderna. Os bancos públicos e as empresas públicas dirigem e facilitam o investimento produtivo e em infraestrutura. Essa flexibilidade institucional foi decisiva para o avanço da economia chinesa. As autoridades reafirmam frequentemente que o sistema deve continuar "aberto" às projeções de longo prazo (BELLUZZO, 2020).

O Estado planeja, financia em condições adequadas, produz insumos básicos com preços baixos e exerce poder de compra. Na coordenação entre o Estado e o setor privado está incluída a "destruição criativa" da capacidade excedente e obsoleta mediante reorganizações e consolidações empresariais, com o propósito de incrementar a eficiência microeconômica, para favorecer a macroeconomia (BELLUZZO, 2020).

A trajetória chinesa demonstra a importância da construção institucional para o avanço econômico. O desenvolvimento das formas mercantis na Ásia não produziu uma Revolução Industrial, como na Inglaterra, mas permitiu a convergência para a "modernidade", ao revigorar as características institucionais milenares na criação de poderosas estruturas industriais e financeiras (BELLUZZO, 2019).

> Enquanto o mundo capitalista está enredado na trama da financeirização, o socialismo (China) volta a disputar a vanguarda da revolução tecnológica com projetos como o *Made in China* e a mais de centena de bilhões de dólares na chamada inteligência artificial, plataforma 5G e no *big data*. Todos esses aparatos suportarão as já citadas, milhares de vezes, novas e superiores formas de planificação. Podemos dizer, assim, que um novo modo de produção está surgindo na China cujo nome científico indicamos de "Nova Economia do Projetamento". Trata-se da plena integração entre

> produção, distribuição, circulação, oferta, demanda e dados financeiros. Afora a rápida mudança na divisão social do trabalho com o encaminhamento planificado da fusão entre o campo e a cidade. Num país de 1,3 bilhão de pessoas a tendência é a produção daquilo que somente é necessário; resultado de uma planificação com "interesse social e ambiental", com o fim do desperdício de matéria-prima, energia e trabalho (JABBOUR, 2019).

Nesse sentido, destaca-se que o crescimento rápido da economia chinesa, sobretudo nas últimas três décadas, esteve relacionado aos vultosos investimentos públicos e privados (através de adequadas concessões) em infraestruturas, como rodovias, ferrovias, metrôs, anéis viários (Pequim e Xangai), usinas geradoras de energia, oleodutos, gasodutos, portos, aeroportos, linhas e trens de alta velocidade etc. Essa estratégia, somada ao planejamento eficiente e com continuidade, à incorporação tecnológica, ao carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos, às adequadas parcerias público-privadas (PPPs) e outros, são fatores essenciais para compreender o desenvolvimento econômico chinês (JABBOUR, 2012).

2.3. A cabotagem brasileira

O transporte marítimo de cabotagem articula portos localizados em um mesmo país, todavia, no Brasil ainda é incipiente esta modalidade de transporte em comparação ao modal rodoviário. A grande dimensão territorial brasileira e sua extensa costa litorânea (mais de 8 mil quilômetros) criam condições propícias à cabotagem, porém há um predomínio exacerbado do transporte de cargas por caminhões (ainda que este seja importante para garantir o sistema "porta a porta"). A cabotagem no Brasil é realizada, principalmente, entre portos distantes geograficamente, caso, por exemplo, da articulação entre Santos e Suape, e Rio Grande e Salvador (FELIPE JUNIOR, 2014).

Principalmente entre as décadas de 1930 e 1970, o transporte de cabotagem era relevante no Brasil, mantido com base na reserva de mercado e na existência de empresas estatais e privadas operando no setor, fato que criava demanda na indústria naval nacional. Lloyd Brasileiro e Costeira (estatais), juntamente com a Aliança e a Netumar (cabotagem e longo curso) – estas duas últimas privadas – eram as principais e atuavam sob o regime de concessão. Entretanto, na década de 1990, a cabotagem foi desmantelada com a desregulamentação do setor e a política neoliberal (FELIPE JUNIOR, 2014).

Fomentar a cabotagem no Brasil é importante para racionalizar o setor de transportes no país, mitigar o Custo Brasil em transportes, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, reduzir o preço final dos bens, arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros, impulsionar as redes, os fluxos de mercadorias e as interações espaciais etc. Além disso, a expansão da cabotagem gera demanda na indústria naval (construção de navios) e nos armadores nacionais, contribuindo, assim, com a geração de empregos e renda. Nesse sentido, a Secretaria de Portos criou, em 2010, o Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC) para alavancar o setor, com reflexos modestos no que tange ao fomento da cabotagem (FELIPE JUNIOR, 2014).

Como estratégia para impulsionar a cabotagem no Brasil, é importante viabilizar o carreamento de recursos ociosos para o setor, aplicar o modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, garantir reserva de mercado aos armadores nacionais, aumentar os financiamentos e a demanda (a partir, por exemplo, da criação de empresas estatais de cabotagem), incentivos fiscais setoriais, agregação tecnológica e outros.

A navegação (cabotagem e longo curso), os portos e terminais marítimos, as tecnologias (tangíveis e intangíveis), os acessos terrestres (intermodalidade) etc. são basilares para a movimentação, armazenamento e transbordo das cargas, e contribuem para atender às demandas internas e externas.

Atualmente, as principais empresas que atuam na cabotagem brasileira são: a Transpetro (da Petrobras), a Aliança (da Hamburg Süd), a Log In (da Vale) e a Mercosul Line (da Maersk) (FELIPE JUNIOR, 2019). A cabotagem (tabelas 8 e 9 e imagens 1 e 2) é importante para o desenvolvimento regional e nacional, especialmente para a região Nordeste. Nesse sentido, sua expansão deveria estrategicamente focar não apenas nos produtos de menor valor agregado (que são predominantes), mas também na carga geral (maior valor agregado e tecnologia), potencializando o efeito multiplicador interno (FELIPE JUNIOR, 2014).

Tabela 8: Principais portos brasileiros na movimentação de cabotagem, em 2018.

Ranking	**Portos/Região**	**Total movimentado (toneladas)**
1	Santos/Sudeste	15.368.252
2	Suape/Nordeste	11.491.004
3	Vitória/Sudeste	10.264.153
4	Rio Grande/Sul	3.868.617
5	Salvador/Nordeste	3.483.917
6	Aratu/Nordeste	3.294.257
7	Rio de Janeiro/Sudeste	3.213.311
8	Itaqui/Nordeste	2.857.638
9	Pecém/Nordeste	2.574.709

10	Areia Branca/Nordeste	2.148.849
11	Jaraguá/AL	387.633
12	TMIB/SE	2.983
Total Brasil		**231.434.268**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A movimentação de cabotagem, em 2018, nos principais portos do país demonstra uma concentração maior dos fluxos na região Sudeste (28,8 milhões de toneladas). A região Nordeste aparece em seguida, com um total de 26,2 milhões de toneladas movimentadas, com destaque ao Porto de Suape/PE (tabela 8).

Tabela 9: Movimentação de cabotagem nos principais portos da região Nordeste (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Suape/PE	3.462.739
2	Itaqui/MA	1.643.840
3	Aratu/BA	1.100.841
4	Pecém/CE	547.346
5	Salvador/BA	507.208
6	Maceió/AL	431.914
7	TMIB/SE	103.587
8	Natal/RN	63.188
9	Areia Branca/RN	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Suape/PE	3.711.607
2	Itaqui/MA	1.417.298
3	Aratu/BA	971.451
4	Salvador/BA	579.992
5	Pecém/CE	515.353
6	Maceió/AL	454.901
7	Natal/RN	12.759
8	TMIB/SE	-
9	Areia Branca/RN	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Suape/PE	3.142.465
2	Itaqui/MA	1.035.658
3	Aratu/BA	972.618
4	Salvador/BA	602.399
5	Maceió/AL	550.570
6	Pecém/CE	354.691
7	Natal/RN	59.076
8	TMIB/SE	-
9	Areia Branca/RN	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Suape/PE	4.595.804
2	Itaqui/MA	1.864.641
3	Aratu/BA	1.450.441
4	Salvador/BA	703.290
5	Maceió/AL	506.953
6	Pecém/CE	474.223

7	Natal/RN	21.711
8	TMIB/SE	724
9	Areia Branca/RN	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Suape/PE	5.766.681
2	Itaqui/MA	1.703.233
3	Aratu/BA	1.221.631
4	Salvador/BA	879.238
5	Pecém/CE	547.300
6	Maceió/AL	542.140
7	Natal/RN	95.949
8	TMIB/SE	35.182
9	Areia Branca/RN	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Suape/PE	8.275.617
2	Itaqui/MA	2.789.671
3	Salvador/BA	868.814
4	Pecém/CE	596.836
5	Aratu/BA	464.244
6	Maceió/AL	450.660
7	Natal/RN	4.138
8	Areia Branca/RN	2.011
9	TMIB/SE	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Suape/PE	9.706.228
2	Pecém/CE	3.260.385
3	Itaqui/MA	2.371.324
4	Salvador/BA	980.222
5	Maceió/AL	441.356
6	Aratu/BA	392.140
7	Natal/RN	29.122
8	Areia Branca/RN	1.084
9	TMIB/SE	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Suape/PE	9.236.817
2	Pecém/CE	5.413.576
3	Itaqui/MA	2.234.969
4	Salvador/BA	1.049.813
5	Maceió/AL	502.091
6	Aratu/BA	456.172
7	Areia Branca/RN	124.091
8	Natal/RN	45.824
9	TMIB/SE	2.753
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Suape/PE	9.997.813
2	Pecém/CE	6.693.462
3	Itaqui/MA	2.935.037
4	Salvador/BA	956.845
5	Aratu/BA	402.156
6	Maceió/AL	387.633
7	Areia Branca/RN	173.396
8	Natal/RN	22.210

9	TMIB/SE	2.983
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Suape/PE	9.497.906
2	Pecém/CE	7.144.910
3	Itaqui/MA	1.978.245
4	Salvador/BA	953.028
5	Maceió/AL	327.756
6	Aratu/BA	231.954
7	Areia Branca/RN	152.503
8	Natal/RN	21.822
9	TMIB/SE	7.509
Total Nordeste		**139.668.046**
Total Brasil		**311.090.117**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Imagem 1: Navio porta-contêineres que opera linhas de cabotagem no Porto de Suape, 2019.

Fonte: Porto de Suape, 2019.

Imagem 2: Navio porta-contêineres que realiza cabotagem no Porto de Salvador, 2019.

Fonte: Tecon – Porto de Salvador, 2019.

A movimentação de cabotagem realizada nos principais portos do Nordeste demonstra a alta capacidade de fluxos, principalmente do Porto de Suape, no estado de Pernambuco, que movimentou 9,4 milhões de toneladas em 2019. Se for realizada uma comparação, percebe-se que o mesmo transportou quase o valor de todos os outros portos do Nordeste juntos. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Sergipe, foi o que menos movimentou mercadorias em 2019, inclusive muito menos que o Porto de Jaraguá (Alagoas) (tabela 9).

Tabela 10: Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Norte (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Vila do Conde/PA	7.442.032
2	Belém/PA	1.652.647
3	Manaus/AM	-
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Vila do Conde/PA	7.562.166
2	Belém/PA	1.542.968
3	Manaus/AM	-
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**

1	Vila do Conde/PA	6.215.114
2	Belém/PA	1.521.177
3	Manaus/AM	-
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Vila do Conde/PA	5.947.795
2	Belém/PA	1.210.052
3	Santarém/PA	649
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Vila do Conde/PA	5.491.142
2	Belém/PA	1.513.589
3	Manaus/AM	-
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Vila do Conde/PA	5.096.348
2	Belém/PA	1.333.887
3	Manaus/AM	30.504
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Vila do Conde/PA	4.926.164
2	Belém/PA	1.049.299
3	Manaus/AM	22.546
4	Santarém/PA	1.389
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Vila do Conde/PA	4.992.571
2	Belém/PA	1.331.414
3	Manaus/AM	14.101
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Vila do Conde/PA	3.370.554
2	Belém/PA	1.258.322
3	Manaus/AM	9.770
4	Santarém/PA	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Vila do Conde/PA	3.195.094
2	Belém/PA	893.106
3	Manaus/AM	-
4	Santarém/PA	-
Total Norte		**69.012.040**
Total Nordeste		**139.668.046**
Total Brasil		**311.090.117**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A movimentação de cabotagem na região Norte do país, entre 2010 e 2019, é inferior à do Nordeste (tabela 10). O destaque nos fluxos do terminal de Vila do Conde/PA é explicado, sobretudo, pela grande movimentação de produtos minerais, agrícolas, líquidos, carga viva, carga geral e contêineres. Todavia, apresenta movimentação inferior a diversos portos do Sudeste do país (tabela 11).

Tabela 11: Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Sudeste (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Santos/SP	5.346.347
2	Barra do Riacho/ES	2.822.458
3	Vitória/ES	336.153
4	Itaguaí/RJ	208.177
5	Rio de Janeiro/RJ	33.605
6	Angra/RJ	3.924
7	São Sebastião/SP	545
8	Niterói/RJ	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Barra do Riacho/ES	3.084.402
2	Santos/SP	2.638.985
3	Itaguaí/RJ	389.012
4	Vitória/ES	383.756
5	Rio de Janeiro/RJ	227.933
6	Angra/RJ	156
7	Niterói/RJ	110
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Santos/SP	3.202.164
2	Barra do Riacho/ES	3.173.342
3	Vitória/ES	779.834
4	Itaguaí/RJ	632.706
5	Rio de Janeiro/RJ	350.581
6	Angra/RJ	511
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Santos/SP	3.547.232
2	Barra do Riacho/ES	2.751.566
3	Itaguaí/RJ	993.670
4	Vitória/ES	655.172
5	Rio de Janeiro/RJ	270.128
6	Angra/RJ	1.069
7	Niterói/RJ	443
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Santos/SP	3.514.880
2	Barra do Riacho/ES	2.845.644
3	Vitória/ES	919.093
4	Itaguaí/RJ	630.664
5	Rio de Janeiro/RJ	274.081
6	Angra/RJ	1.213
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Santos/SP	3.845.298
2	Barra do Riacho/ES	3.027.944
3	Vitória/ES	872.790
4	Itaguaí/RJ	639.137

5	Rio de Janeiro/RJ	153.320
6	Angra/RJ	-
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Santos/SP	3.995.839
2	Barra do Riacho/ES	3.520.521
3	Vitória/ES	795.648
4	Itaguaí/RJ	440.387
5	Rio de Janeiro/RJ	271.010
6	Angra/RJ	-
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Santos/SP	4.823.883
2	Barra do Riacho/ES	3.174.956
3	Vitória/ES	800.350
4	Itaguaí/RJ	548.917
5	Rio de Janeiro/RJ	291.077
6	Angra/RJ	-
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Santos/SP	5.269.668
2	Barra do Riacho/ES	4.186.256
3	Vitória/ES	915.181
4	Itaguaí/RJ	584.004
5	Rio de Janeiro/RJ	331.951
6	Angra/RJ	-
7	Niterói/RJ	-
8	São Sebastião/SP	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Santos/SP	4.600.107
2	Barra do Riacho/ES	3.171.926
3	Vitória/ES	1.475.351
4	Itaguaí/RJ	650.678
5	Rio de Janeiro/RJ	378.808
6	São Sebastião/SP	16.921
7	Angra/RJ	-
8	Niterói/RJ	-
Total Sudeste		**57.198.858**
Total Nordeste		**139.668.046**
Total Brasil		**311.090.117**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O Porto de Santos/SP é o principal do país e foi o que mais movimentou cargas de cabotagem no Sudeste entre 2010 e 2019. O Porto de Barra do Riacho/ES foi o segundo que mais transportou ao longo do período analisado. O Porto de Santos/SP consegue atrair muita demanda advinda de outros estados do Brasil pela sua modernização, além do estado de São Paulo (tabela 12).

Tabela 12: Movimentação da cabotagem nos principais portos da região Sul (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	São Francisco do Sul/SC	1.383.032
2	Paranaguá/PR	1.064.826
3	Rio Grande/RS	721.083
4	Navegantes/SC	88.695
5	Imbituba/SC	88.086
6	Itajaí/SC	12.417
7	Itapoá/SC	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	São Francisco do Sul/SC	1.649.536
2	Paranaguá/PR	1.465.709
3	Rio Grande/RS	1.071.732
4	Navegantes/SC	118.827
5	Imbituba/SC	107.973
6	Itajaí/SC	40.479
7	Itapoá/SC	3
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Paranaguá/PR	1.897.910
2	São Francisco do Sul/SC	1.529.912
3	Rio Grande/RS	1.143.955
4	Itapoá/SC	248.119
5	Imbituba/SC	97.072
6	Navegantes/SC	79.496
7	Itajaí/SC	67.190
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	São Francisco do Sul/SC	1.979.191
2	Paranaguá/PR	1.742.072
3	Rio Grande/RS	1.425.131
4	Itapoá/SC	622.214
5	Itajaí/SC	130.345
6	Navegantes/SC	124.679
7	Imbituba/SC	90.172
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	São Francisco do Sul/SC	1.884.756
2	Paranaguá/PR	1.386.849
3	Rio Grande/RS	1.358.753
4	Itajaí/SC	237.837
5	Itapoá/SC	223.783
6	Imbituba/SC	146.568
7	Navegantes/SC	116.062
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	São Francisco do Sul/SC	1.558.980
2	Rio Grande/RS	1.109.642
3	Paranaguá/PR	1.107.050
4	Itapoá/SC	234.598
5	Itajaí/SC	189.448
6	Imbituba/SC	162.435
7	Navegantes/SC	116.950
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	São Francisco do Sul/SC	1.470.989
2	Paranaguá/PR	1.010.884

3	Rio Grande/RS	836.481
4	Itapoá/SC	304.123
5	Navegantes/SC	228.118
6	Imbituba/SC	192.174
7	Itajaí/SC	59.844
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	São Francisco do Sul/SC	1.822.033
2	Paranaguá/PR	1.335.327
3	Rio Grande/RS	610.805
4	Itapoá/SC	352.527
5	Navegantes/SC	244.111
6	Imbituba/SC	241.042
7	Itajaí/SC	109.131
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Paranaguá/PR	1.944.648
2	São Francisco do Sul/SC	1.745.418
3	Rio Grande/RS	679.055
4	Itapoá/SC	525.950
5	Itajaí/SC	319.134
6	Imbituba/SC	286.795
7	Navegantes/SC	97.765
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	São Francisco do Sul/SC	1.798.223
2	Paranaguá/PR	1.593.217
3	Rio Grande/RS	695.137
4	Itajaí/SC	456.874
5	Itapoá/SC	323.279
6	Imbituba/SC	194.356
7	Navegantes/SC	139.256
Total Sul		**45.211.172**
Total Nordeste		**139.668.046**
Total Brasil		**311.090.117**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O movimento de cargas através da cabotagem pelos principais portos/terminais da região Sul do país é menor se comparado aos portos do Sudeste e do Nordeste. No entanto, essa movimentação apresentou-se de forma mais equilibrada, ou seja, foi mais distribuída pelos portos e terminais privados. Esses complexos dividem relativamente a demanda, sendo alguns especializados em transportar cargas conteinerizadas, como Itapoá/SC, Itajaí/SC e Navegantes/SC. Ademais, destacam-se os portos de São Francisco do Sul/SC e Paranaguá/PR nos fluxos de cabotagem nos últimos anos.

Os fluxos marítimos estão relacionados à concentração econômica e demográfica, aos insumos e produtos, à rede urbana regional, nacional e internacional, à densidade das infraestruturas no território, entre outros. Assim, os fluxos marítimos no Brasil, especialmente de produtos de maior valor agregado e tecnologia, são mais intensos e variados nas macrorregiões Sudeste e Sul, o que atribui importância ao sistema portuário.

Tabela 13: Concentração econômica e populacional nas redes de primeiro nível, 2018.

Rede de primeiro nível	População (2018)	PIB total (R$ 1 000)
AP de São Paulo/SP	49 295 747	2 088 833 313,00
AP de Brasília/DF	11 649 359	457 259 929,00
AP do Rio de Janeiro/RJ	17 296 239	642 660 440,00
AP de Belém/PA	9 335 660	151 895 774,00
AP de Belo Horizonte/MG	21 069 799	546 853 629,00
AP de Campinas/SP	4 396 180	214 983 509,00
AP de Curitiba/PR	11 654 092	409 568 832,00
AP de Florianópolis/SC	7 138 738	259 484 525,00
AP de Fortaleza/CE	20 109 664	272 713 836,00
AP de Goiânia/GO	8 269 552	220 847 808,00
Manaus	4 490 260	98 719 516,00
AP de Porto Alegre/RS	11 293 956	407 369 834,00
AP do Recife/PE	23 601 254	384 805 000,00
AP de Salvador/BA	14 471 227	253 806 046,00
AP de Vitória/ES	4 468 927	117 568 317,00

Fonte: IBGE, 2020.
AP - Arranjo populacional.
*Rede de primeiro nível: é definida pelo contingente populacional, tamanho da cidade e pela quantidade e variedade de bens e serviços oferecidos.

A maior concentração populacional e econômica está situada na região Sudeste do país, com destaque para a macrometrópole paulista (IBGE, 2020). A cidade de São Paulo exerce influência nacional na rede hierárquica urbana, com intensas interações envolvendo outros estados e países (tabela 13). O Porto de Santos/SP se destaca em âmbito nacional e sul-americano, possuindo uma hinterlândia supranacional.

Os territórios que são mais dinâmicos recebem mais amenidades artificiais (sistemas de engenharia), para uma maior fluidez da circulação. Tais espaços são os mais dinamizados e demonstram fluxos econômicos (insumo-produto) mais significativos. As contradições entre as forças produtivas e as relações de produção começam a se intensificar, pois dinamicamente as mudanças institucionais são mais lentas e, concomitantemente, primordiais para a acumulação capitalista (SILVEIRA, 2018).

Silveira (2018) revela que no Brasil não apenas a amplitude das infraestruturas de transportes é importante para a reestruturação produtiva, como também as mudanças normativas e tributárias são crucias para desatar os nós institucionais que não atendem ao avanço das forças produtivas. Por outro lado, o planejamento e a efetivação dos

sistemas de transportes, logística, normas e tributação podem cooperar para uma reorganização territorial mais equilibrada, ou seja, uma logística de Estado que induza o desenvolvimento de forma que abrande as desigualdades regionais existentes (SILVEIRA, 2019).

2.4. O transporte marítimo de longo curso brasileiro

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre dois ou mais portos de diferentes países. O tráfego marítimo mundial é dividido por tipo de carga, ou seja, em granéis líquidos, granéis sólidos e carga geral. Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem total transportada no comércio internacional, caso do petróleo e seus derivados, minérios, grãos, farelos e carvão (FELIPE JUNIOR, 2014)

O transporte de longo curso (internacional), sobretudo no caso brasileiro, é responsável por escoar grande parte das mercadorias exportadas e importadas. Os fluxos de produtos através do transporte marítimo suprem parte das demandas regionais e fomentam as interações espaciais, sendo subsidiados pelos fixos existentes e pelos meios de transporte. O setor portuário e marítimo contribui com o desenvolvimento regional e nacional, com a expansão da produção agropecuária e industrial, além de gerar empregos e renda (FELIPE JUNIOR, 2014).

O sistema portuário brasileiro é heterogêneo, ou seja, há portos e terminais que se destacam na movimentação de artigos industriais (Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Itapoá, Itajaí, Navegantes e Rio Grande), outros que transportam grandes quantidades basicamente de *commodities* (Itaguaí, Vila do Conde etc.) e aqueles que apresentam baixa movimentação (Natal, Maceió, Terminal Marítimo Inácio Barbosa, Porto Alegre etc.), sendo reflexo das dinâmicas econômicas regionais (produção e distribuição), dos reduzidos investimentos, da falta de modernização e das condições infraestruturais (FELIPE JUNIOR, 2014).

Tabela 14: Principais portos brasileiros na movimentação de longo curso, em 2018.

Ranking	**Portos/Região**	**Total movimentado (toneladas)**
1	Santos/Sudeste	70.144.666
2	Itaguaí/Sudeste	50.204.927
3	Paranaguá/Sul	31.717.457
4	Rio Grande/Sul	14.440.990
5	Itaqui/Nordeste	12.601.361
6	São Francisco do Sul/Sul	6.318.549
7	Vila do Conde/Norte	5.093.653
8	Santarém/Norte	4.572.229
9	Navegantes/Sul	4.515.297

10	Itapoá/Sul	3.596.173
11	Pecém/Nordeste	3.049.364
12	Vitória/Sudeste	2.899.901
13	Rio de Janeiro/Sudeste	2.710.532
14	Suape/Nordeste	2.468.292
15	Imbituba/Sul	2.147.696
16	Itajaí/Sul	1.929.924
17	Salvador/Nordeste	1.811.883
18	Maceió/AL - Nordeste	1.229.300
19	TMIB/SE - Nordeste	516.241
Total Nordeste		**258.585.700**
Total Brasil		**825.407.087**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A movimentação de longo curso nos principais portos do país, em 2018, aponta uma concentração maior dos fluxos na região Sudeste (125,9 milhões de toneladas). A região Sul aparece com um total de 64,6 milhões de toneladas movimentadas. O Norte apresenta-se em terceiro, com 9,6 milhões de toneladas. O Nordeste é a quarta macrorregião que mais movimentou cargas (9 milhões de toneladas) (tabela 14).

O transporte marítimo brasileiro é concentrado nos portos do Sul e do Sudeste, com destaque aos fluxos internacionais de cargas (longo curso), apesar do crescimento da movimentação nos portos do Nordeste e Norte do país na última década (tabela 14). O sistema marítimo paulista (principalmente o Porto de Santos) se destaca na movimentação de bens industrializados e contêineres (maior valor agregado), sendo um ponto nodal que atende à demanda, sobretudo, do estado de São Paulo e do Centro-Oeste do país. Apesar do crescimento dos fluxos de cargas em alguns portos da região Nordeste na última década, sobretudo em Itaqui, Suape, Pecém e Salvador, é importante fomentar a expansão/modernização portuária, especialmente daqueles menos dinâmicos (FELIPE JUNIOR, 2019).

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

Tabela 15: Movimentação de longo curso nos principais portos da região Nordeste (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Itaqui/MA	8.855.100

2	Aratu/BA	3.857.320
3	Suape/PE	3.770.404
4	Pecém/CE	2.746.337
5	Salvador/BA	2.587.580
6	Maceió/AL	2.205.515
7	TMIB/SE	816.873
8	Areia Branca/RN	589.310
9	Natal/RN	232.629
10	Ilhéus/BA	195.031
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Itaqui/MA	10.674.469
2	Suape/PE	4.933.836
3	Aratu/BA	3.488.808
4	Pecém/CE	2.918.834
5	Maceió/AL	2.585.461
6	Salvador/BA	2.584.624
7	TMIB/SE	896.035
8	Areia Branca/RN	379.359
9	Natal/RN	342.215
10	Ilhéus/BA	263.039
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Itaqui/MA	12.770.456
2	Suape/PE	5.610.959
3	Aratu/BA	4.101.403
4	Pecém/CE	3.700.894
5	Salvador/BA	2.530.664
6	Maceió/AL	2.172.715
7	TMIB/SE	967.898
8	Ilhéus/BA	459.941
9	Natal/RN	372.268
10	Areia Branca/RN	115.160
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Itaqui/MA	11.870.620
2	Suape/PE	5.744.266
3	Pecém/CE	5.322.608
4	Aratu/BA	3.528.602
5	Salvador/BA	2.950.629
6	Maceió/AL	1.829.747
7	TMIB/SE	998.437
8	Natal/RN	397.594
9	Ilhéus/BA	393.491
10	Areia Branca/RN	321.358
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Itaqui/MA	14.501.272
2	Pecém/CE	7.090.608
3	Suape/PE	6.548.094
4	Aratu/BA	4.462.947
5	Salvador/BA	3.144.642
6	Maceió/AL	1.932.432
7	TMIB/SE	931.240
8	Areia Branca/RN	700.282
9	Ilhéus/BA	484.357

10	Natal/RN	360.540
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Itaqui/MA	17.395.141
2	Suape/PE	6.473.022
3	Pecém/CE	5.977.210
4	Aratu/BA	4.877.425
5	Salvador/BA	3.003.701
6	Maceió/AL	1.719.346
7	Areia Branca/RN	1.121.496
8	TMIB/SE	892.927
9	Natal/RN	553.375
10	Ilhéus/BA	387.787
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Itaqui/MA	13.665.189
2	Pecém/CE	7.392.799
3	Suape/PE	7.284.556
4	Aratu/BA	4.995.004
5	Salvador/BA	3.264.023
6	Maceió/AL	1.291.887
7	Areia Branca/RN	1.051.295
8	TMIB/SE	635.704
9	Natal/RN	623.525
10	Ilhéus/BA	209.962
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Itaqui/MA	16.809.291
2	Pecém/CE	9.604.610
3	Suape/PE	8.261.886
4	Aratu/BA	5.723.605
5	Salvador/BA	3.490.765
6	Maceió/AL	1.297.944
7	Areia Branca/RN	955.393
8	Natal/RN	766.875
9	TMIB/SE	449.468
10	Ilhéus/BA	237.447
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Itaqui/MA	18.529.278
2	Pecém/CE	9.082.008
3	Suape/PE	7.641.821
4	Aratu/BA	5.376.340
5	Salvador/BA	3.234.494
6	Areia Branca/RN	1.344.153
7	Maceió/AL	1.229.300
8	Natal/RN	685.295
9	TMIB/SE	516.241
10	Ilhéus/BA	187.967
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Itaqui/MA	21.386.615
2	Suape/PE	8.669.167
3	Pecém/CE	8.617.623
4	Aratu/BA	5.477.153
5	Salvador/BA	3.708.847
6	Areia Branca/RN	1.455.976

7	Maceió/AL	1.167.704
8	Natal/RN	678.301
9	TMIB/SE	461.653
10	Ilhéus/BA	147.411
Total Nordeste		**364.851.454**
Total Brasil		**2.781.821.881**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019

O Porto de Itaqui, no Maranhão, foi o que mais movimentou toneladas no Nordeste brasileiro entre 2010 e 2019. O Porto de Suape, em Pernambuco, perde em movimentação para Itaqui, mas há uma diferença de valor agregado nessa comparação. Enquanto Itaqui transporta quase que em sua maioria granéis sólidos, Suape movimenta muitos contêineres. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa, em Sergipe, e o Porto de Maceió, em Alagoas, possuem menor participação comparando-se com os demais portos/terminais do Nordeste. Os dois "sofrem" com gargalos infraestruturais que prejudicam a atração de mercadorias (imagens 3,4,5,6 e tabela 15).

Imagem 3: Complexo Portuário de Suape, 2019.

Fonte: Porto de Suape, 2019.

Imagem 4: Porto de Salvador, 2019.

Fonte: CODEBA, 2019

Imagem 5: Porto de Itaqui, 2019.

Fonte: EMAP, 2019.

Imagem 6: Porto de Pecém, 2019.

Fonte: CEARÁPORTOS, 2019.

No que tange à região Norte do Brasil, tem-se um incremento dos fluxos de cargas em alguns portos nos últimos dez anos, principalmente pelas demandas relacionadas ao agronegócio e à mineração. Em grande medida, os grãos e os minérios destinam-se ao mercado chinês (tabela 16).

Tabela 16: Movimentação de longo curso nos principais portos da região Norte (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Vila do Conde/PA	8.946.729
2	Belém/PA	916.607
3	Santarém/PA	866.660
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Vila do Conde/PA	8.962.544
2	Santarém/PA	1.276.085
3	Belém/PA	958.949
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Vila do Conde/PA	8.698.107
2	Santarém/PA	1.732.003
3	Belém/PA	828.661
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Vila do Conde/PA	8.211.515
2	Santarém/PA	2.566.645

3	Belém/PA	839.830
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Vila do Conde/PA	9.230.825
2	Santarém/PA	1.681.934
3	Belém/PA	641.248
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Vila do Conde/PA	9.940.804
2	Santarém/PA	2.778.559
3	Belém/PA	560.399
4	Manaus/AM	29.816
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Vila do Conde/PA	10.648.755
2	Santarém/PA	2.669.302
3	Belém/PA	284.026
4	Manaus/AM	18.653
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Vila do Conde/PA	10.520.727
2	Santarém/PA	4.256.808
3	Belém/PA	362.436
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Vila do Conde/PA	7.570.594
2	Santarém/PA	4.913.812
3	Belém/PA	416.318
4	Manaus/AM	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Vila do Conde/PA	9.299.925
2	Santarém/PA	6.708.162
3	Belém/PA	726.744
4	Manaus/AM	-
Total Norte		**139.975.896**
Total Nordeste		**364.851.454**
Total Brasil		**2.781.821.881**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O movimento de mercadorias pelo longo curso nos portos do Norte do país é mais intenso que a cabotagem praticada pelos mesmos. No Porto de Manaus/AM, somente houve registro pela ANTAQ de transporte em 2015 e 2016. Santarém/PA e Vila do Conde/PA foram os que mais movimentaram cargas nos últimos anos. A dinâmica maior desses dois portos está ligada à capacidade operacional e à exportação de soja, que é produzida pelo agronegócio nas regiões Centro-Oeste e Norte (tabela 17).

Tabela 17: Movimentação de longo curso nos principais portos da região Sudeste (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Santos/SP	81.870.738

2	Itaguaí/RJ	52.394.642
3	Rio de Janeiro/RJ	6.837.905
4	Vitória/ES	5.897.659
5	São Sebastião/SP	622.741
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Santos/SP	78.318.700
2	Itaguaí/RJ	57.487.429
3	Rio de Janeiro/RJ	7.378.635
4	Vitória/ES	7.162.608
5	São Sebastião/SP	636.383
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Santos/SP	80.343.407
2	Itaguaí/RJ	55.077.052
3	Rio de Janeiro/RJ	6.991.994
4	Vitória/ES	5.767.067
5	São Sebastião/SP	832.138
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Santos/SP	87.414.269
2	Itaguaí/RJ	56.249.897
3	Rio de Janeiro/RJ	7.325.730
4	Vitória/ES	4.116.084
5	São Sebastião/SP	587.583
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Santos/SP	83.333.308
2	Itaguaí/RJ	62.354.968
3	Rio de Janeiro/RJ	6.744.203
4	Vitória/ES	5.741.241
5	São Sebastião/SP	690.199
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Santos/SP	90.746.171
2	Itaguaí/RJ	55.871.480
3	Rio de Janeiro/RJ	5.349.153
4	Vitória/ES	5.295.441
5	São Sebastião/SP	704.771
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Santos/SP	86.075.578
2	Itaguaí/RJ	57.669.409
3	Vitória/ES	5.402.669
4	Rio de Janeiro/RJ	4.919.826
5	São Sebastião/SP	601.901
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Santos/SP	92.795.579
2	Itaguaí/RJ	51.614.654
3	Vitória/ES	5.861.702
4	Rio de Janeiro/RJ	4.863.822
5	São Sebastião/SP	537.153
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Santos/SP	94.840.726
2	Itaguaí/RJ	54.877.167
3	Vitória/ES	5.524.279
4	Rio de Janeiro/RJ	5.453.465
5	São Sebastião/SP	693.800

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Santos/SP	95.307.966
2	Itaguaí/RJ	41.592.452
3	Rio de Janeiro/RJ	6.518.301
4	Vitória/ES	4.167.438
5	São Sebastião/SP	715.013
Total Sudeste		**1.540.633.410**
Total Nordeste		**364.851.454**
Total Brasil		**2.781.821.881**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Os portos de Santos/SP e Itaguaí/RJ se destacaram na movimentação de mercadorias pelo longo curso no Sudeste brasileiro entre 2010 e 2019. O Porto de Santos/SP é o principal do país no que tange à movimentação de contêineres e bens de maior valor agregado.

Quando se expandem as atividades de um porto/terminal, diversos serviços são atraídos pela demanda existente (estaleiros, terminais alfandegados e não alfandegados, transportadoras rodoviárias, armadores, agenciadores de cargas etc.), elucidando o efeito de aglomeração de atividades, como ocorre, sobretudo, nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina (tabela 18).

Tabela 18: Movimentação de longo curso nos principais portos da região Sul (2010-2019).

Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2010**
1	Paranaguá/PR	29.413.665
2	Rio Grande/RS	15.611.521
3	São Francisco do Sul/SC	8.116.726
4	Navegantes/SC	3.864.068
5	Itajaí/SC	3.549.994
6	Imbituba/SC	1.599.236
7	Itapoá/SC	-
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2011**
1	Paranaguá/PR	35.059.286
2	Rio Grande/RS	13.601.265
3	São Francisco do Sul/SC	8.241.136
4	Navegantes/SC	5.421.196
5	Itajaí/SC	4.151.536
6	Imbituba/SC	2.129.009
7	Itapoá/SC	332.198
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2012**
1	Paranaguá/PR	37.659.571
2	Rio Grande/RS	12.756.556
3	São Francisco do Sul/SC	8.880.854
4	Navegantes/SC	5.592.616
5	Itajaí/SC	3.629.245
6	Itapoá/SC	2.570.084
7	Imbituba/SC	1.901.436
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2013**
1	Paranaguá/PR	39.097.147

2	Rio Grande/RS	15.011.006
3	São Francisco do Sul/SC	10.709.891
4	Navegantes/SC	7.102.829
5	Itapoá/SC	4.342.411
6	Itajaí/SC	3.702.142
7	Imbituba/SC	2.241.845
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2014**
1	Paranaguá/PR	39.006.697
2	Rio Grande/RS	16.412.445
3	São Francisco do Sul/SC	10.766.861
4	Navegantes/SC	7.592.035
5	Itapoá/SC	4.686.153
6	Itajaí/SC	3.284.081
7	Imbituba/SC	2.997.027
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2015**
1	Paranaguá/PR	38.590.064
2	Rio Grande/RS	17.862.523
3	São Francisco do Sul/SC	10.941.512
4	Navegantes/SC	7.351.177
5	Itapoá/SC	5.535.416
6	Imbituba/SC	2.918.434
7	Itajaí/SC	2.650.778
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2016**
1	Paranaguá/PR	37.653.520
2	Rio Grande/RS	18.060.701
3	Navegantes/SC	8.979.548
4	São Francisco do Sul/SC	8.351.046
5	Itapoá/SC	5.486.171
6	Imbituba/SC	4.273.843
7	Itajaí/SC	1.505.857
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2017**
1	Paranaguá/PR	43.193.236
2	Rio Grande/RS	20.276.446
3	São Francisco do Sul/SC	9.942.117
4	Navegantes/SC	9.011.901
5	Itapoá/SC	5.856.873
6	Imbituba/SC	3.818.894
7	Itajaí/SC	1.730.285
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2018**
1	Paranaguá/PR	45.753.753
2	Rio Grande/RS	20.900.841
3	São Francisco do Sul/SC	9.612.083
4	Navegantes/SC	7.805.159
5	Itapoá/SC	5.909.868
6	Imbituba/SC	4.382.695
7	Itajaí/SC	3.044.937
Ranking	**Portos**	**Total movimentado (toneladas) / 2019**
1	Paranaguá/PR	46.247.081
2	Rio Grande/RS	19.917.974
3	São Francisco do Sul/SC	9.368.524
4	Navegantes/SC	7.618.975
5	Itapoá/SC	6.770.782

6	Imbituba/SC	4.896.209
7	Itajaí/SC	4.214.495
Total Sul		**736.357.916**
Total Nordeste		**364.851.454**
Total Brasil		**2.781.821.881**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Os portos do Sul do país são mais dinâmicos no movimento de cargas pelo longo curso, se comparado à navegação de cabotagem. Dois portos se destacaram entre 2010 e 2019: Rio Grande/RS e, sobretudo, Paranaguá/PR. Esse movimento de mercadorias atende às demandas de vários segmentos, caso do agronegócio, automobilístico, farmacêutico, eletroeletrônico, metal-mecânico, madeireiro, entre outros. Esses fluxos são estimulados pelos investimentos em modernizações e em infraestruturas, o que pouco ocorre no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (em Sergipe) e no Porto de Jaraguá (em Alagoas).

2.5. A retomada do planejamento e dos investimentos em infraestruturas no Brasil: o caso do PAC-portos

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – criado no governo de Luiz Inácio Lula da Silva e com início das obras em 2007 – possuía como objetivo principal expandir e melhorar as infraestruturas brasileiras (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos etc.). Por conseguinte, incrementou-se a demanda na indústria nacional e foram gerados empregos e renda internamente. O PAC dinamizou diversas áreas da economia nacional, com destaque à construção civil e às indústrias de base e de bens de capital, gerando o efeito multiplicador interno (FELIPE JUNIOR, 2012). Dessa maneira, buscou-se:

- Eliminar os principais gargalos que restringem o crescimento da economia;
- Reduzir custos e aumentar a produtividade das empresas;
- Gerar empregos e renda.

O PAC fomentou a construção de obras estruturantes (muitas já foram realizadas, outras estão em andamento e diversas paradas) em regiões periféricas do Brasil, com destaque à ferrovia Norte-Sul, duplicação da BR-101, transposição do rio São Francisco, ampliação e melhoria de portos etc. Foi uma medida de crescimento econômico do governo federal que visou reduzir as desigualdades entre as regiões do país.

As obras do PAC foram essenciais para a geração de empregos e renda e para mitigar os gargalos infraestruturais. No entanto, para qualificar sua execução, é relevante: a) um planejamento estratégico de médio e longo prazo; b) o fortalecimento da regulação estatal

e da competitividade das empresas e dos produtos nacionais; c) instrumentos financeiros adequados que viabilizem os investimentos; d) parcerias público-privadas (PPPs) eficientes; e) articulação entre diferentes entes federativos (União, estados e municípios); f) atrair maiores inversões privadas para fomentar o desenvolvimento econômico.

O PAC-portos buscou melhorar as operações portuárias e marítimas, abrangendo o transbordo, dragagem, derrocagem, implantação de novas tecnologias de comunicação e transporte, qualificar a intermodalidade e incorporação de novos equipamentos (*ship loaders*, transtêineres, portêineres, controle de cargas, fiscalização etc.) (FELIPE JUNIOR, 2014).

Não obstante, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) apresentou/apresenta problemas que dificultam a execução das obras, caso da burocracia, modelo neoliberal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, falta de carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos, concentração da terra urbana e rural, divergências político-partidárias, corte de investimentos, política liberal e outros. O ajuste fiscal promovido no governo de Michel Temer, em 2016, e intensificado no governo de Jair Bolsonaro, a partir de 2019, ocasionou uma diminuição significativa do investimento público em infraestrutura (menos de 0,5% do Produto Interno Bruto), atrás de economias como México, Argentina, Colômbia e Chile (GLOBO NEWS, 2020). Ademais, a Operação Lava Jato acabou paralisando diversas obras fundamentais para o desenvolvimento regional e nacional, prejudicando milhares de trabalhadores que perderam seus empregos nos últimos anos no Brasil.

O Estado planejador e indutor deve criar estratégias capazes de alavancar setores como energia e transportes (tabela 19), pois são fundamentais para o desenvolvimento nacional. Os investimentos em fixos são ações anticíclicas, pois evitam uma elevação acentuada do desemprego mesmo em momentos de crise econômica internacional.

Tabela 19: Investimentos do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) entre 2008 e 2015.

Período	**Modais de transportes**	**Recursos (Bilhões de reais)**	**Investimentos totais (Bilhões de reais)**
2008-2011	Aeroportuário	5.248.326	**109.204.304**
	Ferroviário	33.752.072	
	Hidroviário	3.825.381	
	Portuário	17.894.178	
	Rodoviário	46.844.347	
	Outros	1.640.000	
2012-2015	Aeroportuário	4.010.390	**84.309.774**
	Ferroviário	53.056.942	
	Hidroviário	7.124.932	
	Portuário	8.123.177	

	Rodoviário	10.443.393	
	Outros	1.550.940	
Após 2015	Aeroportuário	3.762.960	**97.294.202**
	Ferroviário	63.327.062	
	Hidroviário	4.833.977	
	Portuário	12.915.500	
	Rodoviário	12.440.135	
	Outros	14.568	
Total por modal	Aeroportuário	13.021.676	**290.808.280**
	Ferroviário	150.136.076	
	Hidroviário	15.784.290	
	Portuário	38.932.855	
	Rodoviário	69.727.875	
	Outros	3.205.508	

Fonte: Ministério dos Transportes/Secretaria de Política Nacional de Transportes, 2015.

.

Os investimentos em transportes são importantes para arrefecer os gargalos infraestruturais existentes no território brasileiro e gerar empregos e renda internamente, entretanto, as inversões são insuficientes e é necessário acelerar a execução das obras (várias estão atrasadas e/ou paralisadas). Ações públicas e privadas qualificaram a estrutura portuária brasileira, com destaque aos portos de Suape, Pecém, Itaqui e Salvador, na região Nordeste (quadro 2).

Quadro 2: Investimentos nos principais portos da região Nordeste, em 2018.

Portos	**Obra/estágio**
Porto de Jaraguá	Dragagem de aprofundamento/concluída
Porto de Salvador	Ampliação do quebra-mar/em obras
Porto de Suape	Dragagem de aprofundamento do canal externo/em obras
Porto de Fortaleza	Dragagem de aprofundamento/em obras
Porto de Cabedelo	Dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário/em obras
Porto de Itaqui	Construção do Berço 10/concluído

Fonte: Ministério do Planejamento, 2019.

Foram relevantes as inversões do PAC entre os anos de 2007 e 2013 no Brasil, gerando repercussões macroeconômicas positivas, especialmente no que tange ao emprego, à renda e ao consumo. Diferentemente dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), nos anos de 1990, o PAC realizou importantes investimentos nas regiões Nordeste e Norte do país (quadro 3). O planejamento e os investimentos são fundamentais para reduzir as desigualdades inter-regionais e para a distribuição de renda no Brasil.

Quadro 3: Investimentos em transportes realizados pelo PAC 1 e 2.

Modais de transportes	**PAC 1**
Rodovias	6.377 km
Ferrovias	909 km
Aeroportos	12 empreendimentos em 10 aeroportos
Portos	14 empreendimentos
Hidrovias	10 terminais e a Eclusa de Tucuruí
Total: R$ 48,3 bilhões	
Modais de transportes	**PAC 2**
Rodovias	4.416 km
Ferrovias	1.053 km
Aeroportos	24 empreendimentos
Portos	22 empreendimentos
Hidrovias	19 empreendimentos
Equipamentos para estradas vicinais	5.071 retroescavadeiras, 5.060 motoniveladoras e 5.060 caminhões-caçamba
Total: R$ 58,9 bilhões	

Fonte: Ministério do Planejamento, 2017.

Os investimentos realizados pelo PAC foram/são essenciais para mitigar os pontos de estrangulamento da infraestrutura brasileira, fomentar a geração de empregos e renda, aumentar as trocas internas e do Brasil com outros países e intensificar as interações espaciais. Apesar dos grandes gargalos ainda existentes no território nacional, houve muito investimento em transporte e energia (hidrelétrica, eólica, térmica etc.), bem como a reativação da indústria naval (entre 2005 e 2014), sendo relevantes para fomentar o efeito multiplicador interno.

Com o PAC 1, as inversões públicas nacionais passaram de 1,62% do PIB em 2006, para 3,27% em 2010, contribuindo para a geração de 8,2 milhões de empregos no Brasil no mesmo período (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2012). O PAC 2 e 3 investiu 1,59 trilhão de reais. Assim, os impactos da crise econômica internacional foram retardados no país, mediante o crescimento da demanda e da renda internamente.

O forte ajuste fiscal implantado pelo governo federal na atualidade prejudica a retomada do crescimento da economia. A equipe econômica do governo de Jair Bolsonaro é influenciada pelo setor financeiro e especulativo, assim, diversas medidas impopulares estão sendo adotadas, como a restrição e encarecimento do crédito, contenção dos salários, diminuição do consumo, perda de direitos trabalhistas e sociais etc. Todavia, não se combate a crise realizando um “corte severo” nos gastos de setores estratégicos, caso das infraestruturas e dos equipamentos e serviços de utilidade pública.

Apesar da existência do Plano de Investimento em Logística (PIL), este em grande medida repete as concessões de base neoliberal[3] (aeroportos, portos, rodovias e ferrovias), portanto, é importante que o Estado se mobilize no sentido de atrair as inversões da iniciativa privada em fixos no território brasileiro, por meio de um modelo de concessão adequado (poder público regulador).

Fomentar/modernizar o sistema portuário da região Nordeste é relevante para estimular a retomada do crescimento econômico, diante disso, a expansão do setor em Sergipe e Alagoas depende de vários fatores, quais sejam:

- Presença do Estado como agente planejador e indutor;
- Aumentar as inversões públicas e privadas;
- Impulsionar a modernização tecnológica;
- Realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada;
- Estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antiocioso);
- Expandir os financiamentos;
- Assegurar reserva de mercado aos armadores nacionais;
- Reduzir os afretamentos de navios estrangeiros;
- Diminuir a burocracia;
- Expansão da multimodalidade/intermodalidade;
- Projeto estratégico de médio/longo prazo etc.

Entretanto, segundo Felipe Junior (2014, 2019), algumas considerações devem ser realizadas em relação ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado no governo de Luiz Inácio Lula da Silva, visto que há problemas e empecilhos. Primeiramente, deve-se citar a questão burocrática que é um entrave aos investimentos e empreendimentos privados no país, segundo, tem-se um modelo frágil de concessões de serviços públicos à iniciativa privada (Lei Fernando Henrique Cardoso), isto é, com um Estado que não tem poder de se impor frente às empresas concessionárias, terceiro, a necessidade de carreamento de recursos de áreas ociosas para as subinvestidas (antiociosas) através da intermediação financeira realizada pelo Estado.

[3] Modelo neoliberal de concessão pública: o Estado realiza a concessão de serviços ou bens ao capital privado (empresa concessionária) por tempo determinado, mas carece de instrumentos efetivos de controle e regulação (predominante no Brasil). O modelo de concessão de serviços públicos à iniciativa privada proposto por Ignácio Rangel (proposta desenvolvimentista), diz que: o Estado é o poder concedente e o credor hipotecário, ou seja, ele pode fazer a concessão de uma rodovia, ferrovia, aeroporto, porto etc. a uma empresa, mas, em caso de descumprimento das obrigações contratuais, o poder público pode tomar os bens do concessionário que foram hipotecados, evitando-se prejuízos (RANGEL, 2005).

Destacam-se também os impasses/dificuldades criados pelos partidos conservadores e antinacionalistas, pelas Organizações Não-Governamentais (ONGs), pela imprensa reacionária, por segmentos elitistas (poder judiciário, latifundiários, especuladores da terra urbana e rural etc.) e grupos/partidos ambientalistas em relação ao PAC, prejudicando a realização de várias obras de engenharia no território brasileiro, com base em um discurso ambiental frágil e que limita o desenvolvimento brasileiro. Por fim, com o *impeachment*/golpe sofrido pela presidenta Dilma Rousseff, em 2016, inicia-se um momento de retomada agressiva da política neoliberal, de austeridade e de significativos retrocessos no Brasil.

Apesar dos problemas e limitações, durante os governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff houve concessões interessantes e que valorizaram os interesses nacionais, como aquelas realizadas às Engenharias do Exército e Marinha. Estas envolveram obras na BR-101, BR-116, molhes nos portos de Suape/PE e Rio Grande/RS, dutovias da Transpetro, entre outras. Destacam-se, nesse contexto, o custo menor das construções, a maior rapidez das obras e a qualidade.

2.6. Crise e alternativas para o desenvolvimento econômico brasileiro: o caso das infraestruturas portuárias

A estratégia para ampliação dos investimentos em infraestruturas e fomento da atividade produtiva deve contemplar diversas ações e parcerias, como a mobilização do capital privado, transferência de capitais de áreas ociosas para setores subinvestidos (transportes, por exemplo), bem como a concessão de serviços públicos à iniciativa privada sob o modelo de um Estado regulador e desenvolvimentista (poder concedente e credor hipotecário) (RANGEL, 2005).

Realizar maiores investimentos em infraestruturas hidroviárias, portuárias e intermodais é imprescindível para fomentar o crescimento econômico, baseando-se na utilização da capacidade ociosa do setor privado. Investimentos em fixos a partir da aquisição de capitais (máquinas, equipamentos, insumos etc.) do mercado interno, ou seja, se há compra de capitais da indústria nacional, ao invés de simplesmente importá-los, o efeito multiplicador ocorre internamente. Nesse sentido, potencializar a demanda efetiva é relevante, já que os investimentos geram, por conseguinte, empregos, renda e consumo (RANGEL, 1980).

A dinâmica econômica local/regional é favorecida com a existência e funcionamento de portos/terminais modernos, ao passo que o poder público potencializa a

aquisição de receitas e, por conseguinte, incrementa sua capacidade de inversão de recursos em obras estruturantes e em equipamentos públicos (hospitais, escolas, creches, saneamento básico, moradias etc.). Estes, por conseguinte, fomentam o desenvolvimento econômico e social.

Recursos destinados às infraestruturas hidroviárias e portuárias criam condições favoráveis aos investimentos do capital privado ligado, principalmente, ao setor produtivo, visto que as possibilidades de transporte dos produtos a custos mais baixos e com maior eficiência e rapidez aumentam as possibilidades de lucro e acumulação do capital. Investimentos em infraestruturas ferroviárias, hidroviárias, rodoviárias, portos fluviais e marítimos, aeroportos, transporte público urbano, saneamento básico e energia, com aquisição de equipamentos nacionais, estimulando a produção da indústria brasileira, é uma alternativa que viabiliza o desenvolvimento econômico.

A transferência de recursos ociosos de setores supercapitalizados para o setor de transportes e, especialmente para o sistema hidroviário e portuário, é uma estratégia importante para o desenvolvimento econômico, visto que estimula as interações espaciais, os fluxos de cargas e pessoas, os investimentos do capital privado (instalação de terminais intermodais, por exemplo), inversões produtivas, entre outros, e, assim, movimenta a economia regional e nacional. Diante disso, Rangel (2005) destaca que é essencial a existência de um mecanismo de intermediação financeira eficiente, bem como um arcabouço legal/jurídico favorável para o carreamento de recursos intersetorialmente.

A concessão de serviços públicos à iniciativa privada é outro aspecto relevante na teoria de Ignácio Rangel, estando ligada à ideia de desenvolvimento nacional a partir do Estado planejador e indutor. Esta não se refere à transferência desordenada/indiscriminada de empresas com capacidade ociosa à iniciativa privada (como ocorreu na década de 1990 no Brasil), pois isto não se apresenta em consonância a um projeto de desenvolvimento econômico qualificado. Transferir, por exemplo, a Usiminas ao capital privado, não estimulou maiores investimentos, já que era uma empresa com capacidade ociosa. Não se faz necessário maiores investimentos em equipamentos e máquinas, assim, há uma simples transferência de patrimônio que, do ponto de vista nacional e macroeconômico, não é representativo (RANGEL, 2005; SILVEIRA, 2003).

A proposta de Rangel (2005) se baseia na transferência à iniciativa privada das empresas e serviços que se encontram estrangulados, com capacidade antiociosa, isto é, com demanda por maiores investimentos (caso das infraestruturas de transportes, por exemplo).

A transferência é realizada com o objetivo de fomentar a aplicação de recursos em setores subinvestidos. Desse modo, os setores que demandam maior participação do capital privado são os equipamentos e serviços de utilidade pública, visto que apresentam pontos de estrangulamento que prejudicam a economia e, sobretudo, a sociedade.

Concessões de serviços públicos à iniciativa privada e, em especial ligadas ao transporte hidroviário, sendo o Estado, ao mesmo tempo, o poder concedente e o credor hipotecário, são importantes, já que este adquire novas funções e encontra-se em condições de impor metas, investimentos e estabelecer limites tarifários. O poder público coloca os bens do concessionário em hipoteca e, caso esse não cumpra o estabelecido em contrato, o Estado toma-os como garantia e transfere a concessão para outra pessoa jurídica.

Não obstante, nos anos de 1990 no Brasil (governos neoliberais) foram transferidas empresas do setor siderúrgico, extrativo, telecomunicações, entre outros, não resolvendo o problema macroeconômico. Houve apenas uma transferência de patrimônio do público para o privado, sendo antagônico ao modelo ideal de concessão para o país. A lei geral que regulamentou as concessões de serviços públicos (Lei nº 8.987/1995), que recebeu o nome de Lei Fernando Henrique Cardoso, é contrária à proposta de Ignácio Rangel (Projeto de Lei nº 2.569/1989), visto que a primeira foi criada sob os moldes do Estado-mínimo (modelo liberal), ao passo que a segunda é pautada em um poder público capaz de impor e cobrar das concessionárias as metas estabelecidas em contrato.

A concessão de serviços públicos à iniciativa privada, bem como o carreamento de recursos ociosos de setores supercapitalizados para as áreas subinvestidas (antiociosas), apresentam-se como alternativas relevantes para arrefecer os pontos de estrangulamento da infraestrutura brasileira e fomentar o desenvolvimento nacional. Assim, são criadas novas oportunidades de investimentos para a iniciativa privada na expectativa de reduzir os recursos aplicados no sistema financeiro e no mercado especulativo, visto que estes dois últimos não contribuem com a geração de empregos no país (RANGEL, 2005).

A concessão de serviços públicos à iniciativa privada não significa isentar o Estado de suas funções e responsabilidades políticas, administrativas, econômicas, financeiras e de planejamento, muito pelo contrário, tal proposta se baseia no fortalecimento do Estado como aparelho planejador e responsável pelo desenvolvimento brasileiro. Há nesse modelo a proposta de um novo papel a ser desempenhado pelo poder público. Diante disso, destacam-se as seguintes funções e poderes: dizer como e onde investir, quais tarifas devem ser cobradas e

o preço delas, impor metas e prazos a serem cumpridos, fiscalização, o Estado se torna o poder concedente e o credor hipotecário, entre outros (RANGEL, 2005).

Investimentos públicos e privados, adequadas parcerias (PPPs), modernização e construção de infraestruturas intermodais, entre outros, geram, consequentemente, novos empregos e renda à população, redução do desemprego, estímulo ao consumo, inversões de diversos segmentos industriais (indústrias de base e bens de capital, principalmente), incremento da construção civil pesada e outros, com reflexos econômicos e sociais positivos.

As concessões relacionadas ao setor portuário e marítimo no Brasil se caracterizam por um Estado frágil e pela existência de oligopólios e cartéis (destaque aos armadores europeus e asiáticos). O Estado transferiu ao capital privado a exploração dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário e de suas infraestruturas sem haver um arcabouço legal que assegure a fiscalização e o acompanhamento dos processos de concessão dos serviços, bem como a atuação dos concessionários diante das atribuições presentes nos contratos. Consequentemente, as agências reguladoras – criadas posteriormente às concessões – possuem grandes dificuldades (ou mesmo desinteresses) para uma atuação efetiva, resultando, assim, na impotência dessas instituições diante das vontades e imposições do capital privado (FELIPE JUNIOR, 2014).

2.7. Considerações finais ao capítulo 2

Houve um incremento da dinâmica do setor portuário brasileiro na segunda metade do século XX, especialmente como resultado do fomento da industrialização, do agronegócio e da urbanização nacional, ou seja, tem-se uma maior diversificação dos produtos e do valor agregado movimentado, com reverberações na cabotagem, no longo curso, no território e na economia nacional.

Como consequência da política neoliberal dos anos de 1990, têm-se no Brasil o enfraquecimento do planejamento estatal, a Lei nº 8.630/93 (Lei dos Portos) e o modelo inadequado de concessão de serviços públicos à iniciativa privada. Ademais, a economia brasileira e o setor de construção naval entram em crise, com impactos sociais negativos (elevação do desemprego e queda da renda).

Não obstante, houve uma retomada do planejamento e dos investimentos em infraestruturas no Brasil nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff

(especialmente entre 2003 e 2013), com destaque ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), permitindo retomar o crescimento da economia brasileira, a demanda efetiva, o efeito multiplicador interno, os empregos e a renda no país.

No capítulo 3 são analisados o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), o Porto de Jaraguá, os fluxos de mercadorias (cabotagem e longo curso), a concessão e a participação do capital privado, além dos reflexos da dinâmica portuária no desenvolvimento regional.

CAPÍTULO 3

O SETOR PORTUÁRIO DOS ESTADOS DE SERGIPE E ALAGOAS

Nesse capítulo é analisada a logística de funcionamento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e do Porto de Jaraguá (Maceió) – armazenamento, transporte, tipos de cargas movimentadas, mercados de origem e destino etc. Ademais, destacam-se os avanços recentes e os pontos de estrangulamento existentes no setor portuário de Sergipe e Alagoas, bem como os reflexos da atividade portuária e marítima no desenvolvimento regional, sobretudo na geração de empregos e renda.

A reestruturação produtiva do capital, a modernização portuária e as estratégias competitivas dos armadores e operadores de terminais geram reflexos em diversos setores da economia, em especial no setor marítimo, por meio do incremento e fortalecimento das redes e fluxos, melhor capacidade de transporte e armazenamento das cargas, utilização das tecnologias de informação e comunicação (TICs), maior competitividade em âmbito internacional, eficiência na realização dos serviços, menores custos nas operações, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014). Todavia, o setor portuário de Sergipe e Alagoas carece de investimentos públicos e privados e apresenta uma reduzida modernização, impactando/limitando os fluxos, o valor agregado movimentado e o desenvolvimento regional.

3.1. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB)

Os portos e o transporte marítimo contribuem com o escoamento de mercadorias no espaço e permitem conectar diferentes regiões e países, sendo importantes para o desenvolvimento regional e nacional. A cabotagem e o longo curso constituem redes e fluxos de cargas que atendem demandas internas e externas. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado no município de Barra dos Coqueiros (mapa 1) (Região Metropolitana de Aracaju), ficou sob concessão da Companhia Vale do Rio Doce entre 1994 e 2013.

No ano de 2014, começou a funcionar o consórcio liderado pela Valor Logística Integrada (VLI), sendo incumbida de realizar todo o gerenciamento operacional e comercial no TMIB. A Vale[4] possui a maior parte das ações (38% do total), além dos outros

[4] Fundada em 1º de junho de 1942 como a estatal Companhia Vale do Rio Doce, a Vale é hoje uma empresa privada que figura entre as maiores mineradoras globais. Opera em cerca de 30 países ao redor do mundo. Além

parceiros, caso da japonesa Mitsui[5] e da canadense Brookfield[6]. O terminal movimenta produtos de baixo valor agregado (granéis líquidos e sólidos), atendendo o mercado interno e externo.

Mapa 1: Localização do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

A VLI[7] (subsidiária da Vale) é a empresa concessionária do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), já o Porto de Jaraguá – localizado no município de Maceió (Alagoas) – é subordinado à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). Os pontos de estrangulamento (quadro 4), a falta de investimento público e privado e o modelo de concessão equivocado prejudicam o TMIB e o Porto de Jaraguá.

da mineração, atua em logística – com ferrovias, portos, terminais e infraestrutura de última geração, em energia e em siderurgia.

[5] É uma das companhias mais diversificadas do mundo, atuando em: produtos de aço, recursos minerais e metálicos, transporte de cargas gerais, químico, alimentos, bens de consumo, energia, projetos, negócios envolvendo tecnologia da informação e comunicação, logística.

[6] Presente em mais de trinta países, a empresa atua nas áreas de imóveis, infraestrutura e energia renovável.

[7] A companhia opera as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais integradores, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e a operação em terminais portuários da costa brasileira, tais como Santos/SP, São Luís/MA, Barra dos Coqueiros/SE, São Gonçalo do Amarante/CE e Vitória/ES.

Quadro 4: Pontos de estrangulamentos e inversões necessárias no TMIB e Porto de Jaraguá.

Pontos de estrangulamentos no Porto de Jaraguá	**Inversões necessárias no TMIB e no Porto de Jaraguá**
Calado (11 metros) insuficiente para atracação de navios de maior porte.	Criação de uma retroárea de apoio no TMIB.
Defensas de atracação de navios ineficiente.	Concessões de terminais (granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral).
Controle de acesso ao Porto insuficiente.	Expansão da intermodalidade a partir de uma ligação ferroviária eficiente.
Inexistência de movimentação de contêineres.	Expansão de cais e berços no TMIB.
Possui apenas conexão rodoviária (Av. Indl. Cícero Toledo e R. Sampaio Marquês).	O TMIB poderia melhor atender as atividades industriais relacionadas ao petróleo e gás natural, minério de potássio (para a fabricação de fertilizantes), calcário (para a produção de cimento), móveis e cítricos em Sergipe.
Pontos de estrangulamentos no TMIB	
Calado (9,5 metros) Insuficiente para atracação de navios de maior porte	
2.400 metros de ponte (distância da praia até o píer) insuficiente.	
O quebra-mar não protege o TMIB o ano inteiro, somente em épocas “predominantes”.	
Possui apenas conexão rodoviária (BR-101 e SE-226)	
O píer possui capacidade para atracação de um navio por vez.	

Fonte: Administração do Porto de Maceió e TMIB, 2020.

No Terminal Marítimo Inácio Barbosa podem atracar navios com comprimento máximo de 210 metros, boca (largura) de 32 metros e calado de 9,5 metros. O terminal possui seis armazéns e dois silos, com capacidade total de 64 mil toneladas, sendo articulado às rodovias SE-226 e BR-101 (TMIB, 2019) (imagem 7). Ademais, destaca-se no TMIB o transporte de longo curso (importações e exportações) em relação à cabotagem.

De acordo com Reis (2018), o porto foi mal planejado. Construíram 2.400 metros de ponte (distância da praia até o píer), fizeram muitos estaqueamentos para seu erguimento, poderiam ter avançado mais e construído mais 600 metros pensando no aumento do calado. Assim, tornou-se um porto obsoleto, pois os navios cresceram e, consequentemente, aumentaram o calado. O quebra-mar não protege o porto o ano inteiro. Quando há ventos mais

fortes, principalmente em períodos chuvosos, o mar entra no píer dificultando a atracação e saída dos navios.

O TMIB poderia ser uma "válvula de escape" entre os portos de Maceió e Salvador que vivem congestionados, porém Sergipe não é considerado um estado potencial para exportar e importar em grande escala. Seu píer tem capacidade para atracar apenas um navio por vez, tem calado de 9,5 metros e o porto sergipano não foi contemplado pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para mudar essas condições. É um porto com reduzida competitividade (REIS, 2018).

O aumento no consumo de alimentos na Ásia é um dos fatores que devemos considerar relevantes ao analisar a movimentação de cargas nos portos do Brasil, para compreender a atual dinâmica do comércio internacional. O estado de Santa Catarina, por exemplo, é o maior exportador de carne de frango do Brasil, contando com grupos que exportam para todos os continentes, como a BRF S/A, Seara S/A e a Coopercentral Aurora Alimentos. As vendas desses grupos influenciam diretamente na movimentação do Complexo Portuário e Logístico do Itajaí, pois grande parte do escoamento da produção desses grupos para o exterior acontece nesse espaço dotado de infraestruturas (CRUZ, 2014).

Para adaptarem-se e também manterem-se competitivos na atual conjuntura mundial, diversos países, cada um ao seu modo, de acordo com seus aspectos políticos, econômicos, geográficos e sociais, intervêm em suas instâncias públicas e privadas em menores ou maiores graus, respectivamente, para criar uma base territorial de fixos e fluxos que possibilite desenvolver a reprodução de suas relações produtivas de acordo com o seu planejamento (CRUZ, 2016).

Os transportes e a logística mais baratos é um dos fatores que legitimaram, por exemplo, muitas indústrias de transformação a deslocarem suas unidades produtivas para o interior, saindo das áreas litorâneas e da hinterlândia dos grandes centros consumidores, ou da necessidade da proximidade com os portos no caso das indústrias exportadoras (CRUZ, 2016).

Uma das melhores e mais usadas medidas para otimizar a logística do transporte e armazenamento de cargas é a intermodalidade/multimodalidade. Entretanto, é necessário que os modais a serem utilizados estejam em adequadas condições de uso, de forma que sejam, primeiramente, viáveis economicamente (CRUZ, 2016). No caso da região Nordeste e, especialmente dos estados de Sergipe e Alagoas, a intermodalidade é incipiente, principalmente pela desativação de grande parte da malha ferroviária a partir da década de 1990.

A importância e a estratégia dos portos no desenvolvimento da economia das nações, fez com que por muito tempo eles fossem controlados diretamente pelo poder público (como foi no caso do Brasil). Porém, a partir da década de 1970, esse quadro se reverteria com o advento das políticas neoliberais em muitos países ocidentais – que nos anos de 1990 chegariam ao Brasil com os governos de Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso. O enfraquecimento do planejamento e do intervencionismo dos Estados, somado às necessidades eminentes de investimentos para ampliação e modernização dos portos, consubstanciaram em um maior envolvimento de agentes econômicos privados nas gestões das atividades portuárias (CRUZ, 2016). Isso foi verificado, por exemplo, no TMIB, com a concessão à Vale do Rio Doce e depois à Valor Logística Integrada (VLI).

Com a introdução dos contêineres para o transporte marítimo de cargas, a partir de 1956, altera-se a dinâmica das operações portuárias, com a criação de serviços especializados em contêineres, armazéns de contêineres cheios e áreas para contêineres vazios, mais conhecidas como terminas estruturados para prestação de serviços de armazenagem e reparo de container vazio aos armadores (CRUZ, 2016). Na região Nordeste e, especialmente nos estados de Sergipe e Alagoas, é relevante qualificar os fixos no território, com destaque aos portos secos e terminais alfandegados, expansão da multimodalidade e dos portos, atração de investimentos privados, fomento das operações da Petrobras e da Transpetro ligadas ao segmento *offshore* etc., visando melhorar a fluidez no território, aumentar e diversificar os fluxos de cargas e estimular o crescimento econômico.

Um complexo portuário e logístico pode ser compreendido pela intensa aglomeração de empresas de transportes, armazenamento e logística de cargas. Como exemplos, têm-se: as empresas de transporte rodoviário; armadores; empresas de venda, aluguel e manutenção de contêineres; estaleiros; agências de cargas, comércio exterior e trâmites aduaneiros; empresas de transporte intermodal/multimodal; portos secos e outros (CRUZ, 2016). Em Sergipe e Alagoas não existe um complexo portuário e logístico, visto que não há uma densidade de fluxos e aglomeração de diversas atividades próximas aos portos.

O porto de Roterdã, por exemplo se caracteriza na atualidade pelos fluxos de mercadorias e passageiros e outras atividades, como a produção de programas, serviços financeiros, seguros (seguradoras), serviços especializados, expansão do setor imobiliário, "elitização" das moradias, centro comercial avançado etc. assim, as atividades relacionadas ao fluxo de cargas perderam força e novas emergiram. Tal fato é consequência, ao mesmo tempo,

da perda de dinamismo da economia holandesa e a reestruturação do complexo portuário e do seu entorno (SILVEIRA, 2020).

Imagem 7: Molhe e cais do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2019.

Fonte: TMIB, 2019.

No século XIX, o governo de Sergipe estabeleceu, como medida estratégica, o objetivo de construir um porto para fomentar o desenvolvimento econômico. Com o funcionamento do porto, aumentaram as trocas de Sergipe com outras regiões brasileiras e países. Ademais, com o I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (PNDs), na década de 1970, houve impactos no espaço urbano das capitais (criando, também, os distritos industriais) e uma relativa expansão do sistema portuário, visto que se enquadravam nas estratégias implementadas pelo Estado, que tinha o papel de interventor na economia nordestina (COSTA, 2006).

Tabela 20: Evolução do PIB e da população brasileira (1970-2020).

Anos	PIB $	População total
1970	42,33 Bilhões de cruzeiros	94.508.583
1980	235 Bilhões de cruzeiros	121.150.573
1991	602,9 Bilhões de cruzeiros	146.917.459
2000	655,4 Bilhões de reais	169.590.693

2010	2,209 Trilhões de reais	190.755.799
2020	1,7 Trilhões de reais/2° trimestre	211.932.111

Fonte: IBGE e Banco Mundial, 2020.

A população brasileira apresenta um ritmo de crescimento menos acentuado desde a década de 1980. A tabela demonstra que em 1980 o produto interno bruto (PIB) brasileiro cresceu mais de seis vezes em comparação a 1970. No entanto, desde os anos de 1990, verifica-se uma expansão menor do PIB nacional (tabela 20).

Tais políticas públicas tiveram como intuito interligar, consolidar e modernizar a estrutura industrial brasileira e nordestina, que de certa forma conduziu Aracaju à urbanização. A base dessa estrutura foi o espaço urbano com a formação, por exemplo, do Distrito Industrial de Nossa Senhora do Socorro, do Polo Cloroquímico e da Zona de Processamento de Exportação (COSTA, 2006).

Em 1985, estabeleceu-se uma parceria entre a Petrobras e o governo do estado de Sergipe para construção de um terminal marítimo, sendo resultado da necessidade de uma infraestrutura portuária para atender às demandas de escoamento da produção de ureia (Nitrofértil[8]), de potássio e de salgema (Petromisa[9]).

O governo do estado buscou junto à União providenciar a legalização para a concessão, construção e exploração do terminal. Aproveitando a oportunidade da Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93), o poder público permitiu que a empresa Vale do Rio Doce passasse a operar terminais marítimos, e a partir de 26 de outubro de 1994, passou a assumir o controle operacional do terminal. A partir de novembro do mesmo ano iniciaram-se as operações da Vale do Rio Doce no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, localizado em Barra dos Coqueiros (TMIB, 2019).

Nos anos de 1990, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa torna-se o primeiro porto organizado dentro da nova legislação do setor portuário. No fim da mesma década, Sergipe começa a diversificar sua economia industrial, a partir da instalação de empresas de alimentos e bebidas, de equipamentos agrícolas, de irrigação etc., fomentando a economia do estado (FIES, 2015).

O TMIB (imagem 8) é um terminal *offshore* (fluvio-marítimo), com um cais de acostagem a 2.400 metros da linha da costa, abrigado por um quebra-mar de 550 metros. O cais possui extensão de 356 metros e largura de 17 metros, sendo alargado para 23,6 metros no

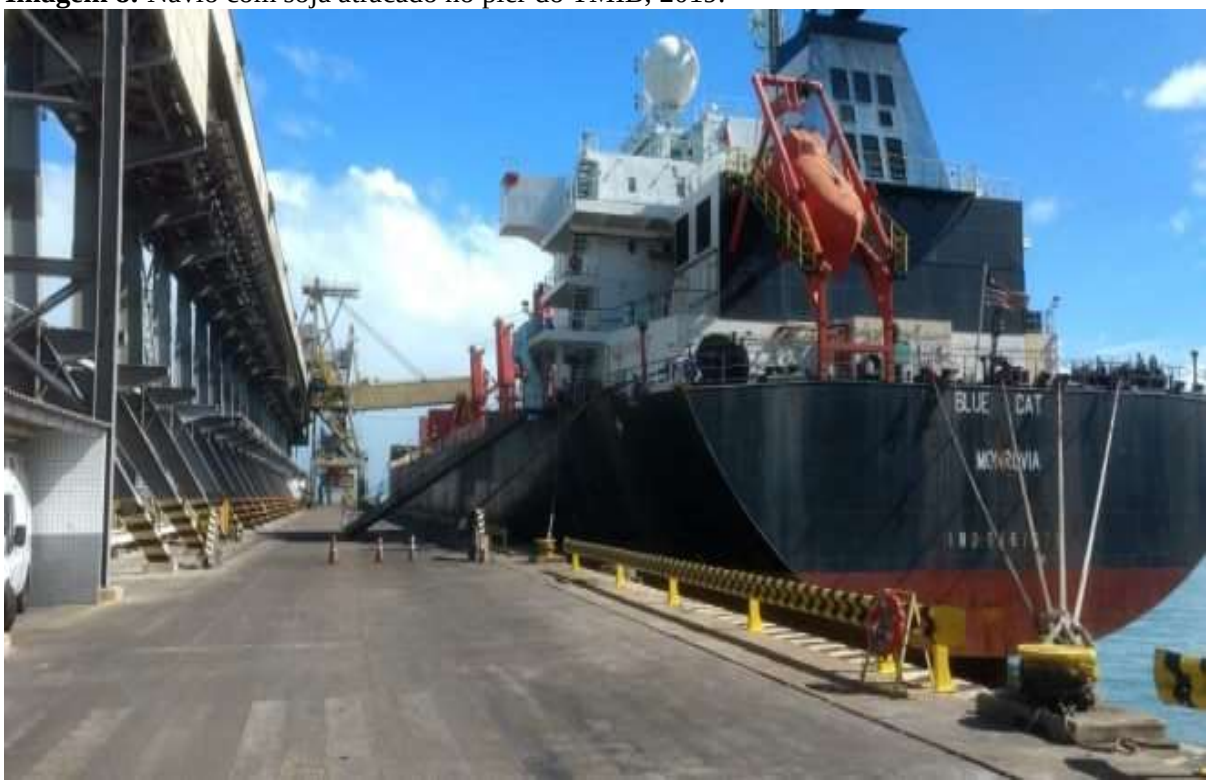
[8] Fábrica de nitrogenados de Sergipe (Fafen-SE). Ocupa uma área de 1 Km², a fábrica produz amônia, uréia fertilizante, uréia pecuária, uréia industrial, ácido nítrico, hidrogênio e gás carbônico.

[9] Antiga Petrobras Mineração SA. A atividade dela baseava-se na extração de cloreto de potássio, um adubo químico, em Sergipe.

trecho sul. A profundidade natural é de 9,5 metros (maré mínima). A atracação é realizada em dois berços, com capacidade de atender navios com no máximo 30 mil toneladas de porte bruto (TPB). Possui ainda uma área retroportuária para apoiar as atividades de armazenamento (TMIB, 2019).

Contudo, faltam melhorias para otimizar o funcionamento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (tabela 21), atribuindo destaque ao assoreamento que influencia na atracação dos navios. O TMIB possui uma área alfandegada que permite o crescimento da importação e exportação de fertilizantes, principalmente. Ademais, o terminal gera empregos diretos e indiretos na região.

Imagem 8: Navio com soja atracado no píer do TMIB, 2019.



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa, 2019.

Tabela 21: Movimentação total de cargas no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (1995 e 2000-2019).

Anos	Quantidade total (toneladas)
1995	2.499.800
2000	2.757.367
2001	2.693.501
2002	2.886.743
2003	2.657.452
2004	2.059.612
2005	2.102.871
2006	2.776.689
2007	2.794.255
2008	2.500.764

2009	1.179.484
2010	885.558
2011	896.035
2012	1.837.524
2013	1.033.652
2014	990.036
2015	915.312
2016	639.323
2017	456.943
2018	526.468
2019	754.560
Total Movimentado/TMIB	**35.843.949**
Total Nordeste/2019	**327.441.275**
Total Brasil /2019	**1.104.298.070**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

De 1995 até 2008 houve pequenas variações na movimentação de cargas pelo terminal, porém verifica-se uma queda desde 2009 (mais significativamente nos anos de 2010, 2011, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019), devido à recessão econômica internacional e à desaceleração da economia nacional. Além disso, há uma preferência dos armadores em movimentar mercadorias (tabela 22) nos portos/terminais mais modernos (equipamentos, profundidade das áreas de atracação etc.), pois possuem condições de receber grandes navios de cargas. Tal fato reduz o custo por parte dos armadores e maximiza a utilização da capacidade das embarcações (substituição dos navios pequenos e médios pelos grandes conteineros, graneleiros, petroleiros e mistos).

Tabela 22: Principais mercadorias movimentadas no TMIB entre 2010 e 2019 (toneladas).

2019					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
Minérios de cobre e seus concentrados	42.683	Trigo e mistura de trigo com centeio	102. 821	Carga de apoio	7.509
		Coque de petróleo	198.725		
		Adubos (fertilizantes)	114.79		
		Tubos e perfis ocos	81		
		Maquinas e aparelhos, mecânicos	2.554		
2018					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			

Cargas	Quantidades	Cargas	Quantidades	Cargas	Quantidades
Soja, mesmo triturada	29.094	Trigo e mistura de trigo com centeio	113.714	Carga de apoio	2.983
Minérios de cobre e seus concentrados	11.749	Coque de Petróleo	206.198		
		Adubos (fertilizantes)	127.441		
2017					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
Minérios de cobre e seus concentrados	8.068	Trigo e mistura de trigo com centeio	75.233	Carga de apoio	2.753
		Fosfatos de cálcio naturais	9.662		
		Coque de petróleo	166.247		
		Ácido sulfúrico	31.422		
		Adubos (fertilizantes)	156.123		
		Construções e suas partes	92		
		Caldeiras de vapor	2.623		
2016					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
Soja, mesmo triturada	20.581	Trigo e mistura de trigo com centeio	132.242	-	-
Cimentos hidráulicos	35.899	Caulim (argila)	6.056		
Adubos (fertilizantes)	5.436	Fosfatos de cálcio naturais	7.755		
		Hulhas e briquetes	307		
		Coque de petróleo	179.427		
		Ácido sulfúrico	68.205		
		Adubos (fertilizantes)	179.794		
2015					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
Soja, mesmo triturada	189.309	Trigo e mistura de trigo com centeio	115.137	-	-

		Fosfatos de cálcio naturais	16.501		
		Coque de petróleo	334.501		
		Ácido sulfúrico	95.425		
		Adubos (fertilizantes)	142.054		
2014					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
-	-	Trigo e mistura de trigo com centeio	86.374	Trigo	35.182
		Fosfatos de cálcio naturais	11.206		
		Cimentos hidráulicos	107.007		
		Coque de petróleo	503.554		
		Ácido sulfúrico	43.551		
		Fosfinatos	12.602		
		Adubos (fertilizantes)	166.945		
2013					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
-	-	Trigo e mistura de trigo com centeio	148.517	Carga de apoio	724
		Fosfatos de cálcio naturais	18.626		
		Cimentos hidráulicos	72.126		
		Coque de petróleo	558.801		
		Fosfinatos	31.381		
		Adubos (fertilizantes)	168.988		
2012					
Longo curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
Dolomite	2.035	Trigo e mistura de trigo com centeio	147.479	-	-
		Cimentos hidráulicos	32.358		
		Coque de petróleo	557.012		
		Fosfinatos	51.485		

		Adubos (fertilizantes)	168.355		
		Turbinas hidráulicas	2.459		
		Motores e geradores	3.043		
		Suportes preparados para gravação de som	3.673		
2011					
Longo curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
-	-	Trigo e mistura de trigo com centeio	144.234	-	-
		Coque de petróleo	532.943		
		Fosfinatos	45.215		
		Adubos (fertilizantes)	172.990		
		Turbosrreactores e turbopropulsores	629		
		Veios de transmissão	25		
2010					
Longo curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Cargas	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**	**Cargas**	**Quantidades**
-	-	Trigo e mistura de trigo com centeio	227.875	Trigo	103.587
		Coque de petróleo	319.181		
		Fosfinatos	32.700		
		Adubos (fertilizantes)	229.378		
		Suportes preparados para gravação de som	7.740		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa movimenta, principalmente, produtos de reduzido valor agregado (minérios, trigo, coque de petróleo, adubos/fertilizantes etc.). A cabotagem é incipiente no TMIB, movimentando apenas cargas de apoio nos últimos anos. No que tange aos produtos acondicionados (em contêineres), tem-se o transporte de alimentos e água para os trabalhadores que realizam atividades nas plataformas de petróleo da costa sergipana (tabela 23).

Maiores investimentos no setor portuário de Sergipe e Alagoas são necessários para fomentar a demanda efetiva, os empregos, a renda, o efeito de aglomeração de atividades (empresas transportadoras, agenciadores de cargas, estaleiros, armadores, centros de distribuição atacadistas e varejistas (CDs), indústrias etc.). A modernização do TMIB e do porto de Jaraguá poderia favorecer o setor de petróleo e gás em Sergipe e Alagoas. Tais investimentos possibilitariam estimular a retomada da geração de empregos formais em Aracaju e Maceió, mitigando, assim, os reflexos negativos da crise econômica. Ademais, seria interessante estimular a indústria naval em Sergipe e Alagoas (estaleiros), gerando reflexos positivos no emprego e na renda.

Tabela 23: Principais produtos exportados e importados por Sergipe em 2018 e 2019.

2019			
Exportação	**Porcentagem**	**Importação**	**Porcentagem**
Sucos de frutas	50%	Geradores elétricos giratórios e suas partes	30%
Calçados	15%	Caldeiras de geradores de vapor, caldeiras de água sobreaquecida, aparelhos auxiliares e suas partes	23%
Açúcares e melaços	11%	Aquecimento e resfriamento de equipamentos e suas partes	7,2%
Equipamentos elétricos e não elétricos de uso doméstico	6,6%	Adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos)	4,8%
Outros produtos comestíveis e preparações	4,1%	Demais produtos – indústria de transformação	4,6%
Óleos essenciais, matérias de perfume e sabor	4,0%	Outras máquinas e equipamentos especializados para determinadas indústrias e suas partes	4,5%
Demais produtos – indústria de transformação	4,7%	Obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns	4,3%
Demais produtos	4,6%	Demais produtos	21,6%
2018			
Exportação	**Porcentagem**	**Importação**	**Porcentagem**
Sucos de frutas	54%	Trigo em grãos	15%
Calçados	15%	Adubos ou fertilizantes, nitrogênio, fósforo e potássio	14%
Açúcar refinado	4,8%	Coque de petróleo	7,8%
Produtos manufaturados	4,6%	Fios, cabos e condutores para uso elétrico	5,4%
Aparelhos eletromecânicos ou térmicos, de uso doméstico	4,2%	Produtos manufaturados	4,3%

Óleos essenciais e seus subprodutos	3,9%	Fios de fibra têxteis, sintéticas ou artificiais	4,3%
Suco de laranja não congelado	2,3%	Superfosfatos (adubos ou fertilizantes)	4,3%
Demais produtos	11,2%	Demais produtos	44,9%

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2019.

Em 2018 e 2019, as exportações de cargas sergipanas evidenciam a relevância da produção de cítricos e seu processamento industrial, para atender o mercado internacional e nacional (ênfase à Indústria Alimentícia Maratá[10]). Ademais, o estado de Sergipe mantém comércio com diversos países da América do Norte, América Sul, Europa, África e Ásia (tabela 24, mapa 2 e 3).

Tabela 24: Principais países das exportações e importações de Sergipe, 2019.

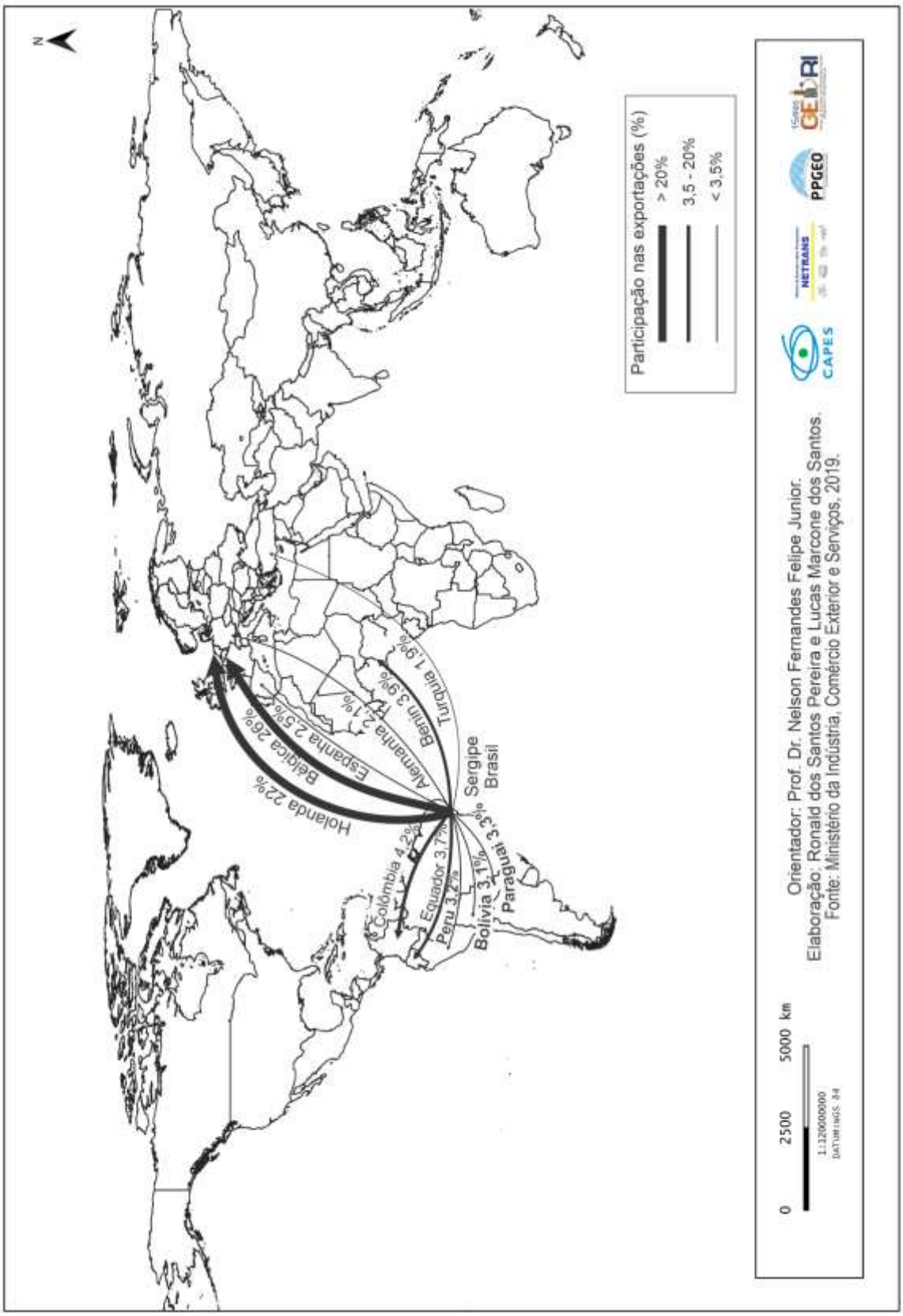
Exportação			**Importação**		
Países	**Porcentagem**	**Milhões U$**	**Países**	**Porcentagem**	**Milhões U$**
Bélgica	26%	12,31	Suíça	45%	328,52
Holanda	22%	10,32	EUA	25%	186,96
Colômbia	4,2%	1,99	A designar*	4,8%	35,01
Benin	3,9%	1,82	Indonésia	4,2%	30,65
Equador	3,7%	1,73	Camarões	3,5%	25,48
Paraguai	3,3%	1,55	China	2,52%	18,48
Peru	3,2%	1,49	Reino Unido	2,5%	18,37
Bolívia	3,1%	1,48	Argentina	2,4%	17,56
Espanha	2,5%	1,17	Rússia	1,4%	10,28
Alemanha	2,1%	968,52	Índia	1,2%	8,53
Turquia	1,9%	901,24	Alemanha	1,1%	7,98

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2019.
*A designar: Não possui a informação de qual país.

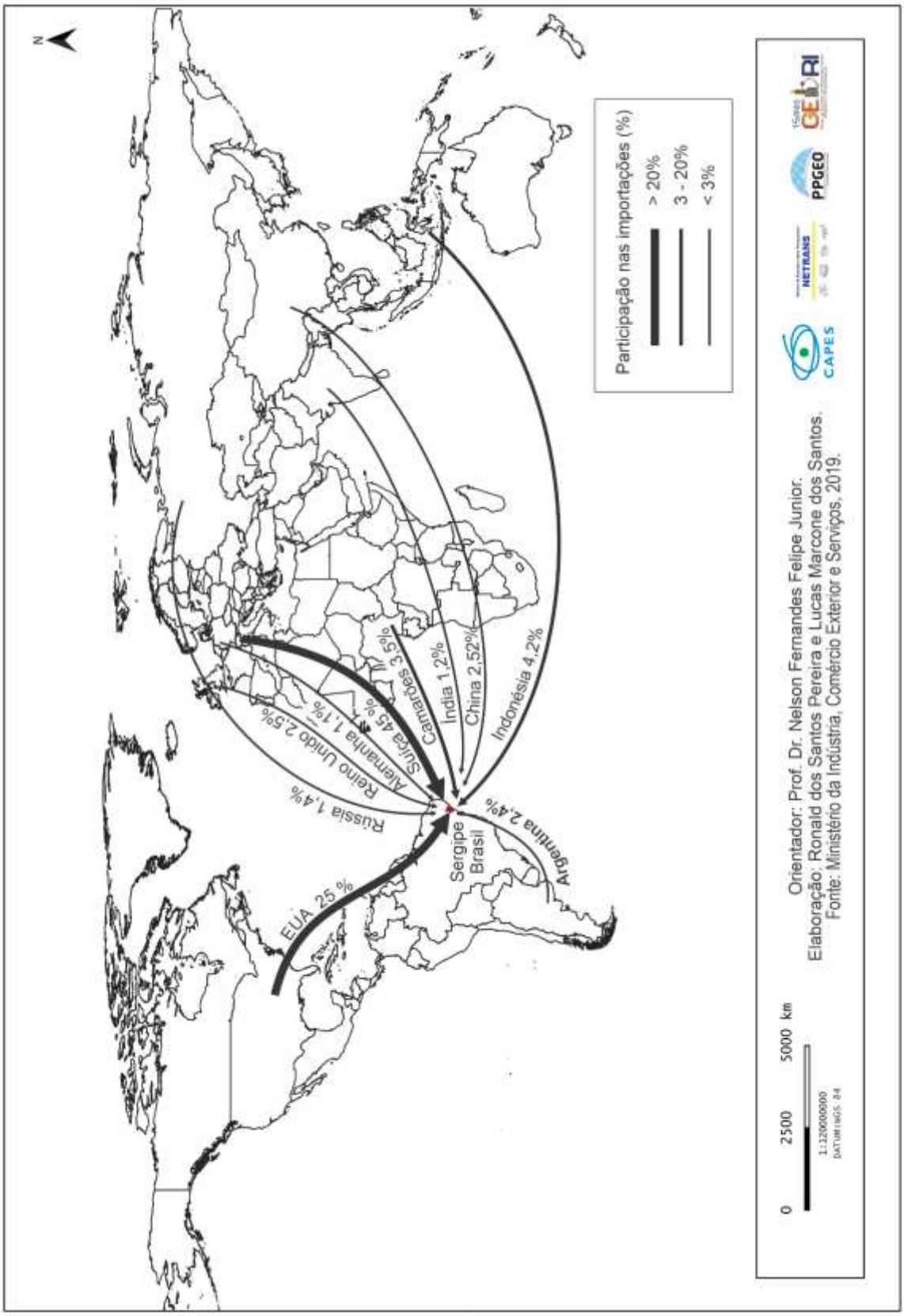
A diversificação da economia é relevante, pois favorece o efeito multiplicador interno e a geração de empregos e renda. Nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff (2003-2016) houve uma maior diversificação das parcerias comerciais de Sergipe e do Brasil, com destinos das exportações a países economicamente distintos, como Holanda, Colômbia e Estados Unidos, por exemplo.

[10] É um conglomerado de empresas atuantes nos mais variados segmentos do mercado, tais como: alimentos; agronegócios (pecuária e citricultura); descartáveis; embalagens plásticas; construção civil e exportação, dentre outros.

Mapa 2: Principais países das exportações de Sergipe, 2019.



Mapa 3: Principais países das importações de Sergipe, 2019.



No que tange ao perfil das cargas movimentadas no TMIB, verifica-se um predomínio dos granéis sólidos (em 2019, corresponderam a 96% do total), fato que reflete a dinâmica econômica regional e a necessidade de modernização para transportar mercadorias de maior valor agregado e conteúdo tecnológico (carga geral conteinerizada), pois isso é relevante para fomentar o efeito multiplicador interno em Sergipe (tabela 25).

Tabela 25: Movimentação portuária de Sergipe (2010-2019).

Grupo de mercadorias/2019		**Perfil de carga/2019**	
Sal, enxofre e outros	35,2%	Granel sólido	96,0%
Combustíveis e óleos	26,3%	Granel líquido e gasoso	0,0%
Adubo/fertilizante	15,2%	Carga geral	4,0%
Cereais	13,6%		
Minérios e outros	5,7%		
Carga de apoio	3,6%		
Reatores nucleares e outros	0,3%		
Grupo de mercadorias/2018		**Perfil de carga/2018**	
Combustíveis e óleos	39,2%	Granel sólido	65%
Adubo/fertilizante	24,2%	Granel líquido e gasoso	0,0%
Cereais	21,6%	Carga geral	35,0%
Sementes e frutos oleaginosos	5,5%		
Minérios e outros	2,2%		
Reatores nucleares e outros	2,2%		
Sal, enxofre e outros	2,1%		
Carga de apoio	1,9%		
Obras de ferro fundido	0,7%		
Máquinas e outros	0,3%		
Grupo de mercadorias/2017		**Perfil de carga/2017**	
Combustíveis e óleos	36,4%	Granel sólido	90,9%
Adubo/fertilizante	34,2%	Granel líquido e gasoso	6,9%
Cereais	16,5%	Carga geral	2,2%
Produtos químicos inorgânicos	6,9%		
Sal, enxofre e outros	2,1%		
Minérios e outros	1,8%		
Carga de apoio	1,6%		
Reatores nucleares e outros	0,6%		
Grupo de mercadorias/2016		**Perfil de carga/2016**	
Adubo/fertilizante	29,0 %	Granel sólido	91,3%
Combustíveis e óleos	28,1%	Granel líquido e gasoso	8,2%
Cereais	20,7%	Carga geral	0,6%

Produtos químicos inorgânicos	10,7%		
Sal, enxofre e outros	7,8%		
Sementes e frutos oleaginosos	3,2%		
Carga de apoio	0,6%		
Grupo de mercadorias/2015		**Perfil de carga/2015**	
Combustíveis e óleos	36,5%	Granel sólido	87,1%
Sementes e frutos oleaginosos	20,7%	Granel líquido e gasoso	10,4%
Adubo/fertilizante	15,5%	Carga geral	2,4%
Cereais	12,6%		
Produtos químicos inorgânicos	10,4%		
Carga de apoio	2,4%		
Sal, enxofre e outros	1,8%		
Grupo de mercadorias/2014		**Perfil de carga/2014**	
Coque de petróleo	40,7%	Granel sólido	74,7%
Combustíveis e óleos	21,8%	Granel líquido e gasoso	25,3%
Fertilizantes adubos	15,4%	Carga geral	0,0%
Trigo	9,8%		
Cimento	8,7%		
Produtos químicos inorgânicos	3,5%		
Grupo de mercadorias/2013		**Perfil de carga/2013**	
Coque de petróleo	39,7%	Granel sólido	70,9%
Combustíveis e óleos	29,1%	Granel líquido e gasoso	29,1%
Fertilizantes adubos	15,5%	Carga geral	0,1%
Trigo	10,5%		
Cimento	5,1%		
Carga de apoio	0,1%		
Grupo de mercadorias/2012		**Perfil de carga/2012**	
Coque de petróleo	38,9%	Granel sólido	66,8%
Combustíveis e óleos	29,6%	Granel líquido e gasoso	29,6%
Fertilizantes adubos	15,3%	Carga geral	3,6%
Trigo	10,3%		
Carga de apoio	3,0%		
Cimento	2,3%		
Grupo de mercadorias/2011		**Perfil de carga/2011**	
Combustíveis e óleos	41,7%	Granel sólido	58,2%
Coque de petróleo	34,7%	Granel líquido e gasoso	41,7%
Fertilizantes adubos	14,2%	Carga geral	0,0%
Trigo	9,4%		
Grupo de mercadorias/2010		**Perfil de carga/2010**	
Combustíveis e óleos	42,6%	Granel sólido	53,8%
Coque de petróleo	20,7%	Granel líquido e gasoso	42,6%
Trigo	19,2%	Carga geral	3,6%
Fertilizantes adubos	17%		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A movimentação no setor portuário sergipano nos últimos anos demonstra o grande predomínio dos granéis sólidos. É relevante a ampliação e modernização do setor portuário de Sergipe, pois muitas mercadorias importadas e exportadas pelo estado são movimentadas em outros portos da região Nordeste, como Salvador/BA e Suape/PE.

O planejamento estratégico portuário (logística de Estado) e as inversões públicas e privadas são fundamentais para fomentar o efeito de aglomeração de atividades (induzidas pelas demandas dos portos e terminais, como transporte rodoviário, estaleiros, serviços especializados, comércio, terminais alfandegados e não alfandegados, portos secos etc.). Potencializar a dinâmica portuária gera, consequentemente, importantes reflexos econômicos em âmbitos local e regional, sendo estratégico para o desenvolvimento, sobretudo, da "fachada litorânea" de Sergipe e da região Nordeste (tabela 26).

Tabela 26: Movimentação portuária da região Nordeste (2010-2019).

2019				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	52,3%	25,5%	3,9%	18,4%
Natal/RN	46,5%	53,4%	-	-
Cabedelo/PB	62,3%	-	37,7%	-
Suape/PE	2,1%	22,5%	73,8%	1,6%
Maceió/AL	70,8%	-	29,2%	-
TMIB/SE	96,0%	-	-	4,0%
Salvador/BA	12,9%	81,8%	-	5,3%
Itaqui/MA	62,7%	0,1%	32,6%	4,6%
2018				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	58,2%	18,7%	2,0%	21,2%
Natal/RN	41,0%	59,0%	-	-
Cabedelo/PB	59,2%	-	40,8%	-
Suape/PE	2,0%	21,7%	75,2%	1,1%
Maceió/AL	70,4%	-	29,6%	0,1%
TMIB/SE	65,0%	-	-	35,0%
Salvador/BA	8,6%	86,7%	-	4,7%
Itaqui/MA	66,2%	-	29,1%	4,6%
2017				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	58,4%	15,8%	6,1%	19,7%
Natal/RN	40,8%	56,9%	-	2,3%
Cabedelo/PB	55,2%	-	44,8%	-
Suape/PE	1,6%	22,5%	74,2%	1,7%
Maceió/AL	65,0%	-	34,5%	0,6%
TMIB/SE	90,9%	-	6,9%	2,2%
Salvador/BA	8,6%	86,1%	-	5,3%
Itaqui/MA	66,3%	-	25,8%	7,9%

2016				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	60,4%	19,2%	10,3%	10,1%
Natal/RN	48,6%	51,0%	-	0,3%
Cabedelo/PB	50,5%	-	49,4%	0,1%
Suape/PE	1,6%	20,8%	76,4%	1,1%
Maceió/AL	64,7%	-	34,3%	1,0%
TMIB/SE	91,3%	-	8,2%	0,6%
Salvador/BA	9,8%	84,5%	-	5,7%
Itaqui/MA	55,1%	0,1%	36,1%	8,7%
2015				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	53,7%	27,5%	10,8%	7,9%
Natal/RN	45,7%	53,9%	-	0,4%
Cabedelo/PB	50,7%	-	44,9%	4,3%
Suape/PE	3,7%	22,9%	72,3%	1,1%
Maceió/AL	66,3%	-	32,1%	1,6%
TMIB/SE	87,1%	-	10,4%	2,4%
Salvador/BA	7,3%	86,0%	0,5%	6,2%
Itaqui/MA	57,6%	0,3%	35,1%	7,0%
2014				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	43,8%	24,7%	20,7%	10,9%
Natal/RN	40,7%	56,3%	-	3,0%
Cabedelo/PB	57,5%	0,1%	39,4%	3,1%
Suape/PE	5,8%	31,6%	60,8%	1,8%
Maceió/AL	68,8%	-	29,6%	1,6%
TMIB/SE	93,2%	-	4,4%	2,4%
Salvador/BA	15,9%	79,0%	0,5%	4,6%
Itaqui/MA	49,2%	1,0%	44,3%	5,5%
2013				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	29,7%	26,9%	27,5%	15,9%
Natal/RN	30,2%	68,3%	-	1,5%
Cabedelo/PB	59,3%	-	38,1%	2,6%
Suape/PE	5,3%	35,1%	57,4%	2,2%
Maceió/AL	67,8%	-	-	1,6%
TMIB/SE	96,6%	-	-	3,4%
Salvador/BA	12,5%	81,9%	0,8%	4,8%
Itaqui/MA	52,8%	0,6%	45,7%	0,9%
2012				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	32,1%	36,9%	11,9%	19,1%
Natal/RN	35,5%	55,4%	-	9,1%
Cabedelo/PB	57,8%	-	39,1%	3,2%
Suape/PE	5,7%	41,3%	51,4%	1,6%
Maceió/AL	66,2%	-	30,2%	3,6%
TMIB/SE	52,2%	-	-	47,8%

Salvador/BA	9,3%	82,1%	2,0%	6,7%
Itaqui/MA	50,3%	0,6%	48,1%	1,0%
2011				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	21,6%	53,0%	10,3%	15,1%
Natal/RN	51,6%	43,3%	0,1%	5,0%
Cabedelo/PB	55,8%	-	42,3%	1,9%
Suape/PE	6,9%	45,0%	46,8%	1,3%
Maceió/AL	70,3%	-	28,4%	1,3%
TMIB/SE	99,9%	-	-	0,1%
Salvador/BA	11,7%	79,6%	1,1%	7,6%
Itaqui/MA	48,4%	0,1%	50,3%	1,1%
2010				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Pecém/CE	-	47,9%	22,4%	29,7%
Natal/RN	38,2%	46,9%	-	14,9%
Cabedelo/PB	49,4%	0,1%	45,5%	5,0%
Suape/PE	7,0%	43,7	46,4%	2,8%
Maceió/AL	66,3%	2,2%	27,8%	3,7%
TMIB/SE	94,0%	-	-	6,0%
Salvador/BA	12,0%	78,0%	2,4%	7,7%
Itaqui/MA	42,0%	-	55,4%	2,6%

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Os portos de Pernambuco, Bahia e Ceará – por estarem localizados em estados com níveis de industrialização mais elevados (concentração econômica) – apresentam uma dinâmica maior. Ademais, destacam-se também a logística privada (armazenagem e distribuição), as tecnologias tangíveis e intangíveis para a operação portuária, a maior capacidade de movimentar cargas acondicionadas, entre outros. A falta de modernização do setor portuário de Sergipe e Alagoas prejudica a movimentação de mercadorias (especialmente em contêineres) e o desenvolvimento econômico dos dois estados.

Segundo Pacheco (2016), a dinâmica do conjunto da economia brasileira continua sendo determinada, em grande medida, pelo consumo e pelo investimento público e privado, especialmente se considerar a extensão do território, os desequilíbrios endógenos existentes e as características da sua estrutura produtiva. Ademais, ainda que as exportações sejam importantes, a recuperação da atividade econômica nacional depende de mudanças institucionais, produtivas, tecnológicas, circulatórias, de investimentos, de demanda e de planejamento.

Nesse sentido, as inversões em infraestruturas e (quadro 5), notadamente os investimentos e obras do PAC, foram/são importantes para o desenvolvimento econômico e social e ainda permitem desconcentrar parte da atividade econômica no território, como houve

relativamente no Brasil nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff (sobretudo entre 2007 e 2013).

Quadro 5: Alguns investimentos relevantes do PAC no Nordeste.

Investimento público	Estágio/investimento previsto
Construção do viaduto da PRF no entroncamento BR-104/316/AL/Alagoas	Em obras/ R$ 85.169.047,12 milhões
Aeroporto de Aracaju – ampliação e reforma da PPD/Sergipe	Em obras/ R$ 85.330.000,00 milhões
Porto de Salvador (BA) Ampliação do quebra-mar	Em obras/ R$ 120.001.038,00 milhões
Porto de cabedelo – Dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário - PB	Em obras/ R$ 147.500.000,00 milhões
Porto de Fortaleza (CE) – Construção e pavimentação de terminal de contêineres	Concluído/ R$ 32.500.000,00 milhões

Fonte: Ministério do Planejamento, 2020.

O sistema portuário brasileiro é heterogêneo, variando nas toneladas (quantidades) movimentadas, tipos de mercadorias e valor agregado. Isso está relacionado à fatores como a dinâmica econômica regional, modernizações, investimentos, expansão das conexões intermodais, estratégias logísticas e competitivas das empresas que atuam no setor portuário e marítimo, condições retroportuárias (retroporto), adequações/alterações do sistema normativo e tributário, incentivos fiscais ("guerra fiscal" entre estados e municípios) e outros.

Segundo Vainer (2007), a guerra fiscal expressa, de um lado, o vácuo de políticas territoriais na escala federal e, de outro, a emergência de novas formas de articulação entre capitais e forças políticas que favorecem uma redefinição das relações entre as escalas subnacionais (municipal, estadual e regional), nacional e global.

Falta um pacto territorial democraticamente estabelecido que reconheça a autonomia de estados e municípios, mas, também, ao mesmo tempo, sua necessária solidariedade e complementaridade. No Brasil, evidencia-se uma situação propícia à eclosão de uma guerra de todos contra todos, da qual saem vencedoras, como se sabe, as empresas privadas, que promovem verdadeiros leilões para os que ofereçam maiores vantagens – fiscais, fundiárias, ambientais etc. (VAINER, 2007).

> Não é um ou outro espaço que fica mais competitivo, mas sim determinados agentes que estão presentes nele e que possuem maior capacidade de organizá-

> lo. Esses agentes, por intermédio do território, atuam como forças capazes de atrair investimentos e de ampliar as suas capacidades de competitividade e de rentabilidade. Entre eles está o Estado que nada mais é do que um campo onde as classes se confrontam (SILVEIRA, 2020, p. 47).

Assim, não é possível entender a "competitividade entre os territórios" sem compreender o papel da União (governo central), do estado federativo (governo estadual) e, especialmente, dos municípios (governo local). É no âmbito dos municípios que ocorre a legitimação das leis, das normas e das discussões sobre a produção e o ordenamento de um espaço mais coeso aos interesses seletivos das grandes corporações (SILVEIRA, 2020).

Os portos públicos e os terminais privados das macrorregiões Sul e Sudeste concentram os fluxos de maior valor agregado e conteúdo tecnológico, com destaque às movimentações de bens industriais e contêineres (tabela 27).

Tabela 27: Movimentação portuária no Sudeste e Sul do país (2010-2019).

2019				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	-	-	100%
Rio de Janeiro/RJ	19,4%	64,1%	2,0%	14,4%
Angra dos Reis/RJ	-	-	-	100%
São Sebastião/SP	94,3%	-	2,3%	3,4%
Santos/SP	49,7%	34,3%	12,3%	3,7%
Antonina/PR	94,6%	-	-	5,4%
Paranaguá/PR	71,0%	19,6%	6,7%	2,6%
São Francisco do Sul/SC	75,0%	-	0,2%	24,9%
Itajaí/SC	-	99,4%	-	0,6%
Imbituba/SC	79,6%	14,6%	0,9%	5,0%
Porto Alegre/RS	88,1%	-	0,5%	11,4%
Pelotas/RS	4,4%	-	-	95,6%
Rio Grande/RS	41,0%	29,8%	13,2%	16,0%
2018				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	-	-	100%
Rio de Janeiro/RJ	17,2%	67,7%	1,3%	13,8%
Angra dos Reis/RJ	-	-	100%	-
São Sebastião/SP	89,3%	-	-	10,7%
Santos/SP	44,9%	29,7%	19,4%	6,0%
Antonina/PR	94,1%	-	-	5,9%
Paranaguá/PR	72,5%	17,9%	6,4%	3,2%
São Francisco do Sul/SC	75,8%	-	0,1%	24,1%
Itajaí/SC	-	99,4%	-	0,6%
Imbituba/SC	73,3%	20,5%	2,3%	3,9%
Porto Alegre/RS	96,4%	-	-	3,6%
Pelotas/RS	9,4%	-	-	90,6%

Rio Grande/RS	42,2%	31,7%	12,6%	13,5%
2017				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	-	-	100%
Rio de Janeiro/RJ	12,1%	67,4%	0,7%	19,8%
Angra dos Reis/RJ	-	-	100%	-
São Sebastião/SP	83,8%	0,1%	-	16,1%
Santos/SP	51,3%	33,0%	12,7%	3,0%
Antonina/PR	85,4%	-	-	14,6%
Paranaguá/PR	72,4%	18,3%	5,7%	3,7%
São Francisco do Sul/SC	76,7%	-	0,1%	23,2%
Itajaí/SC	-	99,6%	-	0,4%
Imbituba/SC	82,0%	14,6%	2,3%	1,1%
Porto Alegre/RS	98,9%	-	0,7%	0,4%
Pelotas/RS	7,6%	-	-	92,4%
Rio Grande/RS	43,5%	32,5%	13,9%	10,1%
2016				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	0,1%	-	-	99,9%
Rio de Janeiro/RJ	16,4%	65,8%	0,6%	17,1%
Angra dos Reis/RJ	-	-	-	-
São Sebastião/SP	81,8%	-	-	18,2%
Santos/SP	51,6%	33,0%	12,4%	3,0%
Antonina/PR	90,5%	-	-	9,5%
Paranaguá/PR	70,5%	20,6%	5,9%	3,1%
São Francisco do Sul/SC	76,6%	0,8%	-	22,7%
Itajaí/SC	-	96,6%	-	3,4%
Imbituba/SC	86,5%	8,5%	2,8%	2,2%
Porto Alegre/RS	99,7%	-	-	0,3%
Pelotas/RS	16,2%	-	-	83,8%
Rio Grande/RS	41,0%	30,3%	15,2%	13,5%
2015				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	-	8,0%	91,9%
Rio de Janeiro/RJ	16,9%	64,0%	2,7%	16,4%
Angra dos Reis/RJ	10,9%	-	87,1%	1,9%
São Sebastião/SP	73,9%	0,1%	-	26%
Santos/SP	52,0%	33,1%	11,7%	3,2%
Antonina/PR	97,3%	-	-	2,7%
Paranaguá/PR	71,8%	21,6%	4,8%	1,8%
São Francisco do Sul/SC	75,1%	5,7%	0,1%	19,0%
Itajaí/SC	-	99,8%	-	0,2%
Imbituba/SC	78,2%	12,7%	3,2%	5,9%
Porto Alegre/RS	99,4%	-	-	0,6%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	46,8%	32,1%	13,9%	7,2%
2014				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	14,5%	-	60,8%	24,7%

Rio de Janeiro/RJ	17,4%	62,9%	1,8%	17,8%
Angra dos Reis/RJ	4,5%	-	90,8%	4,7%
São Sebastião/SP	81,6%	0,2%	-	18,2%
Santos/SP	49,3%	34,9%	12,0%	3,8%
Antonina/PR	100%	-	-	-
Paranaguá/PR	71,1%	21,4%	6,2%	1,3%
São Francisco do Sul/SC	66,8%	7,6%	-	25,6%
Itajaí/SC	-	100%	-	-
Imbituba/SC	76,1%	17,6%	3,0%	3,3%
Porto Alegre/RS	99,3%	-	-	0,7%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	47,2%	31,8%	17,9%	3,1%
2013				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	7,0%	-	41,7%	51,3%
Rio de Janeiro/RJ	16,8%	67,1%	1,8%	14,3%
Angra dos Reis/RJ	7,0%	-	90,7%	2,3%
São Sebastião/SP	73,8%	0,1%	-	26%
Santos/SP	49,5%	33,8%	12,5%	4,2%
Antonina/PR	98,5%	-	-	1,5%
Paranaguá/PR	72,2%	18,9%	6,6%	2,3%
São Francisco do Sul/SC	71,5%	6,8%	-	21,7%
Itajaí/SC	-	99,9%	-	0,1%
Imbituba/SC	84,5%	7,2%	4,1%	4,2%
Porto Alegre/RS	99,3%	-	-	0,7%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	46,6%	31,3%	18,5%	3,6%
2012				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	-	0,1%	99,9%
Rio de Janeiro/RJ	16,9%	72,8%	0,3%	10,0%
Angra dos Reis/RJ	36,7%	-	36,7%	26,6%
São Sebastião/SP	68,3%	0,5%	-	31,2%
Santos/SP	48,4%	34,5%	13,5%	3,6%
Antonina/PR	92,1%	-	-	7,9%
Paranaguá/PR	73,9%	16,3%	7,7%	2,2%
São Francisco do Sul/SC	64,1%	12,4%	1,4%	22,1%
Itajaí/SC	-	100%	-	-
Imbituba/SC	75,4%	12,8%	5,2%	6,7%
Porto Alegre/RS	99,4%	-	-	0,6%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	42,1%	36,1%	16,6%	5,2%
2011				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	0,3%	-	99,7%
Rio de Janeiro/RJ	17,5%	61,6%	2,0%	18,9%
Angra dos Reis/RJ	-	-	-	100%
São Sebastião/SP	87,7%	-	-	12,3%
Santos/SP	44,8%	36,0%	14,7%	4,5%
Antonina/PR	91,3%	-	1,0%	7,7%

Paranaguá/PR	71,5%	17,0%	6,5%	5,0%
São Francisco do Sul/SC	53,2%	21,7%	1,6%	23,5%
Itajaí/SC	-	100%	-	-
Imbituba/SC	80,8%	8,6%	4,9%	5,6%
Porto Alegre/RS	98,7%	0,1%	-	1,2%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	45,3%	34,6%	15,1%	5,0%
2010				
Porto/terminal	**Granel sólido**	**Carga conteinerizada**	**Granel líquido e gasoso**	**Carga geral**
Niterói/RJ	-	3,2%	0,1%	96,6%
Rio de Janeiro/RJ	14,9%	55,1%	3,0%	27,0%
Angra dos Reis/RJ	-	5,0%	-	95,0%
São Sebastião/SP	92,4%	-	0,1%	7,5%
Santos/SP	48,0%	31,9%	14,3%	5,7%
Antonina/PR	78,9%	-	-	21,1%
Paranaguá/PR	76,5%	15,4%	6,0%	2,1%
São Francisco do Sul/SC	55,4%	13,1%	0,6%	30,9%
Itajaí/SC	-	99,9%	0,1%	0,1%
Imbituba/SC	64,6%	19,7%	6,4%	9,3%
Porto Alegre/RS	98,3%	-	0,8%	0,9%
Pelotas/RS	100%	-	-	-
Rio Grande/RS	48,9%	32,6%	13,7%	4,8%

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Os fluxos de cargas nos portos/terminais do Sul e Sudeste refletem a concentração econômica existente no Centro-Sul do país. Destacam-se os granéis sólidos, advindos dos estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste, e os produtos de maior valor agregado (carga geral e mercadorias conteinerizadas), com destaque para o estado de São Paulo. Os portos de Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ, Paranaguá/PR, Itajaí/SC, Itapoá/SC, Navegantes/SC, São Francisco do Sul/SC, Imbituba/SC e Rio Grande/RS possuem uma importante participação na movimentação de cargas acondicionadas no Sul e Sudeste do país. Eles estão localizados próximos das áreas mais industrializadas do Brasil. Comparativamente, o TMIB e o Porto de Jaraguá apresentam movimentações de cargas, navios e caminhões muito inferiores aos principais portos brasileiros.

Os caminhões que transportam cargas até o Terminal Marítimo Inácio Barbosa e o Porto de Jaraguá devem obedecer todos os requisitos de segurança. Precisam esperar até serem chamados e depois se deslocam até a posição específica de descarregamento. O próprio funcionário do terminal é que se encarrega de descarregar o veículo. Existe um protocolo de segurança que visa evitar acidentes, assim, somente algumas pessoas de cada empresa recebem autorização para entrar no terminal.

O horário estipulado para entrar e descarregar a carga tem que ser respeitado, caso contrário o caminhão será remanejado para outro horário, sendo acompanhado pelo fiscal a todo instante. As frutas são transportadas em embarcações e helicópteros até as plataformas da Petrobras.

O terminal exige que os produtos permaneçam em paletes de madeira e sejam refrigerados (se necessário) para manter a qualidade e para agilizar a checagem da mercadoria através da pesagem, ou seja, se faltarem quilogramas, não permite-se o embarque da carga. No TMIB predominam os contratos de trabalho por tempo pré-estabelecido (determinado) com as empresas terceirizadas, podendo ser por um dia, uma semana, um mês ou um ano, sendo obrigatório seguir todas as normas internas de segurança. Apesar de ser pequeno, no terminal há uma logística que otimiza o uso das suas instalações.

De acordo com Cruz (2016), um complexo portuário e logístico se caracteriza pela intensa aglomeração de empresas de transportes, armazenamento e logística de cargas, e isso gera uma densidade de fixos e fluxos no território. No entorno do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e do Porto de Jaraguá não existe essa dinâmica intensa, diferentemente, por exemplo, de Itajaí e Navegantes, no estado de Santa Catarina.

O TMIB ajuda no suporte às embarcações de apoio que seguem para as plataformas de petróleo – a Petrobras explora e produz petróleo em Sergipe próximo à costa. O campo de Carmópolis/SE é destaque, sendo o primeiro descoberto na bacia sedimentar de Sergipe-Alagoas, em 1963. A produção no estado de Alagoas é basicamente terrestre, com destaque para a produção de gás natural. O único campo marítimo localizado nesse estado é o de Paru (100 km a sudoeste da capital Maceió) (PETROBRAS, 2020).

No Porto de Jaraguá há movimentação de caminhões-tanque para o transporte de álcool, diesel e gasolina, seguindo diretamente às distribuidoras. Esses produtos atendem o estado de Alagoas (PETROBRAS, 2020). O TMIB é responsável por parte do armazenamento e embarque do petróleo produzido em Sergipe, tanto nos campos terrestres de Carmópolis, Siriri e Riachuelo, quanto na plataforma continental. O terminal é utilizado, eventualmente, como entreposto para armazenar o óleo proveniente das bacias do Rio Grande do Norte, Ceará, Amazonas, Alagoas e Espírito Santo (PETROBRAS, 2020).

Nesse sentido, destaca-se que, para averiguar a evolução de estruturas produtivas nas escalas nacional e regional, é central que se realize uma análise dos movimentos da variável-chave do desenvolvimento das forças produtivas: o investimento. É preciso considerar a complexidade dos determinantes das inversões de capital e verificar se ocorreu no

espaço a mera ocupação de capacidade produtiva já existente ou o implante de novas plantas industriais e de ramos até então inexistentes, aprofundando as inter-ramificações e, com elas, as inter-regionalidades e interurbanidades (BRANDÃO, 2019).

Ademais, os Grandes Projetos de Investimentos (GPIs) quase sempre se fazem nos corredores e gabinetes, à margem de qualquer exercício de planejamento compreensivo e distante de qualquer debate público. Antes de reorganizar os territórios, os grandes projetos se estruturam através de grupos de interesses e *lobbies*, coalizões políticas que expressam articulações econômico-financeiras e políticas (VAINER, 2007).

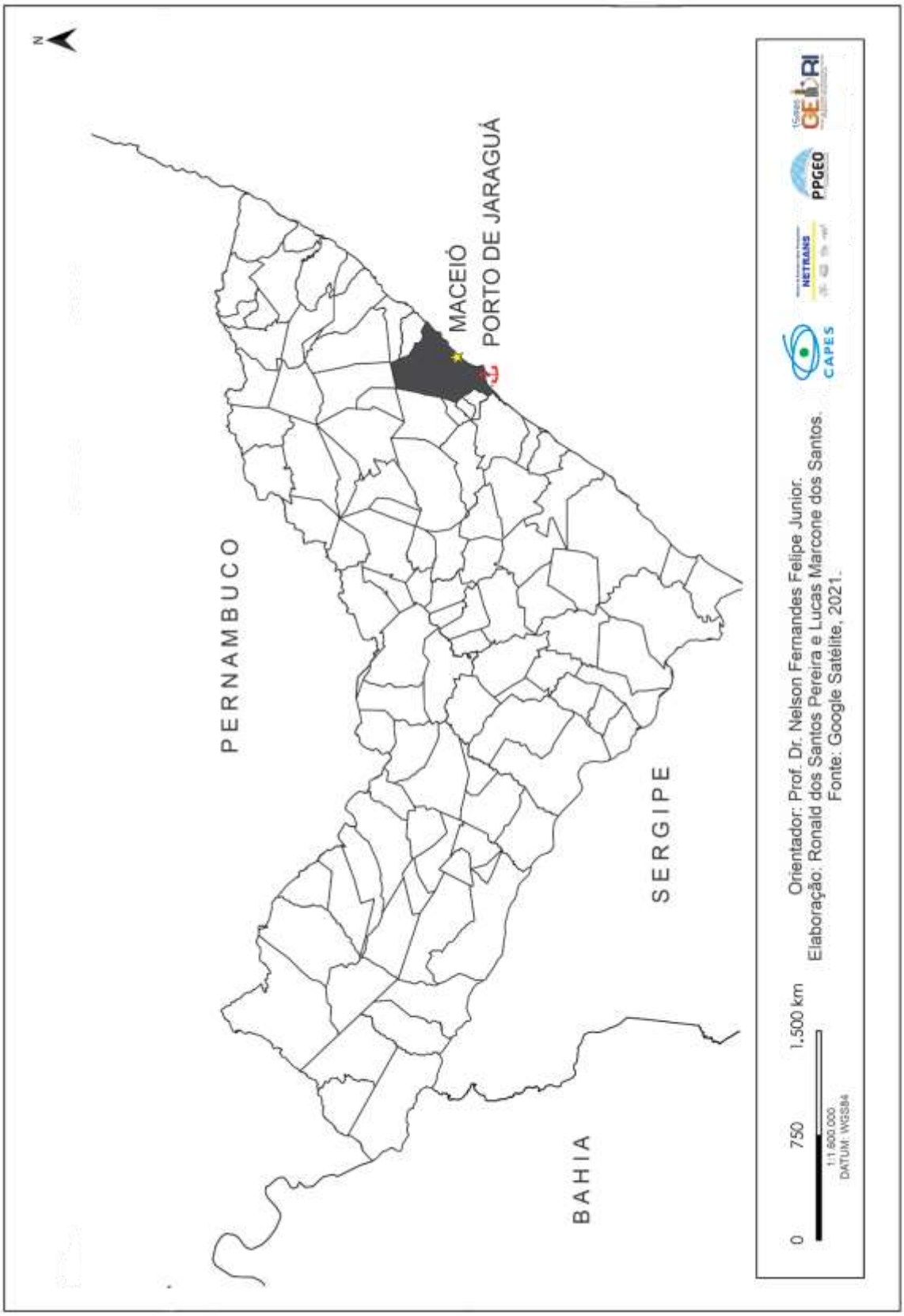
3.2. O Porto de Jaraguá

O Porto de Jaraguá localiza-se no município de Maceió (Alagoas) (mapa 4) e é gerenciado pela Administração do Porto de Maceió (APMC), que é vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). Em 1940 ocorreu a inauguração do cais, porém as operações começaram oficialmente em 1942, quando houve o primeiro embarque de açúcar. Em 1990, a Portobras (então gestora do porto) foi extinta e o Porto de Maceió passou para a CODERN (APMC, 2019).

O Porto de Maceió possui 5 armazéns, sendo 4 externos com 1.600 m² de área e capacidade útil de 12.000 m³ cada, e 1 interno no cais comercial com 6.000 m² de área e capacidade estática de 15.000 m³. Pátio pavimentado com área de 26.000 m² para movimentação e estocagem de cargas. O berço tem profundidade de 8,5 metros, sendo insuficiente para operar grandes navios, como os Panamax (possuem 12 metros de calado) (APMC, 2019).

As principais rodovias de articulação ao Porto de Maceió são: AL-101, BR-316, BR-104 e BR-101. O acesso ferroviário é servido por uma linha entre Lourenço Albuquerque e Jaraguá, da concessionária Transnordestina Logística (TNL). Esse ramal de conexão à capital alagoana tem aproximadamente 34,5 quilômetros de extensão em bitola métrica, onde atualmente não há transporte de cargas, uma vez que a linha está desativada pela concessionária (APMC, 2019).

Mapa 4: Localização do Porto de Jaraguá, Maceió – Alagoas.



Em 9 de agosto de 1963, foi editado o Decreto Presidencial n° 52.345, suspendendo a concessão ao Governo Estadual, em vigor desde novembro de 1933, e fixando a vinculação da Administração do Porto de Maceió à União. Desde 1990, o Porto de Maceió integra a estrutura organizacional da companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), também sob o comando federal (APMC, 2019). A movimentação no porto não é expressiva (tabela 28), decorrente de fatores como a dinâmica econômica estadual, a incipiente modernização e a escassez de investimentos ao longo do tempo.

Tabela 28: Movimentação total de cargas no Porto de Jaraguá (2002-2019).

Anos	**Quantidade (toneladas)**
2002	2.728.408
2003	2.857.620
2004	3.324.224
2005	3.353.324
2006	3.511.207
2007	3.113.369
2008	3.753.343
2009	2.780.348
2010	2.981.342
2011	3.304.243
2012	3.000.873
2013	2.581.557
2014	2.758.556
2015	2.431.760
2016	1.971.848
2017	1.974.055
2018	1.765.433
2019	1.625.007
Total movimentado em Jaraguá	**49.816.517**
Total Nordeste/2019	**327.441.275**
Total Brasil /2019	**1.104.298.070**

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Entre 2002 e 2008 houve um incremento da movimentação de cargas, sendo reflexo da dinâmica econômica estadual, nacional e internacional. Principalmente a partir de 2013, tem-se uma diminuição dos fluxos de mercadorias, consequência da produção de açúcar, da desaceleração da economia brasileira e, especialmente da política neoliberal vigente desde 2016, agudizando a crise econômica na região Nordeste e no país (tabela 29).

Tabela 29: Produtos movimentados no Porto de Jaraguá (2010-2019).

2019					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	830.927	Trigo e mistura de trigo com centeio	60.875	Álcool etílico não desnaturado	68.138
Melaços resultantes da extração ou refinação do açúcar	20.181	Coque de petróleo	11.004	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	6.984
		Adubos (fertilizantes)	244.717	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	252.635
2018					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	937.589	Trigo e mistura de trigo com centeio	85.182	Álcool etílico não desnaturado	118.918
		Adubos (fertilizantes)	205.426	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	6.096
		Caldeiras de vapor	1.105	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	262.620
2017					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	995.603	Trigo e mistura de trigo com centeio	76.612	Álcool etílico não desnaturado	220.408

Álcool etílico não desnaturado	3.884	Coques e semicoques de hulha	7.172	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	281.683
Adubos (fertilizantes)	13.055	Adubos (fertilizantes)	194.747		
Centrifugadores	4.801	Outras obras de plástico	403		
		Partes de máquinas ou de aparelhos	1.667		
2016					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	972.197	Trigo e mistura de trigo com centeio	36.150	Álcool etílico não desnaturado	91.011
Melaços resultantes da extração ou refinação do açúcar	11.978	Farinhas de trigo ou de mistura de trigo com centeio	9.373	Óleos e outros produtos provenientes da destilação dos alcatrões de hulha a alta temperatura	11.684
Máquinas e aparelhos	3.220	Grãos de cereais	54.933	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	338.350
		Álcool etílico não desnaturado	2.500	Transformadores elétricos e conversores elétricos estáticos	310
		Escória de altos fornos granulada	22.266		
		Adubos (fertilizantes)	179.269		
2015					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente	1.294.815	Trigo e mistura de trigo com centeio	76.923	Álcool etílico não desnaturado	47.428

pura, no estado sólido					
Outros açúcares	30.852	Grãos de cereais	8.933	Óleos e outros produtos provenientes da destilação dos alcatrões de hulha a alta temperatura	32.817
Álcool etílico não desnaturado	25.800	Fosfatos de cálcio naturais	16.457	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	370.416
Sacos de quaisquer dimensões, para embalagens	2	Cimentos hidráulicos	21.815		
Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes	1.518	Escória de altos fornos granulada	10.274		
Óleos de petróleo ou minerais betuminosos	35.000	Coque de petróleo	48.109		
		Adubos (fertilizantes)	148.847		
2014					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1.490.708	Trigo e mistura de trigo com centeio	74.341	Trigo e mistura de trigo com centeio	31.380
Álcool etílico não desnaturado	26.708	Fosfatos de cálcio naturais	14.650	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	510.759
		Cimentos hidráulicos	65.040		
		Escória de altos fornos granulada	74.643		
		Coque de petróleo	70.425		
		Adubos (fertilizantes)	115.915		
2013					

Longo Curso				Cabotagem	
Exportações		Importações			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1.364.937	Trigo e mistura de trigo com centeio	83.736	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	7.001
Álcool etílico não desnaturado	28.649	Fosfatos de cálcio naturais	30.301	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	499.868
Sacos de quaisquer dimensões, para embalagens	1	Cimentos hidráulicos	54.114	Transformadores elétricos e conversores elétricos estáticos	84
		Coque de petróleo	127.908		
		Adubos (fertilizantes)	138.679		
		Outras obras de ferro ou aço	696		
		Aparelhos e dispositivos	725		
2012					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1.697.029	Trigo e mistura de trigo com centeio	117.987	Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos	7.151
Álcool etílico não desnaturado	79.555	Fosfatos de cálcio naturais	32.946	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	543.419
Sacos de quaisquer dimensões, para embalagens	5	Cimentos hidráulicos	69.054		
		Coque de petróleo	61.392		
		Adubos (fertilizantes)	111.368		

		Outro motores e máquinas motrizes	738		
		Partes reconhecíveis	49		
		Outras máquinas e aparelhos de terraplanagem	1.930		
		Suportes preparados para gravação de som	662		
2011					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**
Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1.924.366	Trigo e mistura de trigo com centeio	91.960	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	454.546
Álcool etílico não desnaturado	148.931	Álcool etílico não desnaturado	71.187	Transformadores elétricos e conversores elétricos estáticos	355
		Enxofre de qualquer espécie	3.063		
		Fosfatos de cálcio naturais	17.563		
		Cimentos hidráulicos	83.442		
		Coque de petróleo	73.801		
		Adubos (fertilizantes)	168.491		
		Aparelhos e dispositivos	707		
		Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes	1.950		
2010					
Longo Curso				**Cabotagem**	
Exportações		**Importações**			
Carga	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**	**Carga**	**Quantidade**

Açúcares de cana ou de beterraba e sacarose quimicamente pura, no estado sólido	1.007.547	Trigo e mistura de trigo com centeio	70.978	Trigo e mistura de trigo com centeio	30.466
Melaços resultantes da extração ou refinação do açúcar	46.893	Álcool etílico não desnaturado	11.390	22G0-General purpose	750
Álcool etílico não desnaturado	49.201	Enxofre de qualquer espécie	3.318	22R0-Box, Refri. Ext. power	5
		Cimentos hidráulicos	40.997	Óleos de petróleo ou de minerais betuminosos	383.669
		Coque de petróleo	64.477	42G0-General purpose	15.785
		Fosfinatos	16.875	42R0-Box, Refri. Ext. power	1.120
		Álcoois acíclicos	11.383	49G9-Other General	120
		Adubos (fertilizantes)	145.591		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

No que tange à movimentação de longo curso no Porto de Jaraguá, entre 2010 e 2019, destacam-se os açúcares, álcool etílico, coque de petróleo, adubos/fertilizantes, trigo etc. Na cabotagem, têm-se o trigo, os óleos e outros (tabela 30).

Tabela 30: Principais produtos exportados e importados por Alagoas em 2018 e 2019.

2019			
Exportação	**Porcentagem**	**Importação**	**Porcentagem**
Açúcares **e** melaços	89%	Adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos)	8,8%
Demais produtos - Indústria de transformação	4,9%	Outros hidrocarbonetos e seus derivados halogenados, sulfonados, nitrados ou nitrosados	8,1%
Materiais de construção de argila e materiais de construção refratários	2,3%	Ácidos carboxílicos e seus anidridos, halogenetos, peróxidos e perácidos e seus derivados	5,5%
Polímeros de cloreto de vinila ou de outras	1,5%	Casacos femininos e infantis, capas, jaquetas, ternos, calças,	

olefinas halogenadas, em formas primárias		shorts, camisas, vestidos e saias, roupa interior, de dormir e artigos semelhantes de tecidos, de malha	5,4%
Tabaco em bruto	1,3%	Malas, pastas, estojos e sacos de viajem; bolsas e artefatos semelhantes	4,7%
Demais produtos	1,0%	Demais produtos	67,5%
2018			
Exportação	**Porcentagem**	**Importação**	**Porcentagem**
Açúcar	57%	Produtos manufaturados	26%
Centrifugadores e aparelhos para filtrar ou depurar	35%	Ácidos carboxílicos, anidridos, halogenetos	5,4%
Policloreto de vinila (PVC)	2,3%	Hidróxido de sódio (soda cáustica)	4,0%
Soja e farelos	2,1%	Adubos e fertilizantes	3,6%
Pisos e revestimentos cerâmicos	1,1%	Hidrocarbonetos e seus derivados halogenados	3,3%
Demais produtos	2,5%	Demais produtos	57,7%

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2019.

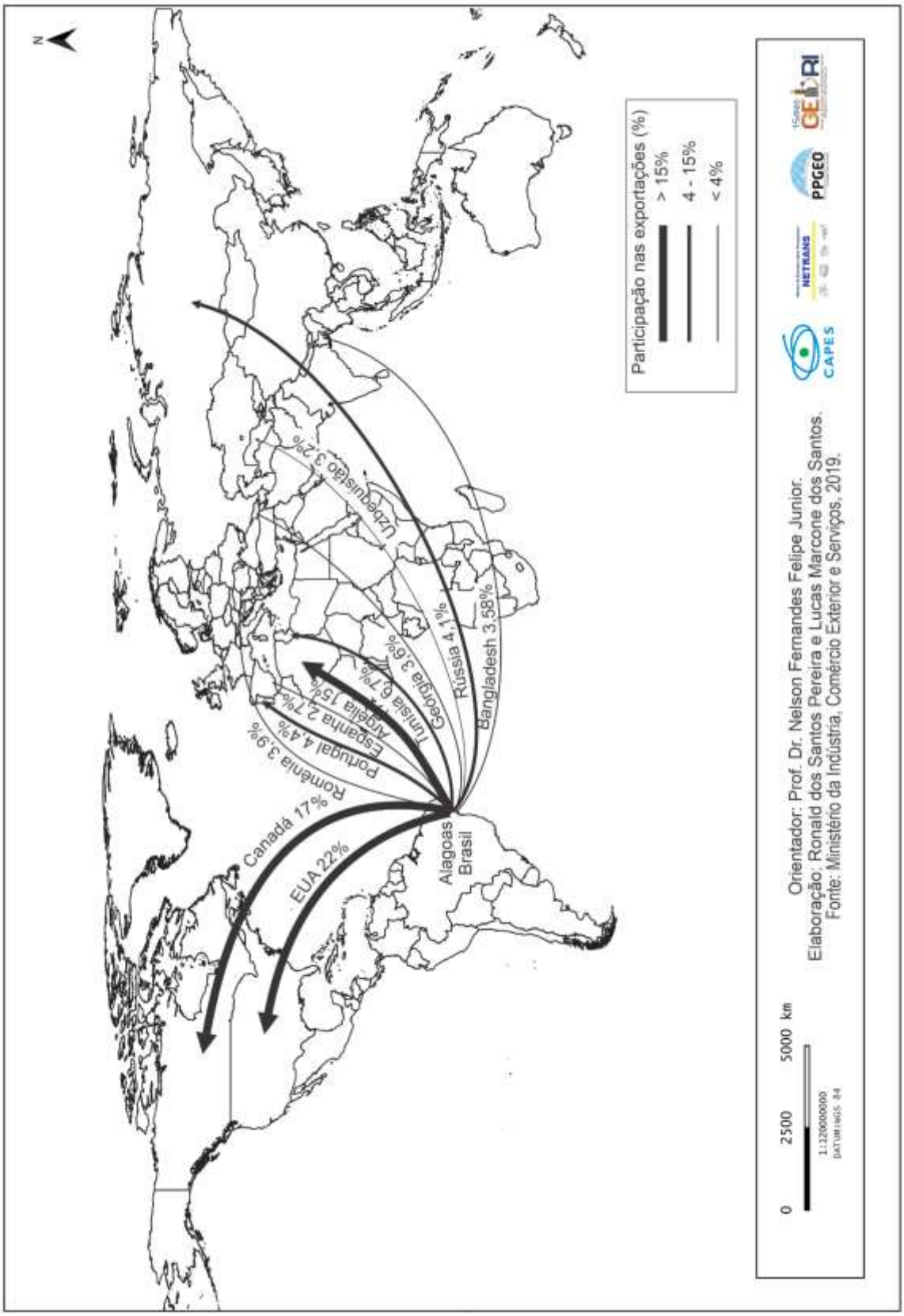
O Estado de Alagoas realiza importações de produtos advindos de países da Europa, Ásia, América do Norte, América do Sul e África. Destacam-se os Estados Unidos, Canadá e Argélia como destino das exportações e, no âmbito das importações, desponta-se a China e os Estados Unidos. Considerando o perfil das cargas, há predomínio dos granéis sólidos, sendo seguidos pelos granéis líquidos, contudo, verifica-se uma movimentação pequena de carga geral (tabelas 31, 32, mapa 5 e 6).

Tabela 31: Principais países das exportações e importações de Alagoas, 2019.

Exportação			**Importação**		
Países	**Porcentagem**	**Milhões U$**	**Países**	**Porcentagem**	**Milhões U$**
EUA	22%	61,36	China	46%	276,28
Canadá	17%	48,11	EUA	16%	93,09
Argélia	15%	41,51	Argentina	4,9%	28,92
Tunísia	6,7%	19,04	Hong Kong	3,9%	23,04
Portugal	4,4%	12,63	Rússia	3,5%	20,96
Rússia	4,1%	11,56	Marrocos	2,3%	13,96
Romênia	3,9%	11,12	Espanha	1,9%	11,49
Geórgia	3,6%	10,24	Holanda	1,8%	10,64
Bangladesh	3,5%	10,17	Alemanha	1,7%	10,45
Uzbequistão	3,2%	8,98	Itália	1,7%	10,15
Espanha	2,7%	7,66	Uruguai	1,6%	9,26

Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2019.

Mapa 5: Principais países das exportações de Alagoas, 2019.



Mapa 6: Principais países das importações de Alagoas, 2019.

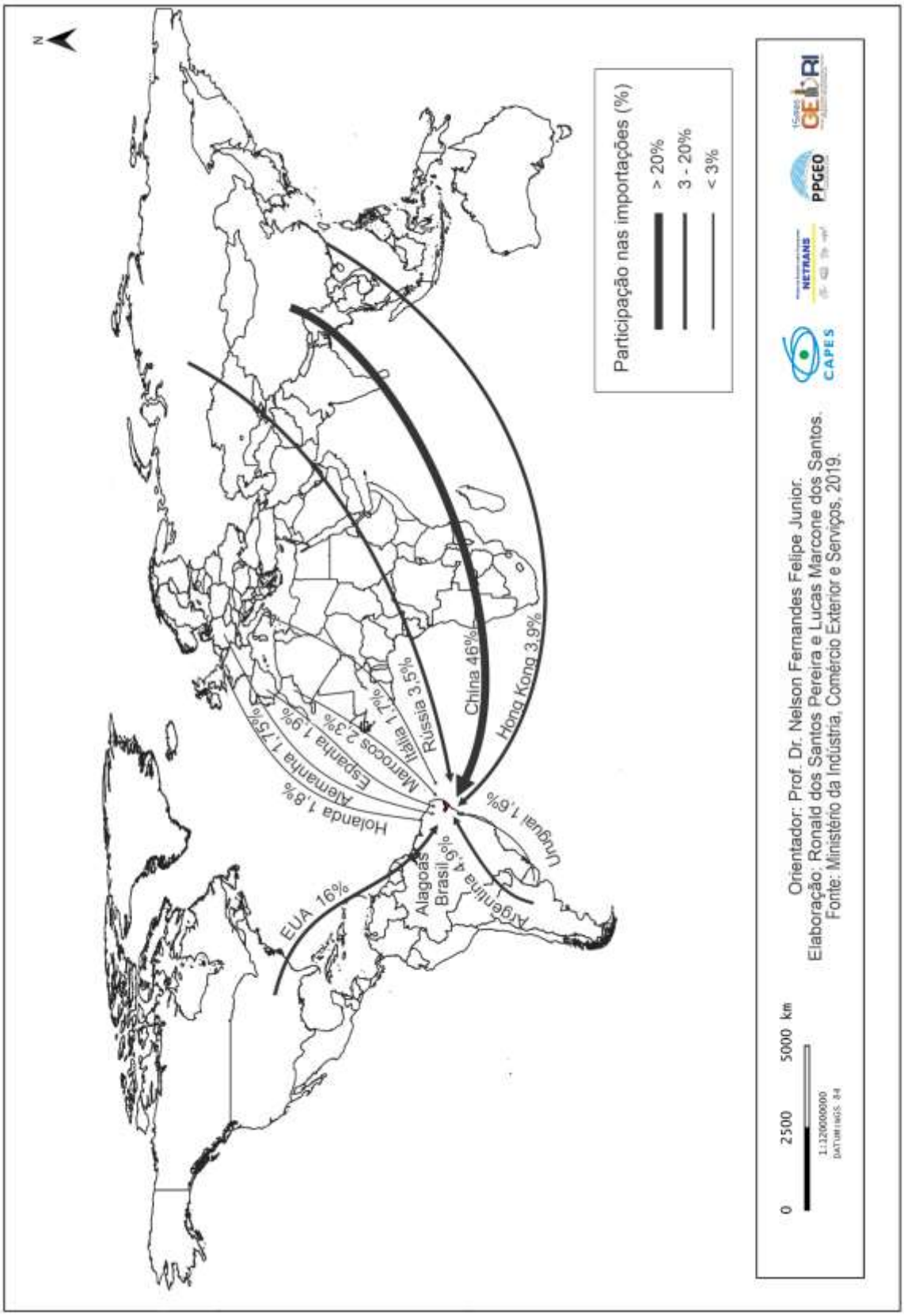


Tabela 32: Movimentação portuária de Alagoas (2010-2019).

Grupo de mercadorias/2019		**Perfil de carga/2019**	
Açúcares e produtos de confeitaria	52,4%	Granel sólido	70,8%
Combustíveis e óleos minerais	24,6%	Granel líquido e gasoso	29,2%
Adubos fertilizantes	15,1%	Carga geral	0,0%
Bebidas e líquidos alcoólicos	4,2%		
Cereais	3,7%		
Grupo de mercadorias/2018		**Perfil de carga/2018**	
Açúcares e produtos de confeitaria	3,2%	Granel sólido	70,4%
Combustíveis e óleos minerais	3,2%	Granel líquido e gasoso	29,6%
Adubos fertilizantes	11,7%	Carga geral	0,1%
Bebidas e líquidos alcoólicos	6,8%		
Cereais	4,8%		
Demais produtos	0,3%		
Grupo de mercadorias/2017		**Perfil de carga/2017**	
Açúcares e produtos de confeitaria	50,5%	Granel sólido	65%
Combustíveis e óleos minerais	23,3%	Granel líquido e gasoso	34,5%
Bebidas e líquidos alcoólicos	11,4%	Carga geral	0,6%
Adubos fertilizantes	10,5%		
Cereais	3,9%		
Demais produtos	0,3%		
Grupo de mercadorias/2016		**Perfil de carga/2016**	
Açúcares e produtos de confeitaria	50,1%	Granel sólido	64,7%
Combustíveis e óleos minerais	28,9%	Granel líquido e gasoso	34,3%
Adubos fertilizantes	9,1%	Carga geral	1,0%
Bebidas e líquidos alcoólicos	4,8%		
dutos da indústria de moagem e outros	3,3%		
Cereais	1,8%		
Demais produtos	1,9%		
Grupo de mercadorias/2015		**Perfil de carga/2015**	
Açúcares e produtos de confeitaria	54,7%	Granel sólido	66,3%
Combustíveis e óleos minerais	30,6%	Granel líquido e gasoso	32,1%
Adubos fertilizantes	6,1%	Carga geral	1,6%
Cereais	3,2%		
Bebidas e líquidos alcoólicos	3,0%		
Demais produtos	2,5%		
Grupo de mercadorias/2014		**Perfil de carga/2014**	
Açúcares e produtos de confeitaria	54,0%	Granel sólido	68,8%
Combustíveis e óleos minerais	31,2%	Granel líquido e gasoso	29,6%
Adubos fertilizantes	4,2%	Carga geral	1,6%
Cereais	3,8%		

Demais produtos	6,8%		
Grupo de mercadorias/2013		**Perfil de carga/2013**	
Açúcares e produtos de confeitaria	52,9%	Granel sólido	67,8%
Combustíveis e óleos minerais	34,1%	Granel líquido e gasoso	30,6%
Adubos fertilizantes	5,4%	Carga geral	1,6%
Sal, enxofre e outros	3,3%		
Cereais	3,2%		
Demais produtos	1,1%		
Grupo de mercadorias/2012		**Perfil de carga/2012**	
Açúcares e produtos de confeitaria	56,6%	Granel sólido	66,2%
Combustíveis e óleos minerais	29,6%	Granel líquido e gasoso	30,2%
Cereais	3,9%	Carga geral	3,6%
Adubos fertilizantes	3,7%		
Demais produtos	6,2%		
Grupo de mercadorias/2011		**Perfil de carga/2011**	
Açúcares e produtos de confeitaria	58,2%	Granel sólido	70,3%
Combustíveis e óleos minerais	24%	Granel líquido e gasoso	28,4%
Bebidas e líquidos alcoólicos	6,7%	Carga geral	1,3%
Adubos fertilizantes	5,1%		
Demais produtos	6,0%		
Grupo de mercadorias/2010		**Perfil de carga/2010**	
Açúcares e produtos de confeitaria	59,0%	Granel sólido	66,3%
Combustíveis e óleos minerais	24,5%	Granel líquido e gasoso	27,8%
Adubos fertilizantes	4,9%	Carga geral	3,7%
Bebidas e líquidos alcoólicos	3,5%	Carga conteinerizada	2,2%
Cereais	3,4%		
Contêineres	2,2%		
Demais produtos	2,5%		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Há necessidade de dragagem e manutenção nos berços, como também o aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto. A Autoridade Portuária também deve propiciar uma melhoria das condições dos equipamentos do cais público, que encontram-se defasados por serem antigos e de baixa eficiência. No ambiente competitivo em que o Porto de Maceió/AL está inserido, cabe atenção da Autoridade Portuária sobre as baixas perspectivas quanto ao crescimento da produção de açúcar na região, principal produto movimentado no porto. A desaceleração da produção de açúcar deve-se ao esgotamento dos solos, à necessidade de utilização de grandes quantidades de fertilizantes e água, à impossibilidade de expansão das áreas cultiváveis e ao fato de que algumas áreas de plantação possuem terrenos acidentados.

Além disso, constata-se a ociosidade do ramal ferroviário, desativado pela empresa concessionária. É fato que modernizações são necessárias para atender às demandas atuais, porém a desativação das ferrovias no Nordeste (desde a década de 1990) prejudica os fluxos, as interações espaciais e o desenvolvimento regional. Em alguns trechos rodoviários

existem restrições de tráfego de caminhões em horários “de pico”, resultado do “confronto com o fluxo urbano”.

O Porto de Maceió/AL poderia incrementar a movimentação de combustíveis e petróleo – diante da proximidade geográfica dos campos de Alagoas, Sergipe e Bahia – bem como de carga geral (sobretudo conteinerizada), sendo necessário fomentar sua modernização (dragagens, novos equipamentos, ampliação de cais e berços etc.).

3.3. O transporte de cabotagem

A dinâmica portuária está relacionada à sua “hinterlândia”, ou seja, a área de influência de um porto/terminal privado. Complexos portuários modernos, em geral, possuem maior competitividade e atendem demandas de diversas regiões e países, como os portos de Santos/SP e Paranaguá/PR, por exemplo. Todavia, portos/terminais menos dinâmicos apresentam uma hinterlândia menor, caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e do Porto de Jaraguá (Maceió). Assim, os portos de Salvador/BA, Pecém/CE, Suape/PE e Itaqui/MA movimentam cargas de diversos estados do Nordeste, inclusive de Sergipe e Alagoas.

A depender do patamar de modernização, os portos podem exercer uma determinada influência no âmbito econômico, especificamente na distribuição de mercadorias (cabotagem, importações e exportações), sendo maior ou menor em termos de escala. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e o Porto de Jaraguá possuem uma escala menor de influência, atendendo parte das necessidades de Sergipe e Alagoas, respectivamente. Entretanto, Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA exercem uma função regional mais significativa, suprindo demandas de vários estados do Nordeste e do Norte (maior diversidade de mercadorias, valor agregado mais elevado e grandes quantidades movimentadas). Os portos de Paranaguá/PR e Santos/SP têm uma hinterlândia suprarregional e supranacional, pois satisfazem demandas de vários estados brasileiros e de outros países (Bolívia e Paraguai) (FELIPE JUNIOR, 2014).

O transporte marítimo de cabotagem (aquele que articula portos de um mesmo país) deveria ser fomentado, especialmente nos portos de Sergipe e Alagoas, aproveitando as condições naturais existentes, no entanto, estes apresentam fluxos reduzidos (tabela 33 e mapa 7)

Tabela 33: Origem e destino da cabotagem no TMIB (2010-2019).

Ano	Origem e destino	Quantidade (toneladas)
2010	Rio Grande do Sul – Sergipe	103.587 / trigo
2011	-	-
2012	-	-
2013	Não informado – Sergipe	724 / carga de apoio
2014	Rio Grande do Sul – Sergipe	35.182 / trigo
2015	-	-
2016	-	-
2017	Pará – Sergipe	2.752 / carga de apoio
2018	Não informado – Sergipe	2.983 / carga de apoio
2019	Não informado – Sergipe	7.509 /carga de apoio
Total	-	**152.737**
Total Nordeste (2010-2019)		**139.668.046**
Total Brasil (2010-2019)		**311.090.117**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

A hinterlândia do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), na cabotagem, compreendeu os estados do Rio Grande do Sul e Pará no período entre 2010 e 2019. Destacam-se os fluxos de trigo e cargas de apoio, porém tem-se uma movimentação incipiente, apesar de ser um modal que poderia ser mais explorado no Nordeste e no Brasil (tabela 34 e mapa 8).

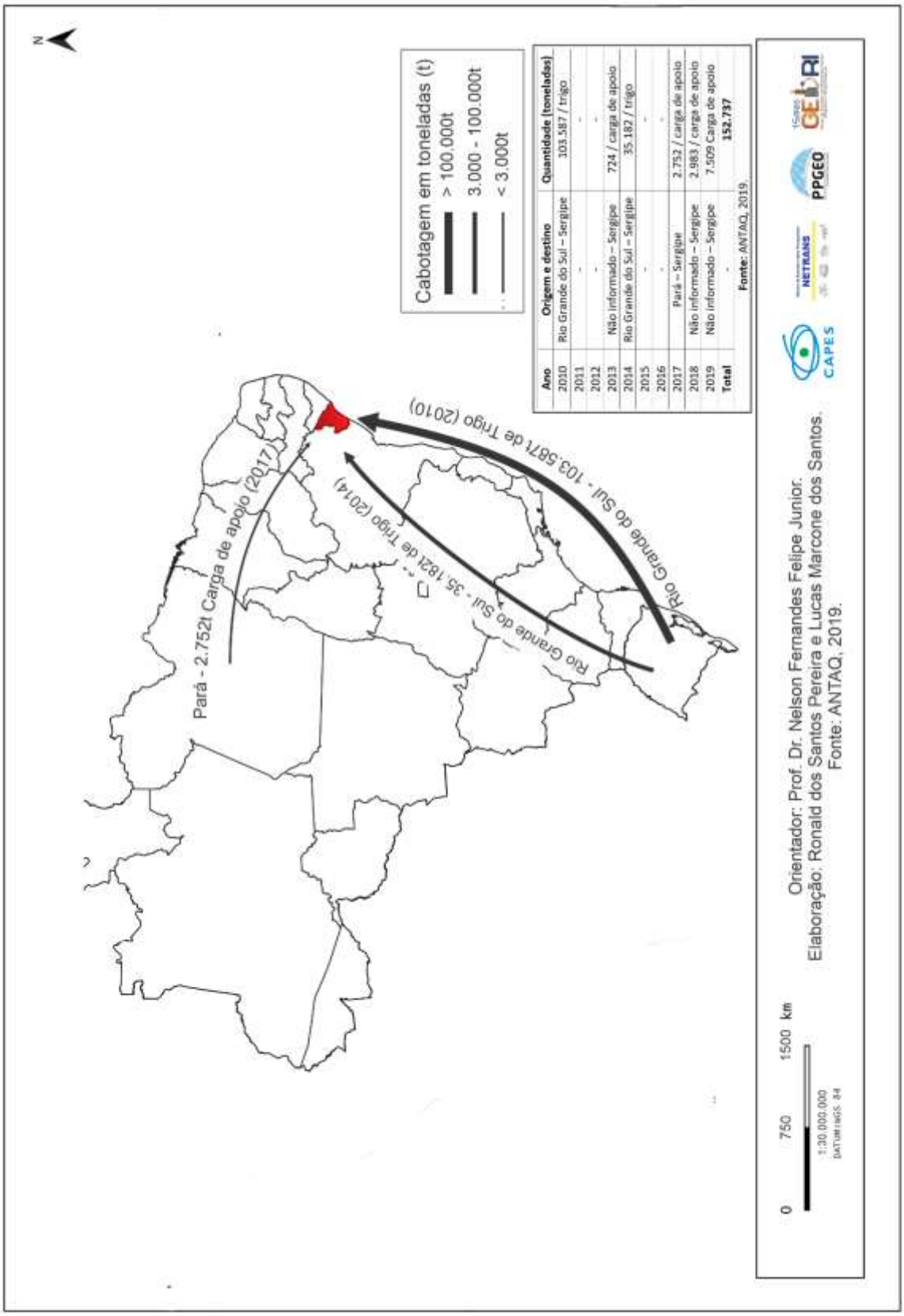
Tabela 34: Origem e destino da cabotagem no Porto de Jaraguá em 2019.

Tipos de mercadorias	Porto de origem	Porto de destino	Total transportado (toneladas)
Álcool etílico não desnaturado	Itaqui/MA	Maceió	21.318
Álcool etílico não desnaturado	Santos/SP	Maceió	23.197
Álcool etílico não desnaturado	Terminal Aquaviário da ilha D'Água/RJ	Maceió	15.657
Álcool etílico não desnaturado	Itaqui/MA	Maceió	7.966
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	São Sebastião/SP	Maceió	6.984
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Aratu/BA	Maceió	151.547
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Belém/PA	Maceió	4.493
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Cabedelo/PB	Maceió	20.940
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Itaqui/MA	Maceió	18.305
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Santos/SP	Maceió	20.725
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	São Sebastião/SP	Maceió	15.569
Óleos brutos de petróleo ou minerais betuminosos	Suape/PE	Maceió	21.056

Total	-	-	**327.756**
Total Nordeste		**43.139.323**	
Total Brasil		**172.319.880**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

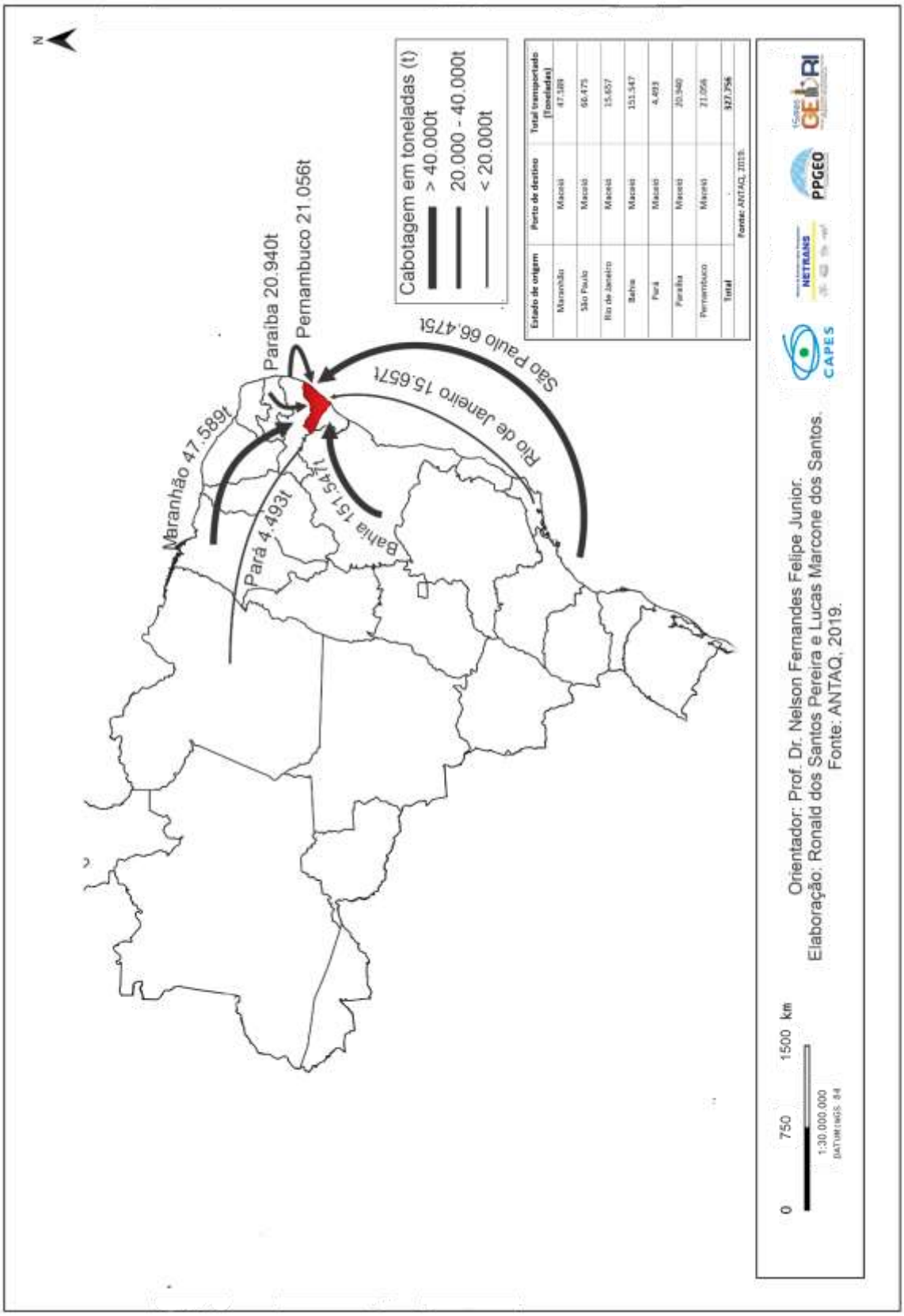
Mapa 7: Origem e destino da cabotagem no TMIB, de 2010 a 2019.



Ano	Origem e destino	Quantidade (toneladas)
2010	Rio Grande do Sul – Sergipe	103.587 / trigo
2011	-	-
2012	-	-
2013	Não informado – Sergipe	724 / carga de apoio
2014	Rio Grande do Sul – Sergipe	35.182 / trigo
2015	-	-
2016	-	-
2017	Pará – Sergipe	2.752 / carga de apoio
2018	Não informado – Sergipe	2.983 / carga de apoio
2019	Não informado – Sergipe	7.509 Carga de apoio
Total	-	**152.737**

Fonte: ANTAQ, 2019.

Mapa 8: Origem e destino da cabotagem no Porto de Jaraguá, em 2019.



A cabotagem no Porto de Jaraguá é mais ampla e diversificada em comparação ao Terminal Marítimo Inácio Barbosa, movimentando mercadorias de estados do Sudeste, Norte e Nordeste do Brasil. Todavia, é importante expandir as atividades do Porto de Maceió para gerar mais reflexos positivos no desenvolvimento regional e na economia do estado de Alagoas (inversões, empregos e renda).

Através da melhoria da infraestrutura energética, portuária, ferroviária, rodoviária, distribuição de água, saneamento básico etc., são gerados empregos e renda e impactos econômicos e sociais positivos. O desenvolvimento regional, sobretudo no Norte e no Nordeste, depende do planejamento e das inversões públicas para fortalecer o mercado formal de trabalho, fomentar a distribuição de renda e qualificar os equipamentos e serviços de utilidade pública (FELIPE JUNIOR, 2019).

A recuperação do emprego, da renda e do consumo em Sergipe, em Alagoas e no Brasil, principalmente entre 2007 e 2013, gerou, consequentemente, o incremento da circulação do capital, ao mesmo tempo em que criou necessidade de aprimoramento da logística privada para mitigação dos prejuízos decorrentes dos gargalos infraestruturais e satisfação da demanda interna e externa. Nesse sentido, diversos portos/terminais brasileiros apresentaram modernizações na última década, como Suape/PE, Pecém/CE, Santos/SP, Navegantes/SC, Itapoá/SC e outros (FELIPE JUNIOR, 2015). (Tabelas 35 e 36).

Tabela 35: Evolução nacional do emprego e média salarial (1995-2018).

Ano	Emprego total*	Até 1 salário	De 1 até 2 salários	De 2 Até 5 salários	5 salários ou mais
2018	46.631.115	2.179.875	23.341.851	14.557.647	5.798.623
2017	46.281.590	2.170.454	23.410.047	14.237.502	5.649.305
2016	46.060.198	2.133.633	23.105.842	14.246.910	5.742.129
2015	48.060.807	2.124.794	23.487.489	15.265.372	6.364.029
2014	49.571.510	2.244.883	24.175.597	15.858.294	6.539.482
2013	48.948.433	2.314.057	24.526.127	15.119.820	6.275.046
2012	47.458.712	2.290.273	24.010.660	14.388.474	6.090.240
2011	46.310.631	2.199.258	22.735.322	14.462.889	6.258.006
2010	44.068.355	2.299.831	22.242.603	13.170.998	5.749.110
2009	41.207.546	2.093.218	20.556.285	12.436.717	5.564.498
2008	39.441.566	1.935.750	18.928.140	12.346.926	5.708.583
2007	37.607.430	1.902.264	17.909.797	11.811.557	5.482.806
2006	35.155.249	1.817.705	16.197.550	11.385.090	5.402.671
2005	33.238.617	1.564.259	13.941.369	11.735.429	5.770.386
2004	31.407.576	1.457.386	12.187.346	11.756.741	5.887.411
2003	29.544.927	1.379.949	11.436.342	10.935.269	5.719.820
2002	28.683.913	1.224.201	10.088.636	11.053.529	6.255.494
2001	27.189.614	1.012.969	8.807.440	10.952.494	6.361.010
2000	26.228.629	885.496	7.194.496	11.053.329	6.955.087

1999	24.993.265	899.659	6.437.072	10.606.414	6.922.284
1998	24.491.635	962.559	5.980.855	10.221.857	7.172.940
1997	24.104.428	915.286	5.516.036	10.194.595	7.310.550
1996	23.830.312	991.531	5.405.958	9.864.001	7.292.827
1995	23.755.736	1.019.296	5.457.734	9.362.358	7.446.702

Fonte: Secretaria do Trabalho, 2020.
*Emprego total: total de pessoas empregadas no respectivo ano.

Tabela 36: Dinâmica do emprego no setor aquaviário, em 2020.

País/ estado	Admitidos	Desligados	Saldo	Total empregado
Brasil	6.840	8.609	-1.769	39.093 pessoas
Alagoas	23	10	13	78 pessoas
Sergipe	13	9	4	66 pessoas

Fonte: Secretaria do Trabalho, 2020. Dados até o mês de setembro.

A movimentação de mercadorias no TMIB e no Porto de Jaraguá é reduzida, sendo resultado, principalmente, da falta de ampliação e modernização. Muitas cargas que possuem o estado de Sergipe como origem e/ou destino são escoadas por outros portos do Nordeste, além do transporte pelo modal rodoviário. Soma-se ainda, o fato de que a empresa Vale valoriza outros terminais e mercados mais lucrativos à empresa (Ponta da Madeira, Itaguaí, Ilha Guaíba, Tubarão, Santos etc.), em detrimento do terminal sergipano (FELIPE JUNIOR, 2015).

Portos/terminais menos dinâmicos (caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e do Porto de Jaraguá) apresentam reduzidos fluxos de cabotagem e longo curso, em comparação aos principais complexos portuários do Nordeste e do Brasil. Há necessidade de maiores investimentos no setor portuário sergipano e alagoano (públicos e privados), pois é importante para fortalecer a dinâmica econômica regional e estimular o mercado formal de trabalho (demanda efetiva, empregos e renda).

A recuperação do emprego, da renda e do consumo em Sergipe e no Brasil (principalmente entre 2003 e 2013) gerou, consequentemente, o incremento dos fluxos de mercadorias e da demanda efetiva, contudo, esse processo foi desacompanhado pelo planejamento e pelos investimentos no setor portuário sergipano. Este apresenta capacidade antiociosa e necessita avançar nos aspectos tangíveis e intangíveis, como tecnologias, sistema normativo, incentivos financeiros, criação de um plano de desenvolvimento setorial, entre outros. Inversões em infraestruturas portuárias são relevantes como ação anticíclica e para fomentar o desenvolvimento regional (FELIPE JUNIOR, 2015).

A falta de modernização prejudica a movimentação de cargas acondicionadas e bens de maior valor agregado nos portos. Apesar de Sergipe e Alagoas não possuírem uma atividade industrial muito diversificada e apresentarem um mercado consumidor reduzido, é relevante fomentar as atividades marítimas nos dois estados, visto que influenciam o efeito multiplicador interno, a demanda efetiva, os empregos e a renda regionalmente.

O TMIB não recebeu inversões do governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A falta de investimentos setoriais por parte do Estado e da iniciativa privada (modelo de concessão equivocado) prejudica sua expansão e a incorporação de novas tecnologias.

Diversos pontos de estrangulamento prejudicam o setor portuário de Sergipe, como a excessiva burocracia, a falta de ligação ferroviária eficiente ao TMIB, o modelo neoliberal de concessão, a escassez de investimentos públicos e privados, a necessidade de dragagem para aprofundamento do canal de navegação e da área de atracação dos navios, a reduzida incorporação de tecnologias (portêineres, transtêineres, *ship loaders*, *softwares* etc.), a inexistência de um plano estratégico para fomentar o setor no estado, entre outros.

Fomentar a cabotagem no Brasil é importante para racionalizar o setor de transportes no país, mitigar o Custo Brasil em transportes, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, reduzir o preço final dos bens, arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros, além de impulsionar as redes, os fluxos de mercadorias e as interações espaciais. Ademais, a expansão da cabotagem gera demanda na indústria naval (construção de navios e embarcações) e nos armadores no território nacional, contribuindo, assim, com a geração de empregos e renda (FELIPE JUNIOR, 2014).

Não obstante, há alguns fatores que prejudicam o avanço da cabotagem no Brasil, quais sejam: a “questão cultural” ligada ao modal rodoviário, rodovias pedagiadas em condições adequadas (são vantajosas, sobretudo, às indústrias produtoras de bens de alto valor agregado), possibilidade do sistema “porta a porta” pelo caminhão, as empresas de navegação e os operadores de terminais preferem investir, muitas vezes, no longo curso em detrimento da cabotagem (mais lucrativo) e outros (FELIPE JUNIOR, 2014)

3.4. O transporte de longo curso

O transporte marítimo de longo curso (aquele que articula portos de diferentes países – transporte marítimo internacional) é relevante para o comércio exterior brasileiro e representa, em média, 90% dos fluxos nos portos e terminais privados do país (os outros 10% são de cabotagem) (ANTAQ, 2020).

Como afirma Rangel (1963), o comércio exterior é imprescindível para o desenvolvimento econômico, com reflexos na produção e na demanda regional e nacional. Segundo Keynes (1982) e Rangel (1987), a insuficiência de demanda efetiva prejudica o emprego e a renda, assim, o planejamento estatal deve possuir uma dupla função: a) realizar inversões em setores antiociosos (infraestruturas de transportes, por exemplo); b) estimular os investimentos privados em áreas que demandam maiores recursos.

O Porto de Santos/SP se destaca na movimentação de bens industrializados e contêineres (maior valor agregado), sendo um ponto nodal que atende à demanda, sobretudo, do estado de São Paulo e do Centro-Oeste do país. Os fluxos hidroviários são um reflexo da dinâmica econômica regional e nacional, nesse sentido, há uma concentração tanto dos fixos quanto dos fluxos de mercadorias no Centro-Sul do país (tabela 37).

Tabela 37: Principais portos/terminais brasileiros na movimentação de cargas de longo curso em 2019 (milhões de toneladas).

Ranking	**Portos/terminais**	**Quantidades**
1	Ponta da Madeira	190,1
2	Tubarão	76,4
3	Santos	76.035.011
4	Itaguaí	60.258.045
5	Paranaguá	33.945.146
6	Terminal da Ilha Guaíba (TIG)	21,1
7	Rio Grande	16.586.351
8	Porto do Açu	0,68

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2017.

Há uma grande concentração econômica e dos fluxos marítimos no Sul e no Sudeste do país, consequentemente, tem-se uma significativa demanda pelos portos/terminais. Estes representam mais de 70% de todo comércio exterior brasileiro e, no caso das exportações de produtos industrializados, são responsáveis por 85% do total nacional (ANTAQ, 2017; FELIPE JUNIOR, 2019). No que tange ao transporte de longo curso (predominante no país),

verifica-se um crescimento relativo, com destaque aos portos/terminais mais modernos (tabela 38).

Tabela 38: Transporte de cargas no longo curso no Brasil (2011-2019) (milhões de toneladas).

Anos	Longo curso	Exportação	Importação
2011	657,5	514,6	142,9
2012	670,5	525,7	144,8
2013	684,2	531,7	152,5
2014	713,6	552,1	161,5
2015	754,1	610,8	143,3
2016	741,5	605,9	135,6
2017	159,2	143,2	15,9
2018	154,3	136,9	17,3
2019	154,8	139,8	15

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2017.

Houve aumento na movimentação de mercadorias no longo curso ao longo do período analisado, com redução em 2017 em comparação a 2016, devido, sobretudo, à queda da demanda brasileira (empresas e consumo humano). Esse tipo de transporte é responsável por grande parte do comércio exterior brasileiro (exportações e importações). Nesse contexto, destacam-se os granéis sólidos como os principais produtos de exportação do país – representaram, em 2019, 68,4% do total das cargas movimentadas nos portos e terminais do país (ANTAQ, 2017; FELIPE JUNIOR, 2019).

Apesar dos pontos de estrangulamento existentes e da reduzida movimentação, há fluxos de mercadorias envolvendo o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e a África, América do Norte, América do Sul, Ásia e Europa (tabela 39 e mapa 9).

Tabela 39: Origem e destino do longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, em 2019.

Origem e destino	Quantidade (toneladas)
Europa – TMIB	58.576
América do Norte – TMIB	225.306
TMIB – Ásia	42.683
América do Sul – TMIB	102.821
África – TMIB	30.735
Ásia – TMIB	1.532
Total	**461.653**
Total Nordeste	**253.391.931**
Total Brasil	**794.366.482**

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

É relevante fomentar a modernização e os fluxos de cargas no TMIB e no Porto de Jaraguá. Isso permite estimular o efeito de aglomeração de atividades no espaço, com destaque às indústrias, serviços especializados, estaleiros, transportadoras etc. Ademais, especialmente entre 2003 e 2015, houve uma maior diversificação das parcerias comerciais brasileiras (com reflexos também no comércio exterior de Sergipe e Alagoas), aumentando a participação de países periféricos nas exportações e importações do Brasil (fluxos Sul-Sul).

As estratégias e ações públicas e privadas são imprescindíveis para impulsionar o desenvolvimento econômico de Sergipe e Alagoas, mediante a atração de indústrias, empresas e serviços diversos. Ademais, um setor portuário dinâmico significa aproveitar melhor a produção e a comercialização de mercadorias da Petrobras, através da expansão da cabotagem e do longo curso e da redução da dependência de outros portos do Nordeste (tabela 40 e mapa 10).

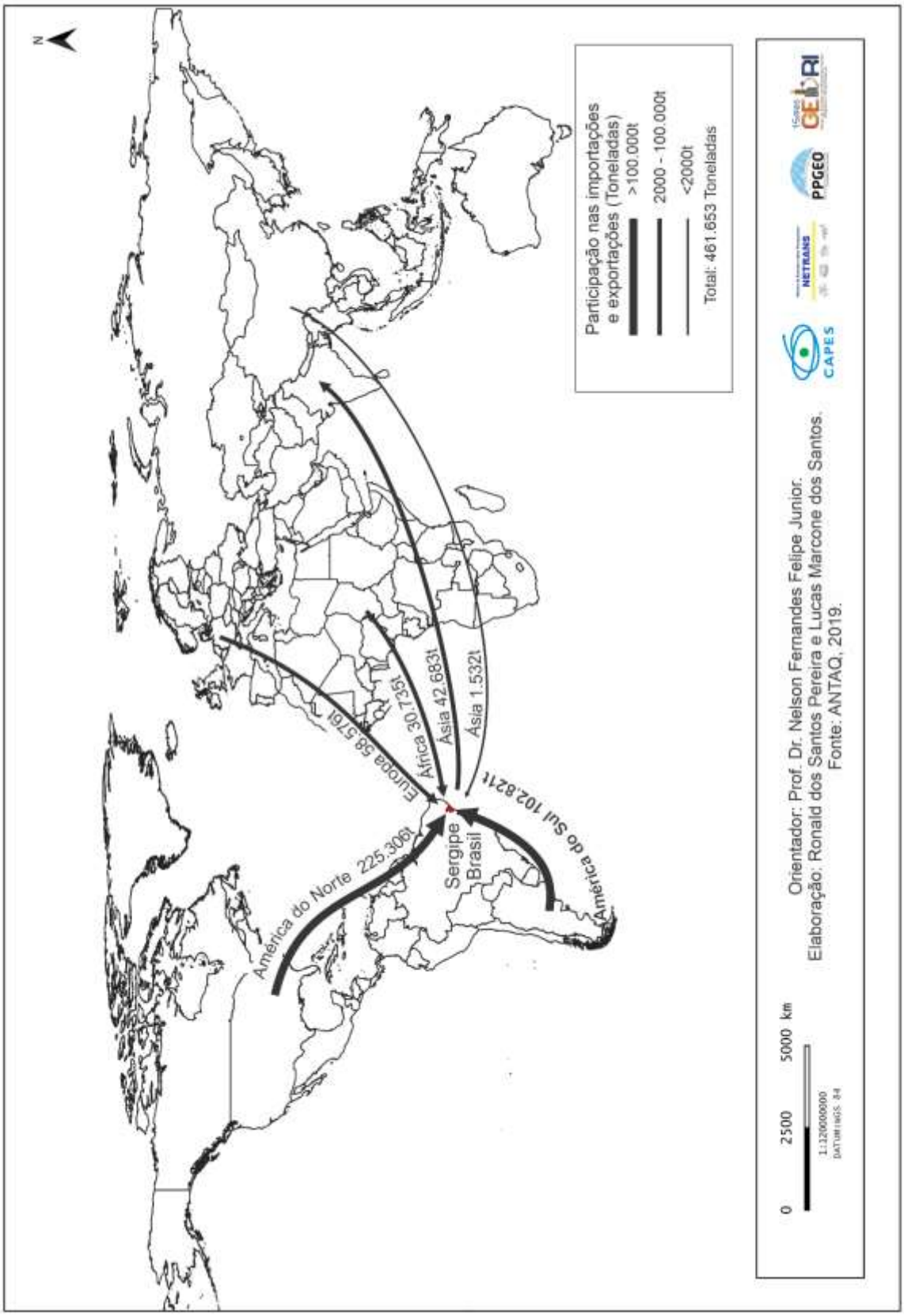
Tabela 40: Origem e destino do longo curso no Porto de Jaraguá, em 2019.

Tipos de mercadorias	**Porto de origem**	**País de destino**	**Total transportado (toneladas)**
Trigo e mistura de trigo com centeio	Bahia Blanca/ARG	Brasil	10.065
Trigo e mistura de trigo com centeio	Nueva Palmira/URU	Brasil	13.106
Trigo e mistura de trigo com centeio	Rosário/ARG	Brasil	37.704
Açúcares de cana e outros	Maceió	Argélia	79.905
Açúcares de cana e outros	Maceió	Estados Unidos	91.113
Açúcares de cana e outros	Maceió	Geórgia	35.000
Açúcares de cana e outros	Maceió	Tunísia	59.450
Açúcares de cana e outros	Maceió	Espanha	16.702
Açúcares de cana e outros	Maceió	Bangladesh	35.100
Açúcares de cana e outros	Maceió	Romênia	38.187
Açúcares de cana e outros	Maceió	Finlândia	25.000
Açúcares de cana e outros	Maceió	Portugal	44.813
Açúcares de cana e outros	Maceió	Portugal	12.000
Açúcares de cana e outros	Maceió	Reino Unido	46.750
Açúcares de cana e outros	Maceió	Canadá	162.485

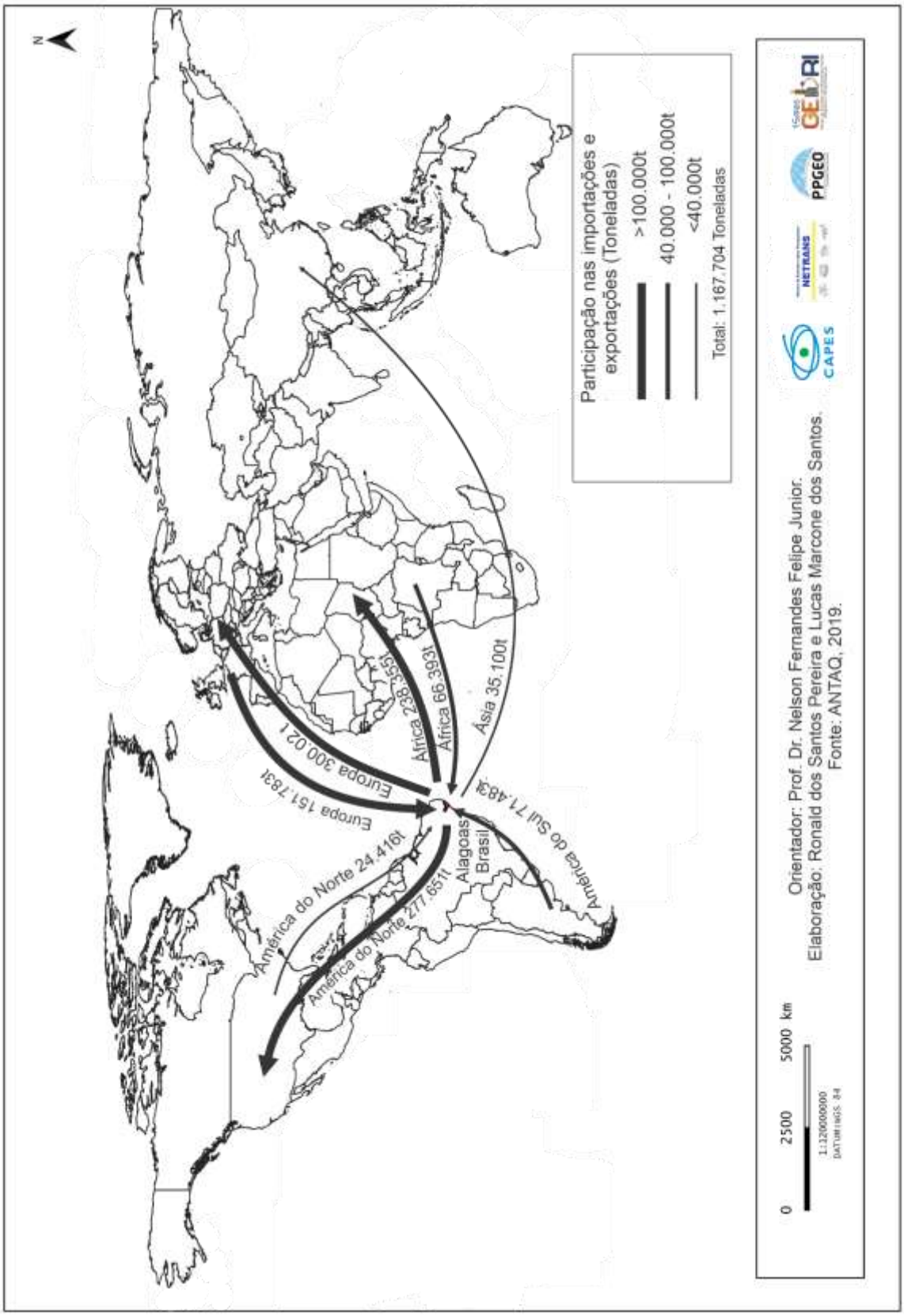
Açúcares de cana e outros	Maceió	Rússia	81.550
Açúcares de cana e outros	Maceió	Estados Unidos	3.872
Açúcares de cana e outros	Maceió	Argélia	99.000
Melaços do açúcar	Maceió	Estados Unidos	20.181
Coque de petróleo e outros	Davant/USA	Brasil	11.004
Adubos minerais ou químicos, azotados	Abu Kir/EGY	Brasil	5.203
Adubos minerais ou químicos, azotados	Amberes/BE	Brasil	40.341
Adubos minerais ou químicos, azotados	Arzew/ALG	Brasil	4.002
Adubos minerais ou químicos, azotados	Ghent/BE	Brasil	14.556
Adubos minerais ou químicos, azotados	Holanda	Brasil	6.303
Adubos minerais ou químicos, azotados	Polônia	Brasil	7.215
Adubos minerais ou químicos, azotados	Sluis/NL	Brasil	4.002
Adubos minerais ou químicos, azotados	Sluiskil/NL	Brasil	14.505
Adubos minerais ou químicos, azotados	Damietta/EGY	Brasil	7.819
Adubos minerais ou químicos, azotados	Peru	Brasil	10.608
Adubos minerais ou químicos, azotados	Hamburg/GER	Brasil	6.003
Adubos minerais ou químicos, azotados	Petersburg/RUS	Brasil	26.355
Adubos minerais ou químicos, azotados	Vancouver/CAN	Brasil	5.003
Adubos minerais ou químicos, azotados	Casablanca/MA	Brasil	7.701
Adubos minerais ou químicos, azotados	Jorf Lasfar/MA	Brasil	41.668
Adubos minerais ou químicos, azotados	Murmansk/RUS	Brasil	11.617
Adubos minerais ou químicos, azotados	Estônia	Brasil	10.813
Adubos minerais ou químicos, azotados	Tampa/USA	Brasil	8.409
Adubos minerais ou químicos, azotados	Ust-Luga/RUS	Brasil	10.073
Total	**-**	**-**	**1.167.704**
Total Nordeste		**253.391.931**	
Total Brasil		**794.366.482**	

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2019.

Mapa 9: Origem e destino do longo curso no TMIB, em 2019.



Mapa 10: Origem e destino do longo curso no Porto de Jaraguá, em 2019.



Comparando-se ao Terminal Marítimo Inácio Barbosa, os fluxos marítimos do Porto de Jaraguá são mais diversificados, abrangendo países da África, América do Norte, América do Sul, Ásia e Europa. Os acordos de diversificação do comércio exterior brasileiro, realizados durante os governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, mitigaram os impactos da crise internacional no Brasil (especialmente em 2010, 2011 e 2012).

Segundo dados publicados pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), nos dezoito portos públicos do Brasil administrados por Companhias Docas foram aplicados apenas 36,7% (R$ 8,3 bilhões) do total de R$ 22,6 bilhões previstos no orçamento da União para o setor nos últimos vinte e cinco anos.

Diante disso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), que administra o Porto de Santos, registrou a maior perda financeira, de R$ 3,9 bilhões. Em segundo ficou a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), com o valor de R$ 3,3 bilhões. A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) e a Companhia Docas do Ceará (CDC) também receberam poucos recursos, prejudicando as inversões e a modernização (ABTRA, 2018).

O valor de R$ 8,3 bilhões liberado para investimentos nos portos correspondeu a apenas 0,51% do total de R$ 1,6 trilhão repassado para todas as empresas estatais federais no mesmo período. De acordo com o relatório da ABTRA, o principal fator para os cortes nos investimentos foi o atraso no início e/ou na execução das obras, devido à revisão de projetos ou em função de problemas na aprovação de licenças ambientais. A não realização dos projetos e/ou das obras no prazo estabelecido resulta na perda do recurso previsto.

Fatores como não repassar os recursos devidos, atrasos na execução de obras, embargos ambientais frequentes, corrupção, modelo liberal de concessão etc. prejudicam o desenvolvimento do setor portuário brasileiro e a economia nacional. Portos europeus e asiáticos investem em inovações tecnológicas e na otimização das estratégias logísticas e competitivas.

Apesar dos investimentos insuficientes, a movimentação de cargas nos portos tem crescido nos últimos anos, notadamente nos principais complexos do Brasil. Há concentração dos fluxos (sobretudo considerando o valor agregado) em cinco dos trinta e sete portos marítimos do país, sendo que desses apenas o porto santista é uma unidade portuária vinculada diretamente ao governo federal. Nos demais (Portonave, Paranaguá, Rio Grande e Embraport) há uma importante participação privada (ABTRA, 2018).

Isso é explicado, principalmente, pela maior modernização dos terminais arrendados e/ou concedidos à iniciativa privada e pela otimização da logística corporativa, pois permite arrefecer os pontos de estrangulamento e utilizar a capacidade máxima dos fixos no espaço, como observa-se nos aeroportos, portos, terminais privados e outros. Assim, aumentam os fluxos de cargas e pessoas em um espaço que, muitas vezes, recebe pouco investimento nas estruturas físicas.

No Brasil há um avanço muito mais rápido da logística corporativa em comparação às inversões/melhorias em infraestruturas no território. Como exemplos, têm-se a elevação no número de voos e passageiros nos aeroportos do país, bem como o aumento da movimentação de cargas, contêineres e navios nos portos, mesmo com uma ampliação modesta (ou inexistente) em alguns deles na última década.

3.5. A concessão e a participação do capital privado

O modelo de concessão brasileiro é frágil (liberal), ou seja, o Estado e suas autarquias pouco cobram metas e investimentos das empresas concessionárias, refletindo negativamente na economia e na sociedade. O mais adequado modelo de concessão de serviços públicos à iniciativa privada para o país foi proposto por Ignácio Rangel (Projeto de Lei nº 2.569/89), onde o poder concedente (Estado) é capaz de cobrar metas e inversões das empresas concessionárias (Estado como poder concedente e credor hipotecário). Não obstante, a lei que vigora, intitulada de Lei Fernando Henrique Cardoso (Lei nº 8.987/95), é contrária aos interesses nacionais, limitando a intervenção do Estado. Na proposta rangeliana de concessão, as concessionárias deverão oferecer parte dos seus bens em garantia (hipoteca), como forma de evitar prejuízos pelo poder público em caso de descumprimento dos contratos estabelecidos (RANGEL, 2005).

Ademais, é importante o Estado criar estratégias que estimulem o carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos (infraestruturas de transportes, energia, comunicações etc.). Uma adequada estrutura legal/jurídica e uma eficiente intermediação financeira são vitais para redirecionar capitais aos segmentos e setores estrangulados, fomentando, assim, o desenvolvimento brasileiro (RANGEL, 2005).

Quando há investimentos por parte do Estado ou do setor privado, há um incremento do emprego, da renda e do consumo. Essa nova demanda criada fomenta o efeito multiplicador interno, no entanto, a demanda insuficiente retrai a produção de bens e serviços,

assim como a distribuição de renda. A própria característica deficiente do sistema capitalista induz à falta de demanda, possibilitando a diminuição da renda e o aumento do desemprego (KEYNES, 1982).

A Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia (SEDETEC) está realizando um acordo junto à empresa estadunidense Oxbow Energy Solutions (atua na área de energia e derivados de petróleo), que pretende instalar uma planta de beneficiamento, armazenamento e distribuição de coque de petróleo em Sergipe. O estado apresenta uma localização estratégica no Nordeste (entre a Bahia e Pernambuco, sendo dois importantes mercados consumidores), além das atividades da Petrobras. O investimento previsto é de, aproximadamente, 12 milhões de reais e criará mais de cem empregos diretos e indiretos, tornando Sergipe o terceiro estado a receber um empreendimento do grupo estadunidense, juntando-se ao Pará e à Paraíba (SEDETEC, 2020).

Ademais, o Governo de Sergipe, através da SEDETEC, está negociando a instalação da Neft Service (empresa russa do segmento de equipamentos para a indústria de petróleo e gás). É uma relevante empresa na exploração de petróleo em terra (*onshore*). Tais investimentos, caso se concretizarem, fomentarão o efeito multiplicador no estado de Sergipe, com geração de empregos e renda e elevação da demanda por serviços especializados (transporte rodoviário, manutenção de equipamentos etc.) (SEDETEC, 2020).

Em 2015, foi inaugurada em Sergipe uma nova rota de exportação, levando soja não transgênica ao Japão e à Rússia. Essa soja é advinda do Oeste da Bahia e é de exclusividade da empresa Multigrain (produção e venda de *commodities* no mercado mundial). A empresa está exportando os grãos pelo Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), sendo investidos 12 milhões de reais para adaptar o terminal marítimo ao escoamento da soja (REUTERS, 2015).

Ainda que de maneira insuficiente, houve melhoria da infraestrutura energética, rodoviária, captação e distribuição de água, saneamento básico, habitação e outros, durante as administrações petistas em Sergipe e no Brasil, contribuindo com o emprego, a renda e a demanda efetiva. Ademais, foram fortalecidos no estado, principalmente, a indústria de petróleo (Petrobras) e o agronegócio.

Fomentar o setor portuário de Sergipe e Alagoas é relevante para incentivar a cabotagem e o longo curso (exportações e importações), contribuindo com o crescimento da economia local e regional, além de aumentar os fluxos de granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral (tabela 41).

Tabela 41: Principais empresas exportadoras e importadoras de Sergipe, 2014.

Empresas exportadoras	Porcentagem	Empresas importadoras	Porcentagem
Tropfruit	44,2	Fertilizante Hering	25,1
Maratá	30,6	Moinho de Trigo Indígena (Motrisa)	11,8
Usina São José do Pinheiro	5,8	Companhia de Cimento Portland Poty	10,7
Wester Coast NE Calçados	3,4	Industria Videira do Nordeste	7,7

Fonte: Observatório de Sergipe, 2015.

As principais empresas exportadoras de Sergipe, em 2014, foram do segmento de bebidas (74,8% do total), destacando o potencial do estado no segmento. Tais empresas também atendem o mercado interno, utilizando principalmente o modal rodoviário para o transporte das mercadorias. No que tange às importações, em primeiro lugar ficou a compra de fertilizantes, seguido pelos cereais, cimento e minérios.

3.6. A dinâmica portuária e os reflexos no desenvolvimento regional

A modernização, a expansão das infraestruturas e o crescimento da movimentação de cargas e navios em portos e terminais privados influenciam a economia regional, sendo um importante "vetor" para o efeito de aglomeração de atividades no espaço e para fomentar a demanda efetiva internamente. Ademais, a hinterlância (área de influência dos portos/terminais) será maior ou menor, em termos de escala, dependendo do grau de modernização e competitividade na atração de mercadorias (granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral) (FELIPE JUNIOR, 2014).

Os espaços portuários mais modernos atraem outras atividades relevantes, como transportadoras rodoviárias, armadores, terminais alfandegados e não alfandegados, portos secos, escritórios de empresas, indústrias, serviços especializados, atividades comerciais, Recinto de Despacho Aduaneiro de Exportações (REDEX), Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAs) (com destaque aos estados de São Paulo e Santa Catarina), entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).

Para compreender o complexo portuário é fundamental considerar as zonas primárias, ou seja, os portos/terminais marítimos e fluvio-marítimos, e as zonas secundárias (espaços de apoio "fora" da área pública ou do terminal arrendado). Essa estrutura auxilia a cabotagem e o longo curso (importações e exportações) e permite as articulações entre os centros de oferta e demanda. Diante da falta de espaço em vários portos públicos do país, é

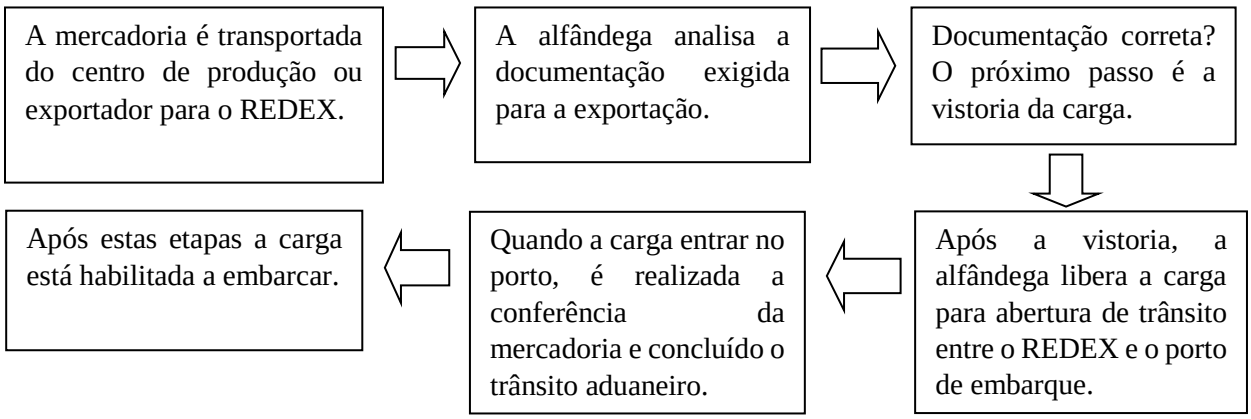
imprescindível o apoio do sistema retroportuário para suprir as necessidades existentes (armazenamento e movimentação de mercadorias) (FELIPE JUNIOR, 2014).

Os portos/terminais de Sergipe, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte possuem uma área menor de influência, atendendo parte das necessidades dos próprios estados. Entretanto, os complexos da Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão apresentam maiores movimentações e fluxos de cargas e, por conseguinte, exercem uma função regional mais significativa, suprindo demandas de vários estados do Nordeste e do Norte do país (maior diversidade, valor agregado e quantidades movimentadas). Os complexos de Paranaguá e Santos têm uma hinterlândia suprarregional e supranacional, satisfazendo demandas de vários estados brasileiros (Sul, Sudeste e Centro-Oeste), além da Bolívia e do Paraguai.

Uma área portuária compreende muito mais que um complexo marítimo, porque em essência é formada por um sistema intermodal, ou seja, com conexões entre os modais aquaviário (hidrovia) e terrestres (ferrovia, rodovia e dutovia). Ademais, em um complexo portuário há empresas e diversas instituições que atuam no seu funcionamento, a exemplo das Companhias Docas, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) etc. (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

Um porto organizado pode ou não possuir áreas concedidas à iniciativa privada, visando atender às necessidades de navegação, movimentação e armazenamento de mercadorias. Todas as operações devem ser controladas pela Autoridade Portuária que possui poder de jurisdição interna. Outras instalações, como os terminais alfandegados e os Recintos de Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) (figura 1), estão diretamente relacionados aos portos/terminais marítimos, mediante apoio logístico (armazenamento, despacho etc.) (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

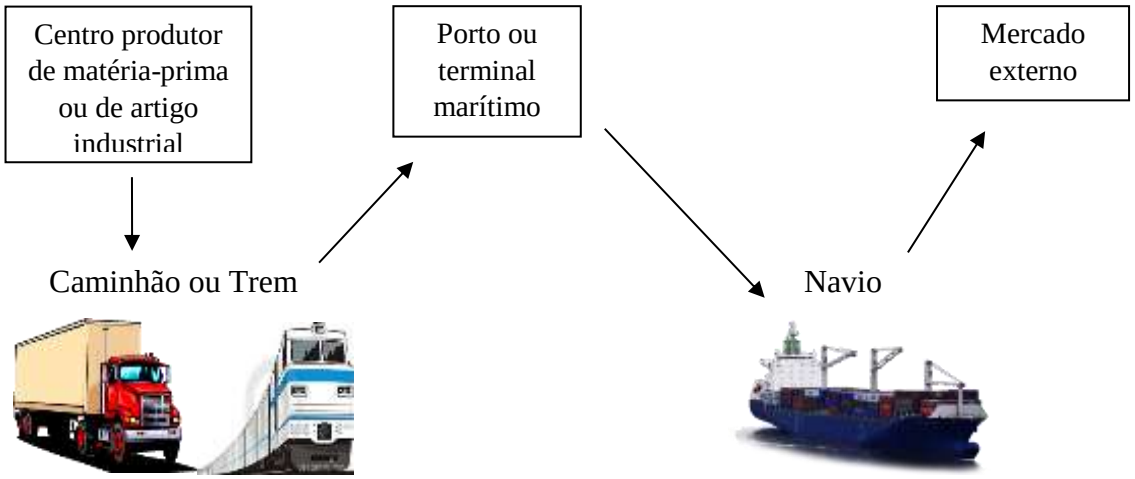
Figura 1: Fluxo operacional no REDEX.



Organizador: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Uma eficiente multimodalidade/intermodalidade (caminhão, trem e navio) (figura 2) é relevante, pois aumenta a fluidez das mercadorias a serem transportadas aos centros consumidores. Todavia, muitos portos/terminais do país não possuem ligação ferroviária ou esta encontra-se sucateada/desativada, como em Jaraguá (Maceió).

Figura 2: Funcionamento do sistema intermodal.



Organizador: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

O sistema intermodal é essencial para o funcionamento dos complexos portuários e ainda torna a circulação mais eficiente e com menores custos (interfere na competitividade do capital). Ademais, é necessário haver uma separação adequada das cargas secas, líquidas, perecíveis e refrigeradas, atendendo às normas brasileiras e internacionais de segurança (FELIPE JUNIOR, 2012, 2014).

De acordo com Rangel (2005), é importante a expansão das infraestruturas, pois trata-se de uma estratégia condizente com o fomento do efeito multiplicador interno e do desenvolvimento regional e nacional. Com a construção de fixos, estimulam-se os investimentos privados (transporte, armazenamento, produção, serviços, comércio etc.) e incrementam-se as redes e os fluxos no espaço.

Segundo o administrador[11] do Porto de Maceió, as atividades do terminal açucareiro (imagens 9, 10, 11 e 12) são realizadas pela Empresa Alagoana de Terminais (EMPAT). Os caminhões antes de entrarem na área portuária, realizam a programação, passando as informações necessárias para o responsável da EMPAT (principalmente referentes

[11] Entrevista realizada no dia 31 de julho de 2019.

à quantidade de caminhões e de açúcar). Quando o açúcar chega no terminal, em seguida, é coletada uma amostra para verificação (a EMPAT possui um laboratório dentro do porto).

Caso for enviado o açúcar fora do padrão de qualidade exigido, a usina pagará multa. Quando o navio chega, o comandante do navio ou o responsável imediato entrega um plano de carga (as quantidades específicas de cada porão). O porto somente libera após o recebimento desse plano de carga e, a partir disso, é concluída a operação. A logística inicial começa com o agente do navio que faz a comunicação ao porto e à EMPAT informando o dia e horário que o navio atracará. Os profissionais da segurança, da fiscalização ambiental, da Capitania dos Portos, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), da Receita Federal e da Polícia Federal participam desse processo de entrada das cargas e caminhões na área portuária.

Imagem 9: Área interna do armazém do terminal açucareiro (Porto de Jaraguá), 2019.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 10: Retomador em operação no terminal açucareiro do Porto de Jaraguá, 2019.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 11: *Ship Loader* com capacidade de 1.000 toneladas/hora no Porto de Jaraguá, 2019.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 12: *Ship Loader* de açúcar do terminal – Porto de Jaraguá, 2019.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

A Transpetro opera no terminal de granéis líquidos do Porto de Jaraguá (imagem 13), movimentando petróleo, derivados e álcool. Não trata-se de uma área arrendada ou concedida à empresa, mas, atualmente, ela faz toda a movimentação. A Transpetro possui tanques (imagens 14 e 15) localizados no porto, onde recebem suas cargas. No complexo tem uma instalação da Petrobras que leva o petróleo através de um duto de 8 polegadas até o local adequado, sendo posteriormente armazenado nos tanques.

Quando o navio chega, o duto bombeia o petróleo para a embarcação. No caso dos derivados de petróleo é realizada uma operação inversa, isto é, o navio traz a gasolina e o diesel e bombeia até os tanques. Os combustíveis são distribuídos para a Petrobras, Ipiranga e para o estado de Alagoas.

Ademais, a dragagem no Porto de Maceió não era realizada desde 1978, e somente foi finalizada no ano de 2018. Em 2019, além dos quatro guindastes não estarem em funcionamento, estes serão colocados em leilão. No entanto, não há previsão de incorporação de novos equipamentos, o que prejudica o funcionamento do porto.

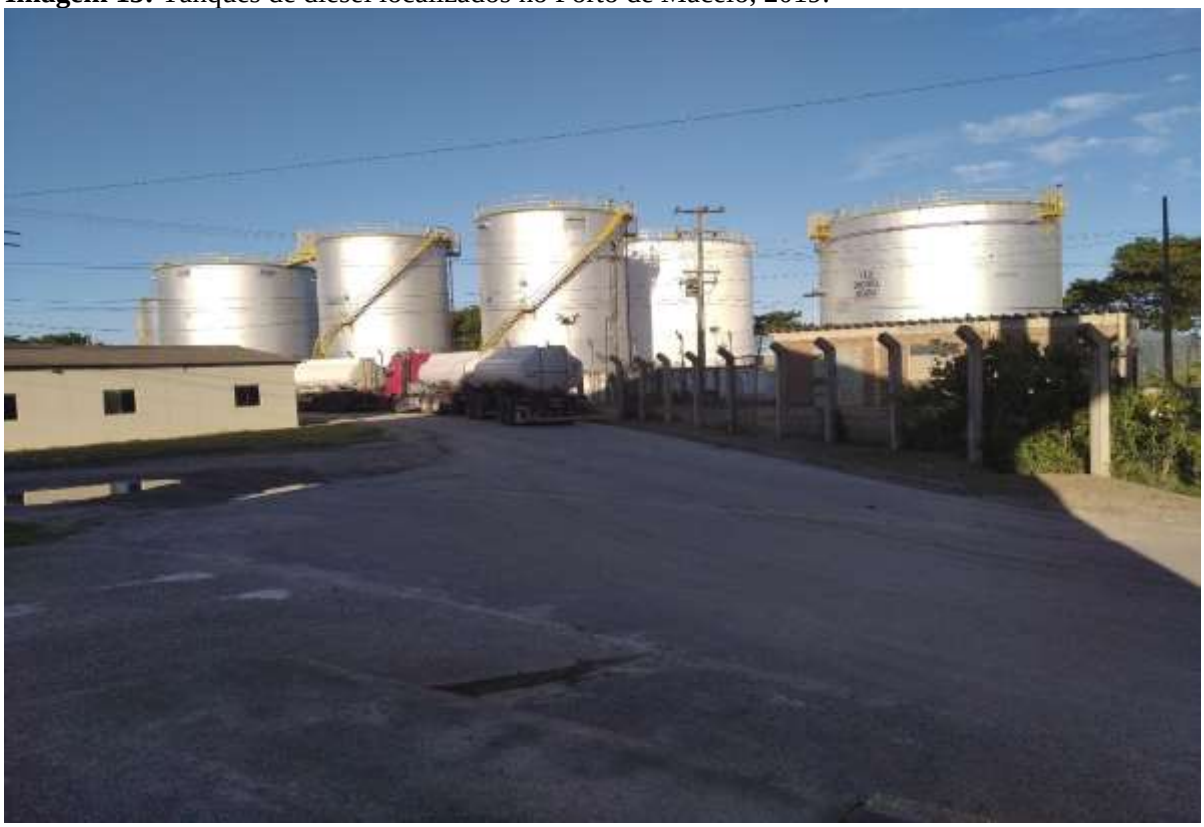
Imagem 13: Berço 7 para granéis líquidos no Porto de Jaraguá, 2019.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 14: Tanques da Petrobras localizados no Porto de Maceió, 2019.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Imagem 15: Tanques de diesel localizados no Porto de Maceió, 2019.



Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Segundo uma pesquisa realizada pelo Instituto de Logística e *Supply Chain* (ILOS), os principais gargalos dos portos brasileiros são a burocracia, a falta de espaço, a intermodalidade/multimodalidade deficiente, o custo elevado, os problemas/limitações na armazenagem, a insuficiência de investimentos, entre outros (REVISTA PORTUÁRIA, 2019).

No passado, o porto movimentava cargas pela ferrovia que passa próxima à área portuária, transportando basicamente o trigo advindo do Canadá e o açúcar oriundo do estado de Minas Gerais. O trigo que chegava no porto tinha como destino, em grande medida, o estado de Sergipe. Quando o navio atracava era descarregado e passava-se a carga para os vagões do trem, que seguia para Sergipe. Na atualidade, não há esse tipo de intermodalidade (articulação hidroviária-ferroviária) no Porto de Maceió.

Sergipe e Alagoas possuem um setor portuário com reduzida modernização, eficiência e competitividade, prejudicando o desenvolvimento regional. A falta de maiores inversões limita, por conseguinte, os reflexos na dinâmica econômica e nos investimentos privados relacionados aos transportes, armazenamento, produção (sobretudo industrial), serviços especializados e outros.

Apesar dos dois estados apresentarem uma indústria menos diversificada em comparação a outras unidades federativas da região Nordeste, como Bahia, Pernambuco e

Ceará, por exemplo, é relevante a modernização do setor portuário para aumentar a competitividade, atrair mais cargas (especialmente conteinerizadas), fomentar o efeito de aglomeração de atividades no espaço regional, entre outros, impulsionando os empregos, a renda e a demanda efetiva, especialmente em um contexto de crise econômica no Nordeste e no Brasil.

Além disso, muitas exportações e importações de Sergipe e Alagoas são realizadas por portos de outros estados do Nordeste (Salvador/BA e Suape/PE, principalmente), bem como diversos produtos industrializados são oriundos, sobretudo, da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Amazonas (Zona Franca de Manaus), atendendo a demanda sergipana e alagoana (escoados pelo modal rodoviário).

O desenvolvimento do setor portuário de Sergipe e Alagoas depende de vários fatores, quais sejam:

- Presença do Estado como agente planejador e indutor;
- Aumentar as inversões públicas e privadas (adequadas PPPs);
- Impulsionar a modernização tecnológica (equipamentos, *softwares* etc.);
- Realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada;
- Estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antiocioso);
- Expandir os financiamentos (públicos e privados);
- Assegurar reserva de mercado para a utilização de navios e embarcações construídos no Brasil (incluindo a valorização dos armadores nacionais);
- Diminuir os afretamentos de navios estrangeiros;
- Reduzir a burocracia;
- Expansão da multimodalidade/intermodalidade;
- Plano estratégico seguido de inversões para fomento da atividade portuária e marítima etc.

Entretanto, é relevante destacar que o contexto político e econômico brasileiro nos últimos anos (notadamente desde 2016, com o *impeachment*/golpe sofrido pela presidenta Dilma Rousseff e os governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro) elucida o fortalecimento da política neoliberal, bem como um intenso ajuste fiscal pautado na redução de inversões estatais em setores estratégicos (habitação, saúde, educação, saneamento básico, mobilidade urbana, direitos sociais e trabalhistas, infraestruturas etc.), prejudicando a retomada do crescimento macroeconômico e restringindo a distribuição de renda no país. A política

econômica “financeirista” limita a reativação da demanda efetiva e do efeito multiplicador interno, agravando a desigualdade social e regional no Brasil.

Nesse sentido, segundo Singer (2015), é fundamental desobstruir os caminhos para a retomada da atividade industrial no Brasil, valorizar o papel indispensável do Estado no planejamento e nos investimentos, desacreditar nas forças espontâneas do mercado, além da necessidade do Estado decidir os setores que devem se expandir (caso, por exemplo, dos equipamentos e serviços públicos) e o papel estatal no financiamento.

3.7. Considerações finais ao capítulo 3

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e o Porto de Jaraguá carecem de maiores investimentos e modernização para aumento dos fluxos de mercadorias (ainda que o Porto de Maceió apresente uma dinâmica e operações mais intensas em comparação ao terminal sergipano). Isso permitiria o fomento do transporte de cabotagem e longo curso, com reverberações no território, na economia e na sociedade.

O setor portuário e marítimo é um indutor do desenvolvimento local, regional e nacional, especialmente na agregação de atividades no espaço, como transportes, armazenamento, serviços especializados, comércio e outros. Não obstante, o modelo de concessão aplicado no setor portuário limita sua expansão em Sergipe e Alagoas, dificultando a atração de cargas (cabotagem, exportações e importações).

O modelo de concessão liberal e as instituições administradoras do Porto de Jaraguá e do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) prejudicam os investimentos e, por conseguinte, a expansão das infraestruturas existentes (ainda que estas sejam utilizadas ao máximo por meio da logística privada). É importante fomentar o setor portuário e marítimo para impulsionar o efeito multiplicador interno e a geração de empregos e renda em Sergipe e Alagoas, principalmente nas áreas próximas dos dois portos.

No capítulo 4 são analisadas as principais estratégias competitivas do capital que atua no setor portuário de Sergipe e Alagoas, as modernizações, os pontos de estrangulamento, os investimentos públicos e privados, as terceirizações e a precarização das relações de trabalho na atividade portuária.

CAPÍTULO 4

AS ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS DO SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE E ALAGOAS

Nesse capítulo são analisadas as principais estratégias competitivas das empresas que atuam no setor portuário de Sergipe e Alagoas. A reestruturação econômica, a otimização da logística, a expansão das redes e fluxos, melhores capacidades de transporte, armazenamento e distribuição, entre outros, impactaram/impactam muitos setores da economia, principalmente o setor de transporte marítimo. O capital que atua no setor portuário utiliza as tecnologias da informação e comunicação (TICs) para aumentar a competitividade em âmbito nacional e internacional, para melhorar o desempenho dos serviços e reduzir os custos operacionais (FELIPE JUNIOR, 2014).

As estratégias competitivas das empresas que atuam no setor portuário estão diretamente relacionadas à gestão, tendo como objetivos a otimização de funções e atividades realizadas e a redução do tempo e custo de circulação. Além disso, busca-se a maximização da reprodução do capital, bem como maior fluidez territorial. O principal objetivo do planejamento estratégico de negócios é permitir a eficiência na produção, no armazenamento e na circulação, uma vez que se configuram como vantagens considerando a intensa concorrência capitalista.

O desenvolvimento de uma estratégia competitiva decorre do relacionamento entre a empresa e seu ambiente de negócios. As forças externas são as ações governamentais, a política tributária, os incentivos fiscais, os investimentos públicos, os financiamentos a juros baixos e outros. A estrutura da empresa – infraestrutura, tecnologias, gerenciamento, logística corporativa, capacidade de operação e investimento etc. – são as forças internas e exercem forte influência na competitividade do capital (PORTER, 2004).

4.1. As principais estratégias competitivas

A estratégia competitiva existente no setor portuário e marítimo está relacionada a diversas decisões e ações tomadas pelas empresas, quais sejam: gerenciamento e logística otimizados; modernização tecnológica; conquista de economias de escala e grandes mercados consumidores; investir em países com crescimento econômico; escolha de nações com condições tributárias favoráveis e com incentivos ao registro de navios; expandir os

transportes e fixos; terceirização; subcontratação e trabalho temporário; otimizar os processos de transporte e armazenamento de cargas; controle e redução de estoques; cumprimento dos prazos para entrega dos produtos; uso de embarcações de grande porte e com maior capacidade de transporte de cargas; embarcações e contêineres adaptados para cada tipo de mercadoria; construção de terminais privados; preferência por portos mais modernos e com melhores condições de atracação; assinaturas de contratos de transporte e venda com empresas em condições financeiras favoráveis, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).

As cinco forças da concorrência são determinantes para a elaboração da estratégia competitiva, a saber: a) inserção de outros concorrentes no mercado; b) ameaça iminente de novos líderes de mercado; c) pressão exercida pelos clientes; d) pressão dos fornecedores; e) intensificação da concorrência entre as empresas que atuam no mesmo setor. Além disso, o capital privado pode adotar três tipos principais de estratégias competitivas: 1) a liderança nos baixos custos das atividades realizadas; 2) a diferenciação nos tipos e qualidades dos produtos e serviços oferecidos; e 3) foco na conquista de novos e maiores mercados (PORTER, 2004).

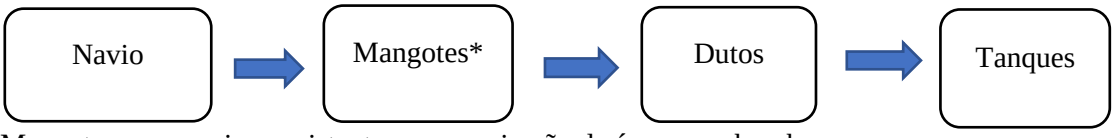
Levando em conta a intensa competição global, dois aspectos são relevantes para garantir maior competitividade no setor portuário e marítimo, caso das tecnologias de informação e comunicação (TICs) e do *marketing* (com auxílio da telemática). Desse modo, a imagem ganha importância e configura-se como mercadoria, criando ou aumentando a demanda por bens e serviços no mercado (CHESNAIS, 1996). Ademais, as TICs facilitam as comunicações entre as unidades de produção, os "nós" de estocagem e distribuição de mercadorias (portos secos, terminais alfandegados etc.) e os centros de gestão e tomada de decisões das empresas.

O nível de competitividade alcançado pelas empresas que operam no setor portuário e marítimo está diretamente ligado a fatores estruturais e organizacionais, ou seja, às condições macroeconômicas, político-institucionais, regulatórias, de infraestrutura e logística (MATTOS, 2003). Além disso, a logística de transporte e armazenamento é essencial para a reprodução do capital (logística privada/corporativa), pois visa otimizar essas atividades, ou seja, aumentar a eficiência na distribuição de mercadorias, maior segurança, redução e controle de estoques, entrega dos pedidos nos prazos estabelecidos nos contratos, entre outros. As estratégias relacionadas ao transporte significam escolher rotas mais rápidas, com melhores sinalização e pavimentação, aeroportos e portos/terminais modernos, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).

A reestruturação interna das empresas e operadores logísticos é uma condição para se manterem competitivos no mercado. Portanto, alguns aspectos se destacam, tais como: a redução do tempo e custo de transporte (meios e vias eficientes), inovações tecnológicas e organizacionais, trabalho temporário, subcontratação, terceirização do transporte e do transbordo, controle máximo da qualidade do produto e outros (FELIPE JUNIOR, 2008).

Algumas empresas importantes atuam no TMIB e no Porto de Jaraguá (destaques no mercado regional e/ou nacional), como a Maceió Logística e Serviços Ltda[12], Irmãos Britto Representações e Comércio Ltda[13], BR Distribuidora[14], Transpetro[15], Ipiranga[16], Shell[17] e a Empresa Alagoana de Terminais (EMPAT)[18]. Estas atuam em atividades diversas, caso da movimentação de cargas, operações portuárias, transporte rodoviário de combustíveis, grãos, farelos e outras mercadorias, armazenamento e distribuição de combustíveis etc. (figura 3).

Figura 3: Fluxo das operações de desembarque de granéis líquidos via cabotagem realizado pela Transpetro.

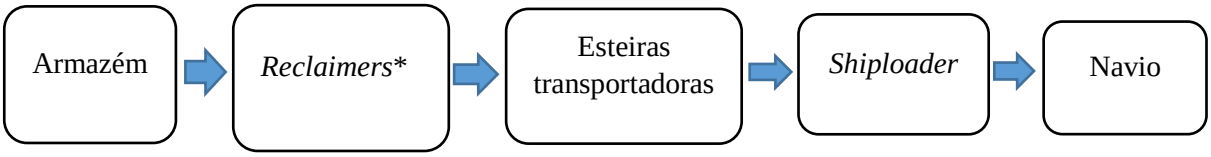


* Mangotes: mangueiras resistentes para aspiração de água com bomba.
Organizador/Fonte: Ronald dos Santos Pereira; Transpetro.

No caso do Porto de Jaraguá/AL, a EMPAT (Empresa Alagoana de Terminais) é responsável por grande parte da movimentação de açúcar via longo curso (imagem 16 e figura 4). Os operadores logísticos – Macelog (Maceió Logística e Serviços Ltda.) e Irmãos Britto Representações e Comércio Ltda. (imagem 17) são responsáveis pelas operações de importação de longo curso de granéis sólidos, carga geral, açúcar ensacado etc. (figura 5).

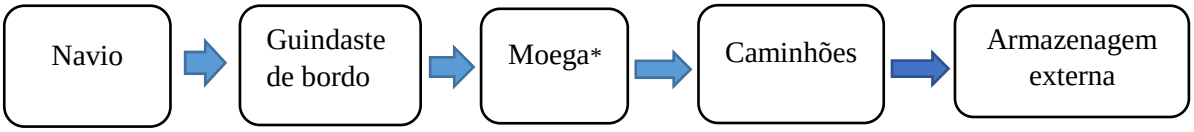
[12] Especializada em operações de granéis sólidos, cargas conteinerizadas, açúcar ensacado e carga geral. A empresa oferece aos seus clientes agenciamento marítimo, operações portuárias, comercialização de fretes marítimos, logísticos e locação de equipamentos.
[13] Atua como agente de navegação e operador portuário no Porto de Maceió.
[14] Atua em Maceió operando caminhões-tanque para o transporte de diesel e de gasolina, diretamente às distribuidoras, além de petróleo e de álcool.
[15] Empresa subsidiária da Petrobras que atua no transporte e logística para a indústria de óleo, gás e biocombustíveis no Brasil.
[16] Comercializa combustível para mais de 7 mil postos no Brasil. Seus clientes utilizam os produtos para atividades da indústria e de transporte, principalmente.
[17] O capital acionário maior da empresa advém da Dimensional Fund Advisors/EUA. Uma das maiores empresas de energia do mundo, com destaque ao petróleo e derivados, produção de açúcar e etanol, geração de energia elétrica, suprimento e distribuição de combustíveis etc.
[18] Armazena grande parte do açúcar produzido no estado de Alagoas advindo das usinas açucareiras para exportação.

Figura 4: Fluxo das operações de embarque do açúcar realizado pela EMPAT.



* *Reclaimers*: empilhadeiras utilizadas na movimentação de granéis sólidos.
Organizador/Fonte: Ronald dos Santos Pereira, EMPAT.

Figura 5: Fluxo das operações de desembarque de fertilizantes realizado pela Macelog e Irmãos Britto.



* Moega: utilizada para depósito de granéis triturados.
Organizador/Fonte: Ronald dos Santos Pereira; Macelog e Irmãos Britto.

A VLI Multimodal (concessionária que administra o TMIB) valoriza outros terminais, em detrimento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE, com destaque aos complexos de Ponta da Madeira/MA e Vitória/ES (estes são mais lucrativos para a empresa). Esse fato ilustra o modelo de concessão equivocado, caracterizado pela atuação frágil do Estado (que geralmente não cobra investimentos das empresas concessionárias). Isso ocorre também nos outros modais de transportes no Brasil (ferroviário, rodoviário, aéreo e transporte público), além das telecomunicações.

Imagem 16: Açúcar a granel direcionado à exportação no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: EMPAT, 2019.

Imagem 17: Açúcar ensacado sendo alçado para o navio pela Macelog no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Macelog, 2019.

Em 2015, a VLI estabeleceu uma cooperação com a *trading* Multigrain, para exportar soja, o principal produto agrícola do país. Foram investidos 15 milhões de reais para reformar o armazém de grãos e instalar equipamentos para manusear o produto no Terminal de Sergipe. No total, 150 mil toneladas de soja (imagem 18) foram transportadas em 2019, sendo que essa demanda foi atendida pela operação portuária-marítima, além do apoio do modal rodoviário com caminhões advindos do Piauí e da Bahia para o TMIB. Os principais destinos da soja foram a Rússia e o Japão, e a Multigrain é a empresa responsável pelo transporte de toda a soja através do TMIB.

Exportadores e importadores preferem firmar contratos com os terminais que melhor desempenham suas atividades, que tem agilidade na realização de transbordos, pátios para recebimento de contêineres, uso de inovações tecnológicas, grande capacidade de armazenamento e movimentação de carga, localização geográfica privilegiada/estratégica etc. (FELIPE JUNIOR, 2014).

Imagem 18: Soja exportada pela Multigrain no TMIB.

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa, 2019.

Apesar dos gargalos, a recente parceria estabelecida entre a VLI Multimodal e a Multigrain[19] foi estimulada, sobretudo, pela proximidade de importantes corredores rodoviários (BR-101 e BR-235). A Heringer Fertilizantes[20] possui uma área no terminal para armazenar seus produtos, e outra empresa com uma área de armazenamento é a Motrisa[21], que paga à VLI pelo uso do espaço. A Votorantim[22] também detém estruturas no terminal.

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e o Porto de Jaraguá/AL (quadro 6, imagens 19 e 20) realizam a movimentação de cargas com características distintas, que requerem cuidados diferenciados (combustíveis, fertilizantes, açúcar etc.), além disso, necessitam do apoio do transporte rodoviário para escoamento das mercadorias (o Porto de Jaraguá/AL recebe, em média, 300 caminhões por dia). A VLI é responsável pela operação do TMIB, com destaque às funções de carregamento e descarregamento de cargas. Isso deve ocorrer com a máxima segurança e eficiência, para não contaminar ou perder as mercadorias, para evitar sobrecarga nas instalações, acidentes e outros problemas.

[19] É uma empresa do Grupo Mitsui & Co. (é um dos maiores conglomerados do Japão) – é uma trading de commodities agrícolas que atua na compra e venda de soja, milho e algodão.
[20] É uma empresa que oferece solução em nutrição vegetal.
[21] Companhia Moinhos de Trigo indígena S.A. – MOTRISA, do qual a marca Sarandi faz parte, atua com uma unidade moageira em Sergipe, e unidades comercias em Pernambuco, Alagoas e Bahia.
[22] É uma das maiores empresas de materiais de construção do mundo. Com presença na Argentina, Bolívia, Brasil, Uruguai, Canadá, EUA, Luxemburgo, Espanha, Turquia, Marrocos e Tunísia.

Quadro 6: Fluxo de caminhões no Porto de Jaraguá e no TMIB, 2019.

Portarias	Diariamente
Portaria principal no Porto de Jaraguá	Média de 300 caminhões
Portaria da EMPAT	Média de 224 caminhões
Portaria da Transpetro	Média de 60 caminhões
Portaria da Ipiranga e Shell (Maceió)	Média de 50 caminhões
Portaria da BR Distribuidora	Média de 44 caminhões
Portaria do TMIB	Média de 150 caminhões

Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; Administração do Porto de Maceió e TMIB, 2019.

Imagem 19: Portaria principal do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Imagem 20: Portaria principal do Porto de Jaraguá.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Para garantir a máxima eficiência na organização e movimentação de mercadorias para dentro e fora do recinto, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e o Porto de Jaraguá/AL seguem protocolos de segurança. No TMIB, um sistema de computadores controla o número de caminhões e pessoas que entram e saem do terminal, o horário de entrada para transbordo, operações de carga e descarga de caminhões, inspeção de balanças etc. Na área pública do Porto de Jaraguá/AL, a entrada e saída de pessoas não tem a mesma rigidez em comparação ao TMIB, entretanto, nos espaços arrendados (EMPAT, BR Distribuidora, Transpetro, Ipiranga e Shell), o acesso é mais controlado, principalmente por ser classificado como área de risco (movimentação de combustíveis).

No caso do TMIB, as pessoas podem entrar nas instalações somente com permissão prévia do supervisor e devem usar equipamentos de segurança, pois o local pode gerar risco de acidentes. Além disso, é utilizado o sistema LENEL (que controla o perímetro portuário e impede as pessoas de acessarem as áreas restritas), além de portas giratórias e portões com crachás que identificam o usuário e permitem o acesso ao terminal (para funcionários e visitantes). Ademais, no caso do Porto de Jaraguá/AL, no cais e dentro das áreas

arrendadas (Transpetro, BR Distribuidora, Ipiranga, Shell e EMPAT) é exigido o uso dos equipamentos de proteção individual (EPI).

No caso do TMIB, toda a carga passa pelos procedimentos burocráticos necessários e é então estocada no armazém, silo ou pátio, para depois ser carregada em um navio. No Porto de Jaraguá/AL, o açúcar que é exportado via longo curso raramente é estocado por muitos dias, assim como os combustíveis da Transpetro, BR Distribuidora, Ipiranga e Shell.

Ademais, a carga é pesada para garantir que a tonelagem declarada esteja correta, pois isso envolve também o contrato de frete. Se houver irregularidades, a carga não deve ser embarcada. A pesagem também ocorre na saída do caminhão. O controle é indispensável para permitir a segurança da carga e verificar se as quantidades processadas estão adequadas.

As mercadorias devem ser armazenadas em locais apropriados, para evitar contaminação e mistura de produtos (normas internacionais de segurança portuária). Isso é importante para garantir a credibilidade de um operador logístico ou armador. Portanto, a soja transportada através do TMIB é colocada em armazéns específicos. O coque de petróleo também fica estocado em uma área adequada (imagem 21).

Imagem 21: Vista aérea dos armazéns, silos e do pátio de coque no TMIB.

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE, 2019.

A Petrobras opera várias plataformas de petróleo e gás natural no litoral nordestino, transportando materiais de perfuração, derivados de petróleo e alimentos para os trabalhadores através do TMIB. Portanto, o terminal exige que os alimentos permaneçam nos paletes para evitar o contato com o "chão" e a umidade. Quando necessário, as mercadorias devem ser colocadas em recipientes/contêineres refrigerados para manter a qualidade e a integridade dos produtos (sobretudo alimentos). A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) atua no TMIB e no Porto de Jaraguá/AL e também solicita/obriga procedimentos adequados para armazenar vários tipos de cargas, a fim de garantir o cumprimento das normas nacionais e internacionais.

A rápida liberação das mercadorias e a reposição eficaz de estoques ajudam na circulação do capital-mercadoria no espaço e evitam a insatisfação de consumidores e empresas compradoras. Assim, otimizar o controle de estoque é uma estratégia competitiva fundamental para o TMIB e o Porto de Jaraguá. Além disso, o Porto de Maceió apresenta maior movimentação de mercadorias, com destaque ao açúcar voltado à exportação e aos combustíveis (álcool, gasolina e óleo diesel) direcionados à atender o mercado interno, sobretudo os postos de combustíveis.

Os transportes e os serviços terceirizados são estratégias para reduzir os custos das empresas. Os operadores logísticos buscam, incessantemente, a redução de gastos com a manutenção de equipamentos, diminuição dos salários dos trabalhadores, contratos temporários, terceirizações e outros, assim, tais estratégias estão cada vez mais presentes nos portos brasileiros (SILVA, 2018). Isso pode ser observado no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL, pois terceirizam a maioria de suas atividades em termos de transporte, manutenção, alimentação e segurança. Algumas das empresas terceirizadas que operam no TMIB são: Boy Serviços Marítimos, Meta Distribuidora de Alimentos, Minas Service e Mendes e Ferreira.

Empresas que realizam a manutenção de equipamentos, fornecimento de mão de obra e atividades gerais prestam serviços terceirizados para a Administração do Porto de Maceió (ADM), caso da LP Engenharia (manutenção do maquinário) e Tigre Vigilância. Além disso, a ADM conta também com segurança própria no Porto de Jaraguá/AL.

O emprego temporário e a subcontratação são estratégias utilizadas para reduzir custos, pois atenuam as despesas com funcionários, pensões/aposentadorias e outras relações de trabalho, além de oferecer maior flexibilidade aos operadores logísticos – contratam somente a quantidade de funcionários necessária em determinados períodos, por exemplo,

durante a safra agrícola. No caso do Porto de Jaraguá/AL, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) é responsável por fornecer os trabalhadores portuários avulsos.

A implementação de novas tecnologias e a automação de processos também reduzem custos, o que requer menos mão de obra para operar. Apesar da sua reduzida modernização, o TMIB acabou substituindo trabalhadores, incorporando equipamentos como correias transportadoras e *ship loaders* (tubos/dutos de sucção de granéis sólidos).

A Transpetro, com área arrendada no Porto de Jaraguá/AL, está em 2020 investindo na construção de uma nova balança de pesagem para os caminhões-tanque que entram e saem de suas instalações. Essa estratégia, segundo o subgerente, está diretamente ligada à uma decisão da matriz (localizada no Rio de Janeiro/RJ).

A restrição ao investimento acarreta um efeito adverso no TMIB e no desenvolvimento regional, além disso, a competitividade diminuiu especialmente nos últimos quinze anos em relação a outros portos e terminais da região Nordeste. Isso tem um impacto negativo em Sergipe, restringindo o crescimento econômico e o efeito multiplicador interno.

4.2. As modernizações e os pontos de estrangulamento

Vários pontos de estrangulamento prejudicam/limitam as operações portuárias no Brasil (apesar dos avanços, sobretudo, nas duas últimas décadas), com destaque às restrições de modernização. Os aprimoramentos existentes nos portos e no setor marítimo do Brasil indicam que a maioria das inovações tecnológicas utilizadas no país é tardia e apresenta um ritmo mais lento em comparação aos países do centro capitalista e à China. Outro fato indica que a inovação no setor marítimo foi relevante nos últimos vinte anos, devido ao aumento da demanda internacional por transporte e armazenamento. As inovações (tecnológicas e organizacionais) e as ampliações na infraestrutura são decisivas para melhorar o sistema portuário e marítimo e aumentar os fluxos de cargas e navios (FELIPE JUNIOR, 2014).

Não basta fazer melhorias em equipamentos e *softwares*, pois a utilização de grandes navios cargueiros pelos principais armadores requer a ampliação de berços e cais, aprofundamento das áreas de atracação e outras melhorias (FELIPE JUNIOR, 2019). Nesse sentido, de acordo com o chefe de operações do Porto de Jaraguá/AL, a dragagem sempre foi um empecilho para o mesmo, mas houve avanços relativos nos últimos anos (imagem 22).

Desde a década de 1990, tem-se uma maior integração econômica e comercial do Brasil, gerando impacto no setor portuário e marítimo nacional, nas interações espaciais e nos fluxos de mercadorias. Através do uso de novas tecnologias, a produtividade e a eficiência portuárias foram relativamente incrementadas, os custos reduzidos, a cabotagem e o longo curso intensificaram, a movimentação de grandes navios aumentou nos principais portos do país, houve avanços no acondicionamento das cargas (como a refrigeração), construção de terminais modernos, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).

Imagem 22: Dragagem realizada no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Diversos avanços ocorreram/ocorrem no setor portuário e marítimo, como o uso de navios com grande capacidade de transporte, equipamentos modernos (portêineres, transtêineres, *ship loaders*, contêineres especiais, tecnologia da informação e comunicação, *scanners*, *drones* etc.), otimização logística, computadores e programas (*softwares*) para controle de operações (gestão de estoques, movimentação de cargas e contêineres nos terminais), entre outros (FELIPE JUNIOR, 2012).

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e o Porto de Jaraguá/AL possuem equipamentos obsoletos que limitam o crescimento e a diversificação das mercadorias movimentadas. Como consequência, estes dois portos perdem cargas para outros complexos

mais modernos da região Nordeste, como Salvador/BA, Suape/PE e Pecém/CE. Isso se expressa, sobretudo, nos fluxos de cargas conteinerizadas sergipanas e alagoanas que, diante das limitações existentes, são escoadas muitas vezes por outros portos.

Não obstante, há tecnologias da informação e comunicação (TICs) no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL, caso dos sistemas computadorizados de informações para controle de carga, pessoas e veículos, crachás com leitores digitais para identificação daqueles que acessam as áreas portuárias, sistema de controle de estoque (*software*), entre outros.

Os *hardwares*[23] e *softwares*[24] que permitem registrar as informações sobre as cargas, como peso, tipo, local da embalagem/acondicionamento, data e hora de carregamento e descarregamento, chegada e partida etc., são essenciais para o controle de estoque e o funcionamento dos portos/terminais. O método FIFO (significa que o primeiro produto a entrar no armazém deve também ser o primeiro a sair, com o objetivo de evitar a perda por vencimento da mercadoria) é usado no TMIB, facilitando o processamento de dados e os procedimentos necessários relacionados a todas as mercadorias embarcadas. Além disso, também é utilizado o sistema de terminal Log.One (da Log.One Tecnologia – empresa brasileira que desenvolveu esse *software* para qualificar as operações logísticas de estocagem e movimentação de mercadorias nos portos). Ademais, no Porto de Jaraguá/AL são utilizadas algumas tecnologias na portaria principal e nos terminais arrendados, como as câmeras OCR *(Optical Character Recognition),* leitores biométricos RFID (*Radio-Frequency Identification)* e balanças rodoviárias[25].

Embora os equipamentos presentes no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL possam assegurar alguns serviços e operações, é importante haver investimentos públicos e privados para fomentar a atividade portuária e marítima, bem como o desenvolvimento regional. O capital muitas vezes busca outros complexos mais modernos e de maior capacidade operacional, caso de Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA. O TMIB e o Porto de Jaraguá/AL precisam de mais investimento e modernização, pois seus gargalos afetam negativamente a economia de Sergipe e Alagoas (quadro 7, tabela 42, imagens 23, 24 e 25).

[23] É um componente físico, interno ou externo de um computador que define o que um dispositivo é capaz de realizar.
[24] É um conjunto de instruções que devem ser seguidas e executadas por um mecanismo, seja ele um computador ou um aparato eletromecânico.
[25] É utilizada para medir o peso dos carregamentos levados por veículos de grande volume de carga.

Quadro 7: Estrutura portuária do TMIB.

Estrutura geral	Área m²/capacidade de armazenagem
1 píer de atracação para granéis	356 metros de comprimento
1 píer de atracação para operação *offshore*	59 metros de comprimento
7 armazéns	55 mil toneladas
2 pátios de granéis	90 mil toneladas
3 silos de granéis	60 mil toneladas

Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; VLI Logística, 2019.

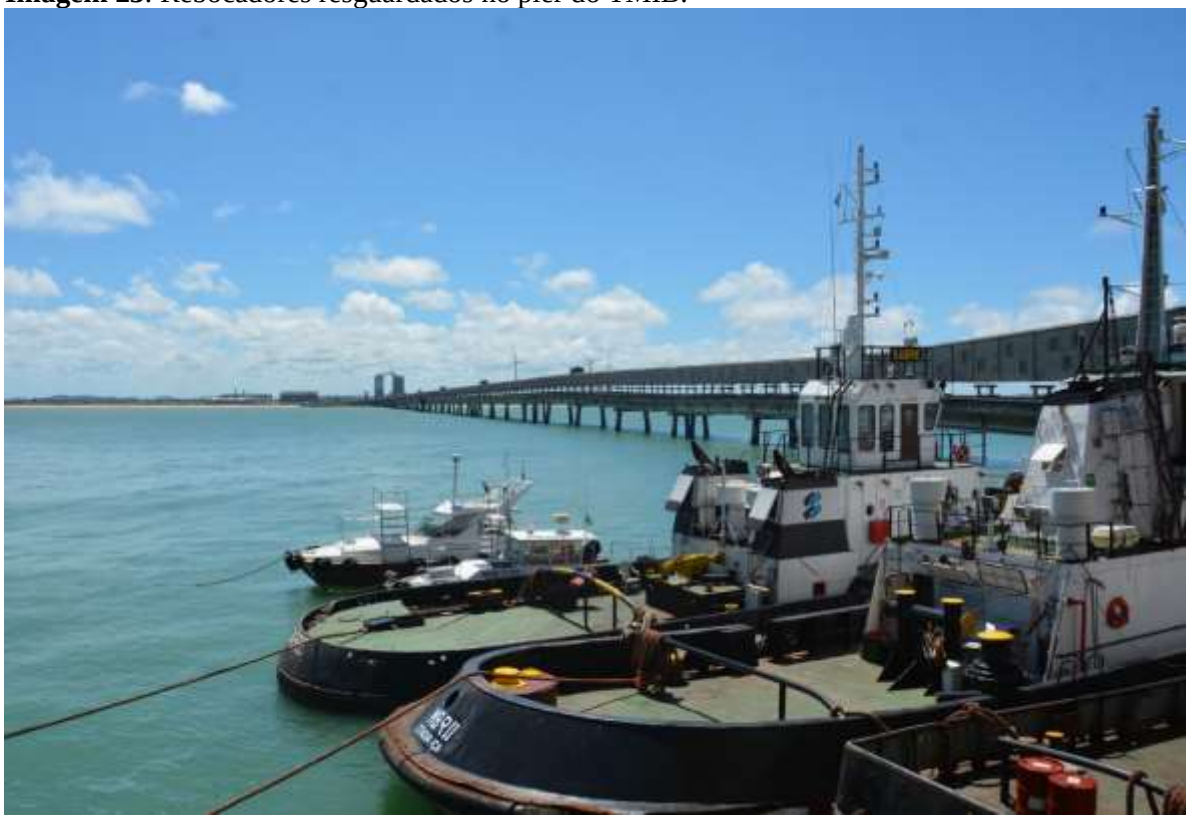
Tabela 42: Equipamentos portuários do Porto de Jaraguá/AL.

Tipo	Quantidade	Proprietário	Capacidade	Local de operação
Duto 6	1	Transpetro	-	-
Duto 8	5	Transpetro	-	-
Duto 10	2	Transpetro	-	-
Duto 12	4	Transpetro	-	-
Duto 14	2	Transpetro	-	-
Shiploader	1	EMPAT	1.000 t/h	Berço 6
Empilhadeira	2	EMPAT	2 t e 3 t	Armazéns EMPAT
Reclaimer	2	EMPAT	500 t/h	Armazéns EMPAT
Esteira transportadora	37	EMPAT	1.000 t/h	Armazéns EMPAT – berço 6
Pás carregadeiras	1	EMPAT	6 t	Armazéns EMPAT
Balança de fluxo	1	EMPAT	1.000 t/h	-
Balança rodoviária	4	EMPAT	100 e 120 t	-
Duto 3	1	Pool* Maceió	68,8 m³/h	-
Duto 4	1	Pool Maceió	118,5 m³/h	-
Duto 6	1	Pool Maceió	268,5 m³/h	-
Duto 8	1	Pool Maceió	481,5 m³/h	-
Duto 10	1	Pool Maceió	766,3 m³/h	-
Mangotes	4	Pool Maceió	68,8 m³/h	Plataforma de descarga
Bomba	4	Pool Maceió	60 m³/h	Praça/bombas/carregamento
Bomba	2	Pool Maceió	90 m³/h	Praça/bombas/carregamento
Bomba	1	Pool Maceió	30 m³/h	Praça/bombas/carregamento
Bomba	2	Pool Maceió	90 m³/h	Plataforma de descarga
Bomba	1	Pool Maceió	45 m³/h	Plataforma de descarga
Bomba	2	Pool Maceió	590 m³/h	Casas/bombas de incêndio
Moegas	-	-	-	Caís comercial

* Pool: Significa polo petroquímico.

Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 23: Rebocadores resguardados no píer do TMIB.



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE, 2019.

Imagem 24: Navio graneleiro atracado no cais de uso múltiplo do Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Imagem 25: Tubulações do terminal de granéis líquidos do Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Os principais portos do Brasil (Santos/SP, Suape/PE, Pecém/CE, Salvador/BA, Paranaguá/PR, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, São Francisco do Sul/SC etc.) possuem melhores condições de infraestrutura e uso de modernos equipamentos portuários, tecnologia da informação e comunicação (TIC), entre outros. Ademais, destacam-se os portos e terminais catarinenses, sobretudo no escoamento de mercadorias acondicionadas (em contêineres), caso de Itapoá/SC, Itajaí/SC, Navegantes/SC e Imbituba/SC.

É necessário expandir a infraestrutura e modernizar as instalações do TMIB e do Porto de Jaraguá, com ênfase à incorporação de inovações tecnológicas (tabela 43 e quadro 8). Tais ações podem aumentar a competitividade e ajudar a conquistar clientes e mercados em potencial. Para Porter (1986), a vantagem competitiva da empresa advém das condições de eficiência da prestação de serviços aos seus clientes. A principal reivindicação das empresas operadoras no Porto de Jaraguá é a necessidade de maior aprofundamento da área de atracação dos navios (entre 15 e 16 metros de profundidade), para poder receber navios com maior capacidade e, assim, aumentar os fluxos de cargas.

Tabela 43: Estrutura de acostagem do Porto de Jaraguá/AL.

Estrutura de acostagem	Berço	Comprimento (metros)	Calado permitido (metros)
Canal de acesso	-	-	11
Bacia de evolução	-	-	11
Cais de fechamento	1	100	10
Cais comercial	2, 3 e 4	480	10,5
Cais múltiplo uso	5	350	11
Terminal açucareiro	6	250	10,5
Terminal de granéis líquidos	7	305	11

Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; Administração do Porto de Maceió, 2019.

Quadro 8: Funções específicas de cada cais no Porto de Jaraguá/AL.

Instalação de acostagem	Destinação operacional
Cais de fechamento*	Carga geral
Cais comercial	Granel sólido e passageiros
Cais múltiplo uso	Carga geral
Terminal açucareiro	Açúcar
Terminal de granéis líquidos	Granéis líquidos

*Cais de fechamento – é o berço 1 do Porto de Jaraguá.
Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; Administração do Porto de Maceió, 2019.

Nos últimos anos, a quantidade movimentada no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL diminuiu. Essa evidência está relacionada à recessão econômica nacional, à perda de clientes (empresas brasileiras e internacionais) e à reduzida modernização. No entanto, em outros portos e terminais do Brasil, como Suape/PE, Itaqui/MA, Santos/SP, Navegantes/SC, Itapoá/SC etc., apesar das crises interna e externa, houve crescimento na circulação de mercadorias, cujo resultado se deve aos investimentos, à modernização, à otimização da logística, aos incentivos fiscais e tributários, entre outros.

A necessidade do transporte de carga eficiente, da redução e controle de estoques, da busca por economias de escala, da escolha de portos mais modernos, da lógica do fluxo rápido, da incorporação de inovações e outros, gerou/gera uma pressão considerável sobre o setor portuário e marítimo. Isso refere-se também à imposição de padrões aos portos pelos principais armadores mundiais (sobretudo asiáticos e europeus), exigindo adequações infraestruturais, tecnológicas, logísticas, normativas, tributárias etc. (FELIPE JUNIOR, 2019). Assim, a modernização setorial pressupõe o uso de equipamentos e sistemas eficientes de informações em terminais e navios de carga, e a produtividade dos portos é determinante para atrair o grande capital (MONIÉ; SILVA, 2003).

A disseminação e aprimoramento do uso dos contêineres foram estimulados pela necessidade dos países centrais exportarem seus artigos industrializados, principalmente no pós-segunda guerra. As economias periféricas (como o Brasil) entraram nesse processo mais

recentemente, notadamente a partir da década de 1980 (FELIPE JUNIOR, 2012). Segundo o chefe[26] de operações do Porto de Jaraguá/AL, a movimentação de contêineres foi extinta por não haver uma rota específica, fato explicado pela falta de demanda por parte das empresas em movimentar cargas de maior valor agregado no porto, devido à reduzida modernização. Segundo o gerente da operadora logística Macelog, a empresa Braskem movimentava contêineres no Porto de Jaraguá/AL, mas preferiu transferir as operações para o Porto de Suape/PE, devido às melhores instalações existentes.

O TMIB/SE e o Porto de Maceió/AL possuem capacidade antiociosa, sendo importante criar um plano de desenvolvimento portuário e fomentar os investimentos para ampliação e modernização. Os pontos de estrangulamento na infraestrutura prejudicam o desenvolvimento dos estados de Sergipe e Alagoas, principalmente da região litorânea.

O TMIB/SE possui algumas vantagens relativas, caso da proximidade com importantes capitais e centros consumidores da região Nordeste (Salvador/BA e Recife/PE); o terminal fica afastado da área urbana, favorecendo uma futura expansão; há espaço que possibilita ampliar o retroporto, bem como a construção de armazéns, terminais alfandegados e não alfandegados, entre outros. No entanto, é um terminal que não possui capacidade para receber navios de maior porte e realizar grandes movimentação de cargas e contêineres (REIS, 2018).

4.3. Os investimentos públicos e privados

De acordo com Rangel (2005), o Estado não deve se eximir de suas responsabilidades e funções como agente de planejamento e investimentos. Isso é importante para fomentar o crescimento da economia e a organização do território. Contudo, desde 2016, com a retomada agressiva da política neoliberal no Brasil, tem-se um contexto de crise do planejamento e desmonte dos projetos/programas de desenvolvimento por parte do poder público (federal, estaduais e municipais).

As concessões no Brasil refletem o frágil desempenho do Estado e das agências reguladoras na imposição de metas a serem realizadas pelas empresas concessionárias, quantidade mínima de investimentos, liberdade de concorrência, impedimento de ações que estabelecem cartéis e oligopólios setoriais, entre outros. A baixa cobrança por parte do Estado em relação às empresas concessionárias é consequência do modelo de concessão liberal criado

[26] Entrevista realizada no dia 29 de janeiro de 2020.

nos anos de 1990 no Brasil, caracterizando a fragilidade do poder público em estabelecer ações/medidas que valorizem os interesses nacionais (SILVEIRA, 2003; FELIPE JUNIOR, 2008).

O desenvolvimento nacional está diretamente relacionado aos investimentos em infraestruturas. A otimização das parcerias público-privadas (PPPs) e, notadamente das concessões, é essencial para a retomada do desenvolvimento econômico do Brasil e, por conseguinte, aumentar os empregos, fomentar a distribuição de renda, expandir as redes de circulação no território, impulsionar a demanda efetiva internamente, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2008).

A estratégia nacional de desenvolvimento deve ser baseada em alguns aspectos. Primeiro, é necessário ter uma forte presença do Estado como agente capaz de realizar o planejamento e os investimentos, dinamizando certos segmentos que compõem a economia, principalmente os setores produtivo, energético e de transporte. Segundo, é vital o fortalecimento e a expansão da atividade industrial, bem como qualificar os equipamentos e serviços públicos, fomentando os setores antiociosos da economia. Terceiro, é importante criar condições para investimentos em setores subcapitalizados, com o objetivo de gerar emprego e renda para a população (FELIPE JUNIOR, 2008).

O Estado deve mobilizar o capital privado para investir em segmentos estratégicos à economia e à sociedade, como os serviços de utilidade pública, indústrias, tecnologias de energia limpa etc., e não incentivar a aplicação de recursos no mercado financeiro e especulativo, como é predominante no Brasil na atualidade (RANGEL, 2005; FELIPE JUNIOR, 2014).

A falta de investimento público e privado limita a modernização das estruturas portuárias. Empresas concessionárias no Brasil geralmente não se sentem pressionadas a investir porque o atual modelo de concessão prejudica/restringe a ação estatal (modelo liberal). No Brasil, essa situação é verificada em diversas áreas de atuação do capital privado por meio de concessões, como rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, telecomunicações etc. (FELIPE JUNIOR, 2014).

As empresas tem pouco interesse em portos/terminais menos dinâmicos e o capital oligopolista limita o investimento em diversos terminais, como nos estados de Sergipe e Alagoas. É importante haver uma logística de Estado que desenvolva um plano estratégico para o setor portuário brasileiro, pois isso está relacionado ao desenvolvimento regional e nacional (empregos, renda, consumo, indústrias, empresas de transporte, estaleiros, terminais

alfandegados e não alfandegados, serviços especializados etc.). Ademais, portos/terminais modernos exercem o efeito de aglomeração de atividades no espaço, com implicações importantes para a demanda efetiva e o fortalecimento do mercado formal de trabalho (FELIPE JUNIOR, 2014).

O modelo de concessão de serviços públicos ao setor privado deve seguir uma política desenvolvimentista, adquirindo o Estado novas funções e responsabilidades, diferentemente do atual modelo de concessão (Lei Fernando Henrique Cardoso). De acordo com o projeto de lei nº 2.569, de 1989, o Estado deve ser o poder concedente e o credor hipotecário. As concessionárias devem oferecer parte de seus ativos como garantia (hipoteca) para que, em caso de quebra de contrato ou falta de pagamento, o governo poder tomá-los e, assim, evitar perdas (RANGEL, 2005).

Adequadas parcerias público-privadas (PPPs) são fundamentais, tendo em vista a necessidade de expansão de hidrovias, portos e infraestruturas intermodais. Em decorrência da incapacidade do Estado manter todos os investimentos necessários, cabe às parcerias e, mais precisamente, às concessões, o relevante papel de fomentar o setor de infraestruturas e serviços de utilidade pública, visto que são imprescindíveis para o crescimento macroeconômico (FELIPE JUNIOR, 2008).

No que tange às inversões no setor portuário, destaca-se que havia um espaço destinado à Tomé Ferrostaal[27]. Ela deixou a área arrendada porque terminou o contrato com a Petrobras para fabricar esses equipamentos. No auge (entre 2012 e 2018) havia mais de 2 mil pessoas trabalhando na atividade, a partir do contrato de prestação de serviço junto à Petrobras. No momento não se tem nenhuma empresa interessada nas áreas disponíveis para arrendamento no Porto de Jaraguá (tabela 44 e imagens 26, 27 e 28).

A partir da Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento Econômico (Seplande), com um investimento aproximado de US$ 1 bilhão e instalada em uma área de 66 mil metros quadrados, a unidade da Ferrostaal no Porto de Jaraguá forneceu 18 módulos para as plataformas de exploração do pré-sal da Petrobras. As replicantes, como são chamadas as plataformas que foram produzidas, são do tipo FPSO (Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência), construídas em navios novos ou reformados (seis navios no total) (ALAGOAS 24 HORAS, 2013).

[27] A Tomé Ferrostaal fornece serviços na área de construção de plantas industriais e de engenharia (petroquímica, energia solar, óleo e gás); atua na comercialização de equipamentos para a área gráfica (impressão e acabamento gráfico em geral); produção de embalagens; processos alimentícios; e atuação na área de equipamentos para reciclagem.

Tabela 44: Áreas arrendadas e não arrendadas no Porto de Jaraguá/AL.

Identificação da área	Área (m²)	Situação/empresa
Área livre 1	8.148	Área arrendável
Área alfandegária	9.120	Área não arrendável
Fábrica de módulos de plataforma de petróleo	57.717	Área arrendável
Terminal açucareiro	70.354	Área arrendada/EMPAT
Área livre 2	7.161	Área arrendável
Área livre 3	26.208	Área arrendável
Área livre 4	8.391	Área arrendável
Unidade de apoio à fabricação de módulos	16.770	Área arrendável
Terminal de combustíveis	19.069	Área arrendada/BR distribuidora
Área livre 5	5.546	Área arrendável
Área livre 6	32.406	Área arrendável
Terminal de combustíveis	39.595	Área arrendada/Transpetro
Armazéns de apoio à fabricação de módulos	9.928	Área arrendável

Organizador/Fonte: Ronald dos S. Pereira; Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 26: Área arrendada à Ferrostaal para fabricar módulos de plataforma de petróleo.

Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Imagem 27: Antiga área que estava concedida à Ferrostaal.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2019.

Imagem 28: Armazéns de apoio à fabricação de módulos que eram utilizados pela Ferrostaal.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2020.

A operação logística do combustível nos terminais da Ipiranga, Shell, BR Distribuidora e Transpetro ocorre através do recebimento do produto, sendo que a retirada do navio é realizada pela própria Transpetro. Os produtos são armazenados em tanques (tabela 45 e imagens 29 e 30) e, posteriormente, seguem para as plataformas de abastecimento para encher os caminhões-tanque (estes últimos são enviados diretamente aos clientes – postos de combustíveis, indústrias etc.). A BR Distribuidora possui cinco tanques de armazenagem para combustível. A mesma distribui gasolina (para Mataripe/BA), querosene de aviação, biocombustível, diesel (para Salvador/BA), álcool hidratado advindo das usinas de Alagoas e combustível oriundo da refinaria de Abreu e Lima/PE.

Ademais, de acordo com o superintendente[28] do terminal da BR Distribuidora, a empresa começou a operar no Porto de Jaraguá/AL em 1976. A estrutura é formada por tanques, dutos, plataformas de carregamento e descarga e bombas. O óleo diesel comercializado se destina para atender demandas de navios estrangeiros e brasileiros. No período pós-safra, a empresa traz álcool anidro para suprir suas bases em Mataripe/BA (mais antiga do Brasil), Fortaleza/CE, Rio Grande do Norte e Aracaju/SE.

As principais estratégias competitivas da empresa se baseiam na qualidade do produto e na logística otimizada, com grande capacidade de armazenamento e distribuição dos combustíveis. A BR Distribuidora é uma das maiores pagadoras de impostos do estado de Alagoas, além de gerar empregos diretos e indiretos. Segundo o superintendente, a automação de algumas operações, as reformas na plataforma de carregamento e a construção de um tanque para armazenar biodiesel foram os principais avanços no Porto de Jaraguá/AL nos últimos anos.

Tabela 45: Estrutura dos terminais de combustíveis no Porto de Jaraguá/AL.

Tanque	Terminal	Destinação operacional	Capacidade (m^3)
TQ 101	Poll Maceió	Diesel A S500	3.417
TQ 102	Poll Maceió	Gasolina A	1.279
TQ 103	Poll Maceió	Etanol	1.295
TQ 106	Poll Maceió	Gasolina A	2.187
TQ 110	Poll Maceió	Diesel S500	3.646
TQ 111	Poll Maceió	Etanol	970
TQ 112	Poll Maceió	Diesel S500	3.626
TQ 113	Poll Maceió	Biodiesel	44
TQ 114	Poll Maceió	Biodiesel	44
TQ 6311001	Transpetro	Petróleo	5.204
TQ 6311002	Transpetro	Petróleo	5.200
TQ 6311003	Transpetro	Petróleo	5.174
TQ 6311004	Transpetro	MGO	5.189
TQ 6311005	Transpetro	MGO	5.179
TQ 6361010	Transpetro	Diesel S500	5.367

[28] Entrevista realizada no dia 29 de janeiro de 2020.

TQ 6361011	Transpetro	Diesel S500	5.393
TQ 6361012	Transpetro	Diesel S500	5.702
TQ 6361013	Transpetro	Etanol	7.740
TQ 6361014	Transpetro	Etanol	7.750
TQ 5421001	Transpetro	Água	3.074

Organizador/Fonte: Ronald dos Santos Pereira; Pool Maceió e Transpetro, 2020.

Imagem 29: Terminal de combustíveis da BR Distribuidora no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2020.

Imagem 30: Terminal de combustíveis Pool Maceió – Ipiranga e Shell.

Fonte: Ronald dos Santos Pereira, 2020.

Segundo o gerente[29] da Ipiranga, antes dela, quem operava na área arrendada na década de 1970 era a Atlantic. A Ipiranga começou a operar no Porto de Jaraguá/AL em 2017. A infraestrutura é formada por tanques de combustíveis, praças de bombas e plataforma de carregamento. Comercializa derivados do petróleo refinados pela Petrobras. A Transpetro realiza a retirada dos combustíveis dos navios para a Ipiranga. Os produtos comercializados são: etanol hidratado (mistura com água) e etanol anidro (mistura com álcool).

Conforme o subgerente[30] da Transpetro Maceió, a empresa possui três tanques com capacidade de 5 mil metros cúbicos para armazenar petróleo cru, dois tanques para óleo diesel, dois para etanol, um para óleo diesel marítimo e um tanque de água para combater incêndio. Além disso, há duas casas de bombas para movimentação de produtos, uma plataforma para descarregamento e carregamento de caminhões-tanque e duas subestações elétricas.

Ademais, a Transpetro supre o estado de Alagoas com derivados de petróleo advindos de Madre Deus/BA, Suape/PE e da refinaria de Duque de Caxias/RJ; escoa o petróleo explorado para as refinarias de Abreu e Lima/PE e Landulpho Alves/BA; vende o excedente da produção de álcool para os estados de Sergipe, Bahia e Pernambuco; e ainda

[29] Entrevista realizada no dia 07 de fevereiro de 2020.
[30] Entrevista realizada no dia 27 de janeiro de 2020.

exportava etanol para diversos países (Japão, Estados Unidos, Coreia do Sul etc.). Porém, em 2020, a movimentação e as exportações foram interrompidas, tendo em vista a queda da produção em Alagoas, como consequência do preço de venda não estar favorável. Segundo a Secretaria da Fazenda de Alagoas (SEFAZ), no período de 21 de março a 3 de abril de 2020, o setor apresentou redução geral de 40,16% no volume de vendas. O combustível com maior queda de vendas em valor foi o etanol (53,43%), seguido pela gasolina (40,84%), sendo reflexo especialmente da pandemia de Covid-19 e da redução/paralisação de várias atividades no Brasil e em outros países.

A Transpetro armazena e transporta os produtos, que tem origem em campos de produção terrestres no estado de Alagoas (nos municípios de Pilar/AL e São Miguel dos Campos/AL). Estes ficam armazenados por dez dias em média e depois seguem para as refinarias. No caso dos derivados de petróleo (óleo diesel e gasolina), a empresa faz toda a movimentação direto do navio quando atraca no Porto de Maceió/AL para os tanques das companhias distribuidoras (BR[31], Raízen[32], Dislub[33], Ipiranga, Alesat[34] etc.).

A Transpetro abastece os navios que estão no Porto de Maceió/AL e ainda recebe o óleo diesel dos navios, armazena para seus clientes e entrega também através de dutos. As operações com diesel e gasolina são frequentes, porém o etanol pode ficar um tempo sem movimentação, quando os produtores estão na entressafra ou em momentos de queda do preço no mercado internacional. A Transpetro revelou que o aprofundamento da área de atracação é importante, pois isso permite a utilização de navios de maior porte. A média dos navios que a empresa opera no Porto de Jaraguá/AL é de 185 metros de comprimento, e o maior navio que ela opera no píer petroleiro é de 230 metros de comprimento e 35 de largura.

De acordo com o gerente[35] da Macelog – Maceió Logística e Serviços Ltda[36], localizada em Maceió, esta começou a operar em 2014 no Porto de Jaraguá/AL. Ela realiza carga e descarga de navios (carga geral, trigo, fertilizante e açúcar ensacado), sendo que o açúcar que a empresa movimenta advém da Usina de Cururipe/AL. Além disso, divide as operações de desembarque do fertilizante, via longo curso, com a empresa Irmãos Britto.

---

[31] É uma sociedade anônima de capital aberto, é uma ex-subsidiária da Petrobras que teve seu controle vendido em julho de 2019.
[32] Foi fundada a partir da Joint Venture entre Shell e Cosan em 2011. Ela produz e comercializa etanol, açúcar, combustíveis e bioenergia.
[33] A empresa deu origem ao grupo Dislub Equador, respondendo por mais de 190 postos revendedores em mais de 100 cidades no Nordeste e Tocantins.
[34] A empresa atende os consumidores finais no varejo - Postos rede ALE e Bandeira Branca (postos independentes).
[35] Entrevista realizada no dia 06 de fevereiro de 2020.
[36] É uma empresa Operadora Portuária qualificada no Porto de Maceió, especializada em operações de granéis sólidos, cargas conteinerizadas, açúcar ensacado e carga geral.

A Macelog (imagem 31) movimenta produtos oriundos dos Estados Unidos, Grécia e Rússia. Os navios que realizam operações variam entre 192 e 210 metros de comprimento, a empresa possui capacidade técnica para movimentar contêineres e somente opera em Maceió/AL.

Imagem 31: Moegas e trator da Macelog no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Macelog, 2019.

Conforme o gerente[37] da operadora logística Irmãos Britto, a sede da empresa é situada em Maceió e possui uma filial em Recife/PE e outra em Natal/RN. A empresa começou suas operações em 1933, e no Porto de Jaraguá/AL em 1965. Possui prédio para o setor administrativo, equipamento próprio no porto, utiliza o cais comercial e o cais de uso múltiplo. Utiliza o cais 5 para descarregar o salgema[38] da Braskem[39] e o cais 6 e 7 para o açúcar e petróleo. Possui contratos com importantes empresas, como a Braskem e os armadores

[37] Entrevista realizada no dia 28 de janeiro de 2020.
[38] Denomina-se por sal-gema o cloreto de sódio, acompanhado de cloreto de potássio e de cloreto de magnésio, que ocorre em jazidas na superfície terrestre.
[39] É uma empresa do ramo petroquímico, produtora de resinas termoplásticas.

Flumar[40] e Elcano[41], e realizou recentemente investimentos em 3 moegas e 10 esteiras transportadoras. A empresa Irmãos Britto movimenta trigo advindo da Argentina, fertilizante da Rússia e Marrocos, clínquer de cimento[42] da Turquia e coque de petróleo da Venezuela.

A empresa Irmãos Britto opera navios com média de 170 metros de comprimento e 30 metros de largura, e com capacidade de porte bruto de 25 a 45 mil toneladas. A mesma realizou investimento de 5 milhões de reais em equipamentos novos (fabricados em Alagoas). A empresa opera entre 12 e 15 navios por mês (petróleo, trigo, adubo, açúcar, solda e clínquer).

De acordo com o gerente[43] de operações e segurança da Empresa Alagoana de Terminais (EMPAT), esta possui capital nacional e a estrutura do terminal é formada por correias transportadoras (que são movimentadas por motores elétricos), 2 armazéns para estocagem de 180 mil toneladas e 4 balanças rodoviárias.

Durante a chegada do açúcar, existe o controle de qualidade pelo laboratório de reconhecimento internacional (fica no andar de cima do prédio da EMPAT e pertence à própria empresa) e, para o embarque, é verificada a qualidade novamente. A principal estratégia da EMPAT se baseia na diminuição do custo de operação, sendo a empresa a maior operadora do Porto de Maceió/AL (considerando as toneladas movimentadas).

O açúcar demerara[44] é comercializado em menor quantidade e o açúcar VHP[45] é o mais demandado em volume no terminal da EMPAT. O fluxo de caminhões no mês de dezembro de 2019 foi de 3.500 carretas. Os navios que atracam no terminal açucareiro tem média de 200 metros de comprimento e 34 metros de largura. Quando termina a safra do açúcar (entre junho e julho), a EMPAT armazena uma quantidade para atender parte da demanda do mercado.

[40] É uma empresa de navegação de cabotagem.
[41] Comanda um grupo marítimo internacional com subsidiárias na Espanha, Portugal, Brasil e Argentina e outros países.
[42] Pode ser definido como cimento numa fase básica de fabrico, a partir do qual se fabrica o cimento Portland, habitualmente com a adição de sulfato de cálcio, calcário e/ou escória siderúrgica.
[43] Entrevista realizada no dia 05 de fevereiro de 2020.
[44] É um tipo de açúcar com grânulos grandes produzidos a partir da cana de açúcar. Ele é originário da Guiana e é muito utilizado para compor receitas e enfeitar doces. Seu uso é considerado mais saudável do que o açúcar branco.
[45] O Açúcar VHP (*Very High Polarization*) é menos úmido, utilizado como matéria-prima para outros processos e destinado ao refino devido à sua alta polarização. Pode ser usado para o consumo, mas geralmente é exportado para vários países do mundo, para produção do açúcar refinado. Trata-se de um açúcar bruto, que permite transformá-lo em diferentes tipos de açúcar para o consumo (a venda é realizada a granel).

4.4. As terceirizações

A terceirização é uma estratégia usada pelos operadores logísticos para otimizar as atividades realizadas, reduzir o tempo e os custos operacionais e aumentar a competitividade em escala regional, nacional e internacional. Isso, por conseguinte, aumenta e acelera a reprodução do capital. A terceirização do transporte, da contabilidade, da segurança, da limpeza etc. é uma estratégia utilizada frequentemente pelas firmas, portos e terminais marítimos no Brasil e em outros países, caso do TMIB/SE e do Porto de Jaraguá/AL.

As terceirizações no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Maceió/AL incluem o transporte rodoviário e marítimo, bem como a manutenção, segurança, alimentação e outros serviços. As empresas de transporte rodoviário que operam no TMIB e no Porto de Jaraguá/AL fazem o escoamento de coque, ácido sulfúrico, trigo, fertilizantes, petróleo, soja, açúcar, combustíveis etc. Empresas de transporte terceirizadas, como a Meta Sergipe Transportes e Logística Ltda[46], no caso do TMIB, e da American Ltda[47] no Porto de Jaraguá, usam caminhões alugados (não são frotas próprias).

A Ypiranga, a Miner Service Engenharia Ltda[48] e a Boy Serviços Marítimos Ltda[49] são responsáveis pela manutenção dos equipamentos, limpeza, pintura e jardinagem no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE. A Mendes e Ferreira[50] é a empresa terceirizada incumbida da segurança portuária (ela é especializada nesta área). O trabalho terceirizado no TMIB é realizado por meio de contratos temporários, em que o tempo pré-determinado depende da demanda existente e das funções e serviços a serem executados. Os contratos variam entre diário, semanal, mensal e anual. Ademais, as empresas terceirizadas que prestam serviços para a Administração do Porto de Maceió (ADM) atuam nas seguintes áreas: manutenção de equipamentos, fornecimento de mão de obra, serviços gerais e outros. Empresas como a Reluzique[51] e LP Engenharia[52] fazem a manutenção dos equipamentos, já a Tigre Vigilância

[46] Realiza o transporte rodoviário de cargas, exceto de produtos perigosos (inflamáveis).
[47] Opera na movimentação terrestre de granéis líquidos, em especial, no transporte rodoviário de produtos perigosos. Tem foco no transporte de grandes volumes de derivados de petróleo e biocombustíveis, mas também realiza o escoamento de fluídos de perfuração para a indústria de petróleo e outros resíduos. A matriz é em Alagoas, com filiais operacionais em Pernambuco e Rio Grande do Norte.
[48] Atua na fabricação de estruturas metálicas para edifícios, galpões, silos, pontes, viadutos e outros.
[49] Atua na limpeza e pintura de edifícios em geral, coleta de resíduos não perigosos, além da manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes.
[50] Realiza atividades de vigilância e segurança privadas.
[51] É uma empresa que presta serviços terceirizados.
[52] É uma empresa que atua na área de projetos e estruturas.

Patrimonial de Alagoas Ltda[53] é responsável pela segurança. Estas são as principais prestadoras de serviços terceirizados à ADM.

Atualmente, a estratégia da terceirização é amplamente utilizada pelas empresas (especialmente no setor portuário e marítimo) para buscar a otimização operacional, reduzir custos, melhorar a segurança do transporte, arrefecer o tempo de fluxo de carga, cumprir prazos etc. Isso permite que os operadores logísticos se concentrem em sua principal atividade, a saber: carregamento e descarregamento de mercadorias.

A logística privada/corporativa cria alternativas para que as mercadorias circulem por menos tempo no espaço (escolha da melhor rota ou do porto mais moderno, por exemplo) e ainda reduzir os custos operacionais. Além disso, as condições da infraestrutura e as estratégias logísticas são importantes porque determinam a competitividade dos operadores e armadores marítimos (SILVA, 2018).

Houve grandes transformações no transporte de cargas nas últimas décadas, tanto em termos de infraestrutura, quanto de gestão logística e operações. A maior integração econômica e comercial no Brasil desde a década de 1990 teve repercussões no setor portuário e marítimo nacional, na circulação de mercadorias e nas interações espaciais. A modernização dos portos é importante para atender às demandas internas e externas (importação e exportação), com articulação entre o transporte, a comunicação e a informação. A incorporação de novas tecnologias (equipamentos, computadores, *softwares*, *drones*, *scanners* etc.) aumenta a eficiência e a produtividade dos portos. Uso de contêineres adequados para cada tipo de mercadoria, terminais modernos, grandes navios cargueiros, *joints* entre diferentes armadores, planejamento estratégico setorial, inversões públicas e privadas, eficiente modelo de concessão e arrendamento, entre outros, tornam possível reduzir custos e aumentar os fluxos de cabotagem e longo curso (FELIPE JUNIOR, 2012).

Cada vez mais busca-se a diminuição e o controle dos estoques, o aumento da eficiência e segurança do transporte e a redução do tempo necessário para a circulação de mercadorias. Tais aspectos são requisitos importantes para acelerar a reprodução do capital e proporcionar uma diminuição no risco de perdas e atrasos no transporte de cargas. A competitividade depende da eficiência no transporte e no armazenamento, da adequação do sistema normativo, regulatório e tributário, das estratégias logísticas e competitivas, das inovações (tecnológicas e organizacionais), de ações internas e externas favoráveis, entre outros. Nesse sentido, a terceirização de serviços – como estratégia das empresas no setor

[53] Atua na vigilância e segurança privadas, utilizando sistemas de monitoramento eletrônico.

portuário e marítimo – é relevante, pois possibilita qualificar as operações e acelerar os fluxos de mercadorias. Além disso, eleva a competitividade e o valor dos serviços prestados (FELIPE JUNIOR, 2014).

As empresas que prestam serviços à BR Distribuidora são: a Alcides (atua na parte operacional); a Servilit (administração, limpeza e segurança); Falcão Bauer (atividades de laboratório); Idear (serviço industrial, limpeza de tanque etc.); NM Engenharia (engenharia civil); American (transportadora); GPS (segurança); Alô (remoção de lixo); e Íconotec (automação dos tanques).

As empresas Macelog e Irmãos Britto não utilizam serviços terceirizados em suas operações e a mão de obra é contratada através do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). No caso da EMPAT, empresas como a OTEC Engenharia[54], AB Ar-Condicionado[55], Aliança Motores e Geradores[56], Eletrônica Service[57] e outras prestam serviços.

A Transpetro tem contratos de serviços terceirizados com empresas do segmento de segurança patrimonial (GPS)[58], limpeza e conservação (Valmar)[59], manutenção de tanques (Predigás)[60], dedetização (Vital Saúde Ambiental)[61], apoio aos navios (Infotec)[62], manutenção industrial e combate a emergências por poluição no mar (CCT)[63]. Os dutos interligados ao Porto de Maceió/AL e o transporte marítimo são de responsabilidade da Transpetro. Os caminhões que buscam combustíveis na Transpetro são das companhias distribuidoras BR Distribuidora, Ipiranga e Shell. Alguns postos e redes distribuidoras locais recebem combustíveis nos terminais do Porto de Jaraguá/AL, caso da Diesel Distribuidora, Maxi Posto e outros.

[54] É uma empresa que presta suporte para o planejamento e implantação de empreendimentos novos e existentes.
[55] Empresa especializada na instalação, manutenção e assistência técnica de ar-condicionado.
[56] Atua na reposição de peças para motores a diesel, geração de energia, construção, mineração, transporte rodoviário e marítimo e agronegócio.
[57] Consultoria e assistência técnica para sistemas de energia voltados à indústria, comércio, informática, telecomunicações e outros.
[58] Realiza segurança patrimonial, prevenção e combate a incêndios, segurança pessoal, monitoramento, escolta armada, segurança de eventos, solução integrada de segurança e proteção da aviação civil.
[59] Atua em engenharia e manutenção industrial, logística operacional, locação de máquinas e veículos, além de conservação e limpeza industrial.
[60] Realiza serviços de construção civil, montagem eletromecânica, automação industrial e outros.
[61] Especializada no controle de pragas e na limpeza e higienização de reservatórios de água.
[62] Especializada em Serviços e Processos (BPO), com foco nos setores de óleo e gás, energia e mineração.
[63] Atua na instalação, manutenção e operação de redes de distribuição de gás natural, pré-fabricação e montagem de tubulações industriais, entre outros.

4.5. Precarização das relações de trabalho na atividade portuária

Com a reestruturação produtiva, da circulação e do consumo em âmbito internacional, houve reflexos nas relações de trabalho e adoção de novas tecnologias na produção, na distribuição, no comércio e nos serviços. Essa realidade é verificada no sistema portuário e marítimo brasileiro e mundial, com maior ou menor intensidade dependendo das condições infraestruturais, logísticas, normativas, fiscais, investimentos públicos e privados e outros. O contexto de precarização das relações de trabalho na atividade portuária é observado no Brasil, principalmente a partir da década de 1990, onde se enquadram o Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e o Porto de Jaraguá/AL.

Segundo Santos (2008), o contexto recente do capitalismo é caracterizado por vários aspectos, como o meio técnico-científico-informacional; a transformação de territórios nacionais em espaços da economia internacional; especializações produtivas; aumento da capacidade de produção por domínio técnico e inovações tecnológicas em setores específicos; incremento da produtividade (devido ao uso de novas técnicas, otimização do gerenciamento etc.), entre outros. Nesse sentido, Felipe Junior (2014) revela que o setor portuário e marítimo se enquadra nesse contexto, especialmente nos países do centro capitalista e na China, porém em menor intensidade no Brasil, destacando-se:

- Incorporação de tecnologias modernas que promovem a circulação de mercadorias e níveis elevados de produtividade, eficiência e segurança;
- Maior velocidade de todas as formas de circulação (capital, transporte e informação);
- Intensificação da divisão internacional do trabalho (DIT);
- Maior acumulação e concentração de capital (monopólios/oligopólios setoriais – armadores e operadores logísticos);
- Terceirizações no transporte, transbordo, segurança, manutenção, limpeza etc.;
- Presença de uma logística de Estado/territorial e uma logística privada/corporativa, com predomínio da segunda no Brasil considerando as diversas modalidades de transporte;

Especialmente a partir da década de 1990 no Brasil houve mudanças no setor portuário e marítimo, caso das inovações tecnológicas e organizacionais; aumento do uso das tecnologias da informação e comunicação (TICs); existência de mecanismos que reduzem os custos trabalhistas (afrouxamento das leis trabalhistas, trabalhadores avulsos e temporários etc.); intensificação da mobilidade geográfica do capital, entre outros. Esse contexto é resultado da política neoliberal existente na época e da Lei dos Portos (1993) (ARAÚJO, 2013).

Segundo Antunes (2006), a busca feroz/intensa pela reprodução ampliada do capital presente no capitalismo contemporâneo resulta em aumento do trabalho precário (subempregos), predomínio do trabalho temporário em várias atividades, perda de direitos trabalhistas, elevada exploração física e mental da força de trabalho, entre outros. O autor também revela que o neoliberalismo e o ajuste estrutural produtivo do capital trazem prejuízos, como o aumento do desemprego e da informalidade, sobretudo em países periféricos.

As políticas econômicas neoliberais – como as verificadas, por exemplo, nos governos de Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso (década de 1990) e com Michel Temer e Jair Bolsonaro (desde 2016) – levaram/levam à perda dos direitos sociais e trabalhistas e às instáveis relações de emprego. Antunes (2006) destaca que a política neoliberal pode agravar alguns aspectos, como a instabilidade no trabalho, salários reduzidos, condições insalubres, perda de benefícios e direitos, entre outros. Como resultado, os trabalhadores acabam em uma situação frágil no próprio emprego.

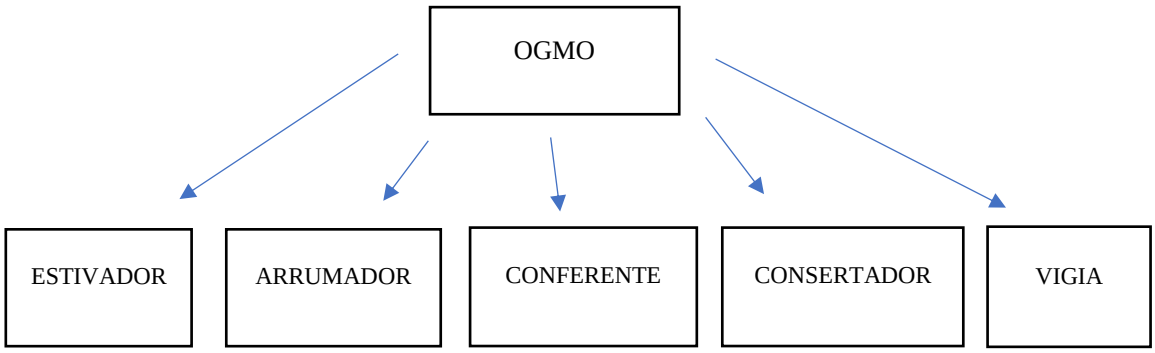
Silva (2018) revela que a instabilidade no trabalho advém do processo manifestado pela desregulamentação do setor portuário e marítimo brasileiro na década de 1990 (antiga Lei dos Portos, nº 8.630/93), intensificando/disseminando a flexibilização da mão de obra, através dos trabalhadores avulsos, do trabalho temporário e das terceirizações. A Nova Lei dos Portos (n° 12.815/2013), que regulamenta o setor portuário brasileiro, também trata do emprego de trabalhadores, permitindo a contratação da mão de obra por meio do sistema de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e/ou pelo trabalho temporário (trabalhador portuário avulso).

O atual regime regulatório torna opcional o modelo de contratação de trabalhadores para a atividade portuária e dispensa a intervenção do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) em caso de contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho. A flexibilização ocorrida no setor acarreta perdas de direitos trabalhistas, principalmente para trabalhadores portuários individuais. Sem um forte sindicato na categoria, há perdas em termos de salários, treinamento e adaptação profissional aos novos processos de operacionalização portuária, dificuldade de recebimento de indenizações motivadas por acidentes de trabalho, problemas de saúde e segurança, entre outros (SILVA, 2018).

O Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), nos termos do artigo 32 da Lei nº 12.815/2013, deve existir em cada porto organizado (porto público). Suas principais funções são: gerenciar a oferta de mão de obra (trabalhador portuário); manter registros e dados de cadastro do trabalhador portuário; qualificar e treinar profissionais; selecionar o trabalhador

portuário individual; estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade do acesso ao registro de cada trabalhador portuário; executar/expedir os documentos de identificação do trabalhador do porto; e arrecadar e transferir aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários (assegurar a remuneração de cada trabalhador portuário e os correspondentes encargos tributários, sociais e previdenciários) (SILVA, 2018). Nesse sentido, os principais trabalhadores ofertados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no Porto de Jaraguá/AL são: estivadores, arrumadores e conferentes de cargas, consertadores e vigias (figura 6 e imagem 32).

Figura 6: Principais profissionais ofertados pelo OGMO no Porto de Jaraguá/AL.



Organizador: Ronald dos Santos Pereira, 2020.

Imagem 32: Arrumador no Porto de Jaraguá/AL.

Fonte: Administração do Porto de Jaraguá, 2019.

No caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e do Porto de Jaraguá/AL, existem serviços de terceirização que diminuem os custos das operações portuárias, bem como a contratação de trabalhadores portuários independentes para executar os serviços por um tempo específico (trabalho temporário). Especialmente este último se caracteriza pela precariedade das relações de trabalho, pois o regime flexível de contratação deixa os profissionais mais vulneráveis e desprotegidos em relação aos interesses dos operadores logísticos. Assim, infere-se que a terceirização e a redução de custos com os trabalhadores fazem parte das estratégias do capital que atua no setor portuário.

No Porto de Jaraguá/AL alguns trabalhadores relataram que existe a entrega de equipamento de proteção individual inadequado para a realização do trabalho, colocando em risco a segurança do empregado. Além disso, o banheiro encontra-se em péssimas condições, há muita poeira resultante da movimentação dos fertilizantes, trabalho noturno, insalubridade, acidentes de trabalho e outros. Tem-se um grande desgaste mental e físico, principalmente quando há dois ou três navios em sequência para carregamento e/ou descarregamento. Ademais, há poucos profissionais que exercem funções operacionais sob contrato de trabalho por meio

da CLT (sobretudo no Porto de Jaraguá/AL), visto que a quantidade de trabalhadores avulsos é maior. O número de trabalhadores avulsos e contratados pela CLT não foi divulgado.

Muitos trabalhadores portuários desempenham suas funções ficando expostos à luz solar (raios ultravioleta), em locais perigosos e propensos a acidentes (embora nas últimas duas décadas houve progressos em relação ao uso de equipamentos de segurança nos portos/terminais brasileiros), ruídos altos, partículas suspensas inaladas, contato com produtos químicos etc. Portanto, o trabalho portuário apresenta alguns riscos à saúde, principalmente das pessoas envolvidas nas operações nos navios, berços e pátios.

Em 2020, o salário médio dos trabalhadores no TMIB/SE e no Porto de Jaraguá/AL segue a média nacional do setor, que é de R$ 1.400,00, considerando as operações portuárias, estiva e capatazia. O trabalho no Terminal de Barra dos Coqueiros/SE é dividido de duas maneiras: a) área administrativa: 40 horas por semana (folga aos sábados e domingos); b) área operacional: 24 horas por dia, dividida em três escalas de 8 horas. Cada grupo específico trabalha cinco dias por semana e tira dois dias de folga No caso dos operadores portuários Macelog e Irmãos Britto, a média salarial é de R$ 2.000,00 no Porto de Jaraguá/AL. Essa média é verificada também na BR Distribuidora, na Transpetro, na Ipiranga e na EMPAT.

As relações de trabalho são reguladas pela Lei nº 12.815/2013, na qual o Capítulo VI, art. 32, parágrafo único, declara: “Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto”. Esse parágrafo da respectiva lei, conhecida como Nova Lei dos Portos, deixa claro que, se houver um acordo coletivo entre o empregador e os empregados, ele será considerado legal e entrará em vigor para o grupo de funcionários que ingressou no contrato (SILVA, 2018). Isso deixa espaço para os prestadores de serviços do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e do Porto de Jaraguá/AL negociarem termos contratuais mais favoráveis ao capital, além de contratar trabalhadores temporariamente (trabalhador avulso), forçando o profissional a aceitar os requisitos impostos pelo contratante para conseguir trabalho e salário.

Ademais, a “chamada” do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no Porto de Jaraguá/AL acontece duas vezes por dia (às 6 horas da manhã e às 18 horas), dividindo os trabalhadores em quatro turnos de seis horas: das 2h às 8h, das 8h às 14h, das 20h às 2h e das 2h às 8h. O operador logístico solicita a mão de obra avulsa ao OGMO e os pagamentos são realizados nas segundas e quintas-feiras.

No Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL há a movimentação de cargas químicas (coque de petróleo, fertilizantes, ácido sulfúrico e combustível), podendo representar perigo à saúde dos trabalhadores envolvidos, sobretudo se as normas de segurança não forem rigorosamente cumpridas. Esses produtos podem ficar suspensos no ar, existe risco de serem inalados, entrar em contato com a pele ou os olhos e causar problemas. Além disso, a existência de máquinas e equipamentos pesados (guindastes, esteiras etc.) pode ocasionar acidentes e ruídos altos.

Ademais, no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL não existem mulheres que trabalham na área operacional (estão presentes apenas na parte administrativa). Entretanto, o número de homens é maior que de mulheres, principalmente em cargos gerenciais.

Em 2020, a BR Distribuidora detém ao todo 38 funcionários, sendo 5 próprios; a Transpetro possui 30 empregados próprios no Terminal de Maceió/AL e 50 funcionários terceirizados. A EMPAT tem um quadro de 189 trabalhadores e 10 terceirizados. Na Ipiranga há 14 funcionários próprios e 2 terceirizados. Além disso, segundo o coordenador de operações, cada navio movimenta em média 200 trabalhadores portuários no Porto de Jaraguá/AL.

4.6. Considerações finais ao capítulo 4

Para fomentar o setor portuário de Sergipe e de Alagoas é fundamental a participação do Estado no planejamento e no investimento, possibilitando maiores fluxos de cabotagem e longo curso, movimentação de cargas e navios etc. Tal fato beneficia a economia e a sociedade em âmbito regional, especialmente na geração de empregos e renda.

Uma logística de Estado/territorial eficiente, seguida de investimentos, é relevante porque fomenta a construção dos fixos no espaço, como portos/terminais, hidrovias, ferrovias, dutovias, aeroportos etc., com o intuito de melhorar o deslocamento de cargas e pessoas no espaço, além de impulsionar o efeito multiplicador interno. A logística privada/corporativa busca otimizar o armazenamento e a distribuição de mercadorias, reduzindo custos ao capital.

O setor portuário de Sergipe e Alagoas, em especial, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e o Porto de Jaraguá/AL carecem de modernização e apresentam pontos de estrangulamento que prejudicam a economia dos dois estados. Para a otimização do transporte marítimo são essenciais o planejamento estatal setorial, os investimentos

infraestruturais, as estratégias logísticas das empresas de transporte e armazenamento de produtos, entre outros.

Destacam-se as terceirizações como estratégia para redução de custos e aprimoramento das atividades realizadas, caso do transporte, segurança, limpeza, manutenção e outros. Ademais, há muitos trabalhadores avulsos e temporários no TMIB/SE e no Porto de Maceió/AL, elucidando a flexibilização e a precarização do trabalho no setor portuário de Sergipe e Alagoas.

CONCLUSÃO

O transporte é uma ação que envolve demanda e oferta e é reflexo da atividade econômica local, regional, estadual, nacional e global (principalmente produtiva). Possui a função de satisfazer as demandas corporativas e humanas e agrega valor às mercadorias. O sistema de transportes e, em especial, o modal marítimo é fundamental para completar o ciclo de rotação do capital, visto que os produtores de bens primários e industriais dependem dos meios e das vias de deslocamento no espaço para escoamento das mercadorias dos centros produtores até os mercados consumidores. O transporte marítimo somente é possível a partir da combinação dos fatores naturais (mar/oceano), econômicos (produção e distribuição), políticos (investimentos infraestruturais, incentivos fiscais, sistema normativo, financiamentos etc.) e humanos (consumo).

O tempo de rotação do capital é acelerado com a otimização do sistema de transportes e, em especial, do modal marítimo, mediante a utilização de navios e contêineres modernos, rapidez e eficiência no transbordo das cargas, vias de acesso fluidas aos portos litorâneos, utilização da multimodalidade/intermodalidade, adequada profundidade das áreas de atracação para receber grandes navios cargueiros etc. A expansão do sistema portuário e do transporte marítimo é essencial para o fomento do comércio exterior, das trocas inter-regionais, da produção e dos serviços, contribuindo com o crescimento da economia regional e nacional.

Analisando o setor portuário e marítimo brasileiro ao longo do tempo (desde o período colonial), infere-se que a oferta sempre esteve aquém da demanda, isto é, os investimentos nos portos (instalações, equipamentos, infraestruturas etc.) sempre foram insuficientes para atender ao volume crescente do comércio exterior brasileiro. Assim, pontos de estrangulamento sempre existiram e prejudicaram a economia do país.

Com o surgimento das novas demandas, sobretudo no contexto da terceira dualidade da economia brasileira (industrialização, urbanização, diversificação da produção, elevação das importações e exportações, aumento da demanda interna, expansão do agronegócio etc.), foi-se consolidando um sistema portuário nacional mais integrado (FELIPE JUNIOR, 2014).

Construção de rodovias interligando o interior do país aos portos marítimos, expansão da rede de energia e telefonia, fomento do crédito, dutovias e outros permitiram o aumento da movimentação de cargas (grãos, farelos, manufaturas, bens de capital, petróleo e derivados etc.). Assim, infere-se que o desenvolvimento brasileiro ao longo das fases

econômicas e das dualidades foi acompanhado por transformações regionais e na dinâmica do transporte marítimo (FELIPE JUNIOR, 2014).

O fomento da cabotagem e do longo curso é importante para reestruturar o setor de transportes no país, reduzir o Custo Brasil em transportes, aumentar a competitividade dos produtos nacionais, diminuir o preço final dos bens e arrefecer os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos marítimos brasileiros. Soma-se ainda, o fato de que a expansão dos portos e do transporte marítimo gera demanda na indústria naval e nos armadores nacionais, contribuindo, assim, com o desenvolvimento econômico.

A expansão do transporte marítimo e das infraestruturas portuárias potencializa o crescimento da economia brasileira, favorece o fornecimento de matérias-primas e artigos industriais, fomenta a produção agropecuária, de minérios e industrial, e gera empregos e renda à população. Dessa maneira, é fundamental a transferência de recursos ociosos para o setor portuário e a existência de um modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, sendo estratégias para reduzir os pontos de estrangulamento da infraestrutura brasileira e impulsionar o desenvolvimento regional e nacional.

Apesar da modernização, sobretudo nos últimos vinte anos, o setor portuário e marítimo brasileiro apresenta diversos gargalos que prejudicam o desenvolvimento econômico do país, quais sejam: congestionamentos nos portos e nas vias rodoviárias de articulação; ineficácia das ligações ferroviárias; utilização demasiada do modal rodoviário para o transporte das cargas até os portos (importância do sistema intermodal, com maior utilização das ferrovias); falta de modernização tecnológica em alguns portos; reduzida profundidade das áreas de atracação dos navios; lentidão na liberação das cargas (sobretudo de importação) em comparação a portos asiáticos e europeus; espaços portuários ociosos; necessidade de maior atuação estatal no sentido de impor metas de investimentos ao capital privado (mudança do modelo de concessão e arrendamento portuário); problemas nas rodovias (acostamento, sinalização e asfaltamento deficientes, poucas duplicações etc.); diferentes valores do Imposto sobre Serviços (ISS) e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cobrados pelos municípios e estados, respectivamente, resultando em uma “guerra fiscal” no território brasileiro (muitas vezes os proprietários das cargas e os transportadores optam por rotas mais longas para reduzir os custos com os tributos e, assim, atrasam na chegada aos portos); ineficiência das instituições que atuam no setor portuário e marítimo (Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Companhias Docas, Administrações Portuárias, Receita Federal, Polícia Federal etc.); insuficiência dos recursos públicos e privados setoriais;

morosidade e/ou paralisação das obras de infraestruturas; excessiva burocracia; inexistência de um plano estratégico para fomentar o setor portuário, entre outros.

Há necessidade de investimentos em todos os modais de transportes no país, principalmente no ferroviário e hidroviário. Dessa maneira, haverá um maior equilíbrio entre as diferentes modalidades de circulação no território (reestruturação da matriz de transportes), com ganhos econômicos e sociais. Como exemplos, têm-se a redução dos custos de circulação; redistribuição dos fluxos entre os modais no espaço nacional; maior competitividade dos produtos brasileiros; geração de empregos e renda (na indústria ferroviária, nos estaleiros, na construção civil pesada, nas indústrias de base e bens de capital etc.); mitigação dos congestionamentos nos acessos dos principais portos do país; menor perda/avaria das cargas; arrefecimento dos acidentes rodoviários; queda do preço final das mercadorias; entre outros.

Em decorrência da reduzida modernização e expansão dos portos de Sergipe e Alagoas, muitas cargas desses estados são movimentadas, principalmente, pelos complexos de Salvador/BA e Suape/PE. Diante disso, é importante que investimentos públicos e privados fomentem a atividade portuária sergipana e alagoana (cabotagem e longo curso), pois são relevantes para estimular o efeito multiplicador interno e o desenvolvimento econômico, especialmente a geração de empregos e renda (construção civil, empresas transportadoras, estaleiros, firmas prestadoras de serviços especializados, terminais alfandegados e não alfandegados etc.).

O fomento do setor portuário de Sergipe e Alagoas depende de vários fatores, quais sejam: presença do Estado como agente planejador e indutor; aumentar as inversões públicas e privadas; impulsionar a modernização tecnológica; realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada; estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antiocioso); expandir os financiamentos; diminuir os afretamentos de navios estrangeiros; reduzir a burocracia; expansão da multimodalidade/intermodalidade; plano estratégico portuário etc.

Além da necessidade de melhorias operacionais, demandam-se também avanços e readequações no sistema normativo e tributário, construção de portos secos e terminais alfandegados para apoiar as atividades marítimas em Sergipe e Alagoas, expansão das linhas ferroviárias (especialmente a construção da Ferrovia Transnordestina e a reativação dos trechos existentes e que estão desativados), entre outros, pois é importante haver um planejamento estratégico seguido de inversões para fomentar os portos e suas conexões intermodais.

O setor portuário de Sergipe e Alagoas – considerando os fluxos de mercadorias, o armazenamento, a logística e as inversões – é relevante para a economia desses dois estados do Nordeste, especialmente na geração direta e indireta de empregos, todavia, os reduzidos investimentos prejudicam sua modernização. As estratégias competitivas do capital que atua no setor portuário permitem arrefecer os custos e mitigar relativamente os pontos de estrangulamento existentes. Ademais, é importante destacar que o desenvolvimento ocorre, sobretudo, quando existe um ambiente macroeconômico favorável. Isso acaba reverberando em mais fluxos, importações, exportações, cabotagem, adequações regulatórias, logísticas e tributárias, entre outros.

O desenvolvimento somente é potencializado quando existe um ambiente macroeconômico específico, ou seja, caracterizado pelos investimentos públicos e privados, geração de empregos e renda, demanda aquecida, efeito multiplicador interno etc., como, por exemplo, nos governos de Lula da Silva e Dilma Rousseff. Não obstante, realizar investimentos em um ambiente recessivo (como ocorre no Brasil nos últimos anos) pode gerar um "reflexo zero" (soma zero), dessa maneira, por mais que haja algumas inversões, os fluxos de cargas crescem pouco. Isso agrava-se no Brasil atualmente pela falta de uma política externa eficiente, que valorize a diversificação das parcerias comerciais.

Quando existe uma política macroeconômica eficiente, surgem maiores reflexos no desenvolvimento regional e local. Investimentos locais são pouco expressivos comparando com o desenvolvimento econômico nacional. Assim, o carreamento de recursos ociosos às áreas antiociosas, a existência de um modelo de concessão adequado, a socialização dos investimentos, entre outros, são importantes para impulsionar o desenvolvimento brasileiro com base em um planejamento qualificado.

Quando a economia brasileira está em crescimento, há maiores reflexos nos portos e no transporte marítimo, mais precisamente nos fluxos de importações, exportações e cabotagem, além da redução do desemprego, da pobreza e da desigualdade. Em momentos de recessão econômica, é comum verificar no Brasil e em outros países uma maior degradação das áreas portuárias, com altos índices de violência, pobreza, miséria e doenças (HIV/AIDS, tuberculose etc.). No entanto, quando a economia está em expansão, tem-se uma dinâmica maior dos fluxos e melhorias relativas nas áreas portuárias.

Não há governança, cooperação e inovações capazes de serem desenvolvidas nas escalas subnacionais que substituam a importância do Estado nacional frente à voracidade de um "mercado" que utiliza o poder das grandes nações imperialistas e das corporações

multinacionais. Nesse sentido, é necessário haver no Brasil alta capacidade de manipulação da sua macroeconomia, como financiamentos e investimentos para o desenvolvimento, poupança nacional, sistema de intermediação financeira, diversificação das relações e parcerias internacionais, defesa nacional e outros (SILVEIRA, 2020).

O Brasil começou a romper essa lógica do desenvolvimento territorial nos governos de Lula da Silva e Dilma Rousseff, com destaque ao conteúdo nacional mais elevado na indústria naval e em outros setores; as empresas estatais aumentaram as compras no mercado nacional (como a Petrobras); o estabelecimento de *joint ventures* para a produção de caças e submarinos nucleares (tentou-se fazer o mesmo com o trem de alta velocidade entre os estados de São Paulo e Rio de Janeiro), entre outros. Outras ações, com base no planejamento estatal, foram relevantes, como a expansão das universidades públicas, a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Programa Minha Casa, Minha Vida, dos Programas Luz e Água para Todos etc.

A crise se manifesta no Brasil quando a economia se "polariza" entre uma área de ociosidade e outra de antiociosidade (caso das infraestruturas econômicas e sociais – transportes, energia, saneamento, moradias, escolas, creches, hospitais etc.). A recessão deve ser superada a partir do planejamento qualificado e de uma política nacional de desenvolvimento. Dessa maneira, o "rompimento" dos pontos de estrangulamento deverá ocorrer a partir dos investimentos públicos e privados, utilizando, por exemplo, a capacidade ociosa existente na economia brasileira (RANGEL, 2005).

Outrossim, as reformas liberais e conservadoras em momentos de crise geralmente afetam/atacam a classe trabalhadora, visto que essas reformas visam aumentar a capacidade de extrair valor por parte das grandes corporações. Elas minimizam as perdas nos momentos recessivos, sendo esse processo verificado no setor portuário brasileiro nos anos de 1990 e na atualidade. São adotadas novas estratégias competitivas por parte do grande capital do setor (terceirizações, trabalho temporário, alianças entre os armadores etc.), ocorrem mudanças normativas (Lei dos Portos, por exemplo), entre outros.

Os portos são centrais na competitividade territorial, porém sem uma adequada política macroeconômica, os reflexos positivos em âmbito local e regional são modestos. Os atributos da competitividade são absorvidos pelos agentes especuladores e produtores do território, e é por intermédio destes agentes e dos investidores externos que estes atributos se institucionalizam no Estado. Não é um ou outro espaço que fica mais competitivo,

mas sim determinados agentes que estão presentes nele e que possuem maior capacidade de organizá-lo (SILVEIRA, 2020).

Esses agentes, por intermédio do território, atuam como forças capazes de atrair investimentos e de ampliar as suas capacidades de competitividade e de rentabilidade. Assim, não é possível entender a "competitividade entre os territórios", um espaço impregnado e produzido por diversos agentes sociais, sem entender o papel da União (governo central), do estado federativo (governo estadual) e especialmente dos municípios (governo local). É no âmbito dos municípios que ocorre a legitimação das leis, das normas e das discussões sobre a produção e o ordenamento de um espaço mais coeso aos interesses seletivos das grandes corporações. Isso expressa-se nos municípios brasileiros onde existem portos e terminais, pois muitas vezes o poder público cria estratégias para atrair o grande capital e maiores fluxos de mercadorias, caso, por exemplo, dos incentivos fiscais (Imposto sobre Serviços – ISS), do fornecimento de lotes de terras para a instalação de empresas, entre outros.

REFERÊNCIAS

ALAGOAS/RIO GRANDE DO NORTE. **Administração do Porto de Maceió (APMC).** Informações e dados estatísticos. Maceió, 2019.

ALAGOAS 24 HORAS. **Governador visitará consórcio Tomé Ferrostaal, responsável pela geração de centenas de empregos.** Disponível em: https://www.alagoas24horas.com.br/903352/governador-visitara-consorcio-tome-ferrostaal-responsavel-pela-geracao-de-centenas-de-empregos/>. Acesso em: 23 de outubro de 2020.

ALAGOAS. **Secretaria de Estado da Fazenda de Alagoas.** Disponível em: http://www.sefaz.al.gov.br/noticia/item/2595-sefaz-divulga-boletim-dos-impactos-economicos-da-covid-19-no-estado>. Acesso em: 25 de outubro de 2020.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?:** ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 11. ed. São Paulo: Cortez; Campinas: Universidade de Campinas, 2006.

ARAÚJO, Silvia M. de. Da precarização do trabalhador portuário avulso a uma teoria da precariedade do trabalho. In: **Revista Sociedade e Estado**. v.28, n.3. Universidade de Brasília. Brasília, 2013.

BANCO MUNDIAL. **Matriz do transporte de cargas em diversos países.** Dados estatísticos. 2016.

BANCO MUNDIAL. **Evolução do PIB brasileiro.** Dados estatísticos. 2020.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de M. **China suscita a emergência de uma nova experiência econômico-social.** Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/economia/china-suscita-a-emergencia-de-uma-nova-experiencia-economico-social/>. Acesso em: 26 de outubro de 2020.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de M. Não se pode brincar com o sistema. In: SISTER, S. (Org.). **O abc da crise.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 123-126.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de M. **O dragão abre a boca:** China reafirma os acertos das políticas nacionais. Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/economia/o-dragao-abre-a-boca-china-reafirma-os-acertos-das-politicas-nacionais/>. Acesso em: 26 de outubro de 2020.

BRANDÃO, Carlos A. Mudanças produtivas e econômicas e reconfiguração territorial no Brasil no início do século XXI. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais,** São Paulo, v. 21, n. 2, p. 258-279, maio-ago. 2019.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).** Dados estatísticos e informações. Brasília, 2017, 2018, 2019, 2020.

BRASIL. **Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA).** Informações e dados estatísticos. Santos, 2018.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).** Dados estatísticos e informações. Rio de janeiro, 2020.

BRASIL. **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).** Dados estatísticos. Brasília, 2018, 2019.

BRASIL. **Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.** Dados estatísticos e informações. Brasília, 2017, 2018.

BRASIL. **Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.** Relatórios anuais. Brasília, 2012, 2016.

BRASIL. **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.** Dados estatísticos. Brasília, 2015, 2016.

BRASIL. **Secretaria do Trabalho.** Dados estatísticos. Brasília, 2020.

CHANG, Han J. **Chutando a escada:** a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica. São Paulo: Edunesp, 2004.

CHANG, Han J. **Maus Samaritanos:** o mito do livre-comércio e a história secreta do capitalismo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

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

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

CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: **Boletim Geográfico**, v. 22, n. 179. Rio de Janeiro, 1964, p. 139-145.

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

CORRÊA, Roberto L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (Org.). In: **Explorações geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

CORRÊA, Roberto L. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 302-306.

COSTA, José E. da. Os subcentros de Aracaju. In: ARAÚJO, H. M. de (Org.). **O ambiente urbano:** visões geográficas de Aracaju. São Cristóvão: editora UFS, 2006, p. 141-162.

CRUZ, Wander Luis de M. **O complexo portuário e logístico de itajaí/navegantes (sc):** regulamentação, consolidação, demandas infraestruturais e dinâmica das empresas de transporte e logística. Dissertação de mestrado em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), 2016.

CRUZ, Wander Luis de M. O papel da circulação, dos transportes e da logística para reprodução do capital: o caso das agroindústrias de produtos de origem animal de Santa Catarina. **In: Seminário Internacional América Platina (SIAP)**. Disponível em: http://www.seminarioamericaplatina.com/restrito/trabalho/WanderLuis-de-Melo-Cruz-301014-0031-Wander_SIAP_2014_Completo.pdf. Acesso em**:** 22 de outubro de 2020.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. A dinâmica recente do transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil. In: **Revista Transporte y Territorio.** Buenos Aires, n°. 20. 2019, p. 33-65.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. **A Hidrovia Tietê-Paraná e a intermodalidade no Estado de São Paulo.** Dissertação de Mestrado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2008.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. A importância do setor de petróleo e gás natural para a economia de Sergipe. **Gedriblog,** 2015.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. **Circulação, transportes e logística no setor portuário e marítimo brasileiro.** Vila Velha: Above, 2014

FELIPE JUNIOR, Nelson F. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil:** alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. Tese de Doutorado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2012.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. PEREIRA, Ronald dos S. O setor portuário de Sergipe e Alagoas: fluxos de mercadorias e dinâmica regional. In: **revista GeoNordeste,** São Cristóvão, Ano XXIX, n. 2, p. 208-226.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. O setor portuário de Sergipe: o caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Barra dos Coqueiros/SE. In: **XI Encontro Nacional da ANPEGE**. Universidade Estadual Paulista (UNESP). Presidente Prudente, 2015.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. O setor portuário e marítimo brasileiro: modernizações, limitações e repercussões na economia nacional. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org). **Circulação, transportes e logística no Brasil.** Florianópolis: editora Insular, 2019 p. 67-94.

FONSECA, Rafael O. **A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil:** um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia. São Paulo, 2012.

FONSECA, Rafael O. A navegação de cabotagem de carga no Brasil. In: **Mercator,** 14, (1), 21-46.

GLOBO NEWS. **Brasil tem o menor investimento público em infraestrutura entre 21 países da América Latina e do Caribe em 2019, diz relatório do BID.** Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/07/30/brasil-tem-o-menor-investimento-publico-em-infraestrutura-entre-21-paises-da-america-latina-e-do-caribe-em-2019-diz-relatorio-do-bid.ghtml>. Acesso em: 24 de outubro de 2020.

JABBOUR, Elias. **China hoje:** projeto nacional, desenvolvimento e socialismo de mercado. São Paulo: ANITA GARIBALDI, 2012.

JABBOUR, Elias. **O admirável mundo novo, segundo a China.** Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/o-admiravel-mundo-novo-segundo-a-china/>. Acesso em: 26 de outubro de 2020.

JABBOUR, Elias. **Na china, 'nova economia do projetamento' surge em meio ao socialismo.** Disponível em: https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/na-china-nova-economia-do-projetamento-surge-em-meio-ao-socialismo/>. Acesso em: 26 de outubro de 2020.

JULIO, Alessandra dos S. **Desenvolvimento e infraestruturas de transportes:** análise sobre as obras do programa de aceleração do crescimento no estado de São Paulo. Dissertação de Mestrado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente/SP, 2012.

KEYNES, John M. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda.** São Paulo: Atlas, 1982.

LACERDA, Sander M. Navegação e portos no transporte de contêineres. In: **Revista do BNDES.** Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, 2004, p. 215-243.

LACERDA, Sander M. Transporte marítimo de longo curso no Brasil e no mundo. In: **Revista do BNDES.** Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 2004, p. 209-232

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

MAMIGONIAN, Armen. Neoliberalismo x Projeto Nacional do Mundo e no Brasil. In: **Revista Paranaense de Geografia**, ano VI, nº. 6. Curitiba: 2001, p. 15-23.

MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a industrialização brasileira. In: **Cadernos Geográficos.** Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2000.

MANTEGA, Guido. Excesso de desequilíbrios. In: SISTER, S. (Org.). **O abc da crise.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2009, p. 127-140.

MARX, Karl. **O capital:** crítica da economia política (livro II): o processo de circulação do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

MATTOS, Sandra Mara M. Estratégias competitivas. **Revista Capital Científico.** Guarapuava. Vol. 1, p. 09-25, jan./dez., 2003.

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

MONIÉ, Frédéric. Dinâmicas institucionais, operacionais e espaciais do processo de modernização do sistema portuário Brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org). **Circulação, transportes e logística no Brasil.** Florianópolis: editora Insular, 2019 p. 95-121.

MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo. (orgs.). **A mobilização produtiva dos territórios:** instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

PACHECO, Carlos A. Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional. **Economia e Sociedade,** Campinas, São Paulo, v. 5, n. 1, 2016, p. 113-140.

PADUA, Claudio de A.; SERRA, Eduardo G. Superação dos gargalos logísticos do setor portuário. In: **Revista do BNDES.** Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, 2006, p. 55-88.

PEREIRA, Ronald dos S. FELIPE JUNIOR, Nelson F. O setor portuário de Sergipe e a dinâmica dos fluxos de cabotagem e longo curso. In: **Gedriblog,** 2018.

PEREIRA, Ronald dos S. O setor portuário de Sergipe e Alagoas: logística, infraestruturas e fluxos de cargas. In: **XIII Encontro Nacional da ANPEGE.** Universidade Estadual de São Paulo (USP). São Paulo, 2019.

PEREIRA, Ronald dos S. **O setor portuário de Sergipe:** o caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Barra dos Coqueiros/SE. Monografia de Bacharelado em Geografia. Universidade Federal de Sergipe (UFS). São Cristóvão, 2016.

PETROBRAS. **Produção, movimentação e armazenamento de petróleo.** Dados estatísticos e informações. Rio de Janeiro, 2020.

PORTER, Michael E. **Estratégia competitiva:** técnicas para análise de indústrias e da concorrência. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

PORTER, Michael E. **Estratégia competitiva:** técnicas para análise de indústrias e da concorrência. Rio de Janeiro: Campus, 1986.

PRADO JR, Caio. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

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

RANGEL, Ignácio. **Economia brasileira contemporânea.** Campinas: Bienal, 1987.

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

RANGEL, Ignácio. O ciclo médio e o ciclo longo no Brasil. **Revista Ensaios.** Porto Alegre, v. 3, n. 2, 1983, p. 31-42.

RANGEL, Ignácio. **Recursos ociosos e política econômica.** São Paulo: Hucitec, 1980.

REIS, Gabriella V. **Gestão Portuária:** análise do cenário atual no Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Monografia de Bacharelado em Administração. Universidade Federal de Sergipe (UFS). São Cristóvão, 2018.

REUTERS BRASIL. **Agência de notícias britânica.** 2015.

REVISTA PORTUÁRIA. **Economia e Negócios.** 2019.

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

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo:** Globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo 2008.

SERGIPE. **Federação das Indústrias do Estado de Sergipe (FIES).** Sergipe, 2015.

SERGIPE. **Observatório de Sergipe.** Dados estatísticos. Aracaju, 2015.

SERGIPE. **Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia de Sergipe (SEDETEC).** Sergipe, 2020.

SILVA, Eric S. **As estratégias competitivas do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.** Monografia de Bacharelado em Geografia. Universidade Federal de Sergipe (UFS). São Cristóvão, 2018.

SILVEIRA, Márcio R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. In: Revista Entre Lugar, **Grande Dourados,** v. 11, n.21, 2020, p. 45-74.

SILVEIRA, Márcio R.; FELIPE JUNIOR, Nelson F. A dinâmica do transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil: circulação do capital e modernizações. In: **Geosul,** v. 28, n. 55. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2013.

SILVEIRA, Márcio R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Tese de Doutorado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território.** Rio de Janeiro: Expressão Popular, 2009, p. 13-42.

SILVEIRA, Márcio R. **Circulação, transportes e logística:** diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, Márcio R. Circulação, transportes e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org). **Circulação, transportes e logística no Brasil.** Florianópolis: editora Insular, 2019 p. 17-65.

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

SINGER, André. Cutucando onças com varas curtas: o ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014). **Novos estudos CEBRAP,** São Paulo, n. 102, p. 39-67, setembro 2015.

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

TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB). **VLI Multimodal S.A.** Informações e dados estatísticos. Barra dos Coqueiros, 2019.

TRÓTSKY, Leon. **A história da revolução russa.** Rio de Janeiro: Saga, 1967.

VAINER, Carlos B. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais,** São Paulo, v. 9. n. 1, p. 09-23, maio 2007.