

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM DE CARGA NO BRASIL

the cabotage in Brazil

Rafael Oliveira Fonseca *

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar alguns pontos da atual situação da navegação de cabotagem de carga no Brasil, entendida como um elemento constitutivo das dinâmicas de circulação dos fluxos materiais do país, visando aprofundar o conhecimento sobre as relações entre uso, regulação e organização do território, e sua relação com o poder público e as empresas privadas no Brasil contemporâneo destacando: o papel da circulação e sua importância na estruturação do território; as recentes ações estatais para essa modalidade de transporte; as estatísticas contemporâneas de circulação de mercadorias; os principais fixos e fluxos vinculados ao modal; os principais agentes privados que atuam na cabotagem brasileira; bem como os principais circuitos espaciais da produção que se utiliza do modal.

Palavras-Chave: Circulação; Fixos; Fluxos; Transporte aquaviário; Cabotagem.

Abstract

The purpose of this paper is to analyze some points of the current situation of coastal shipping (cabotage) in Brazil, comprehended as a constitutive element of the dynamic movement of goods flows in the country, aimed at increasing the knowledge about the relationship between the use, regulation and organization of the territory, and its relationship with the public power and private companies in Brazil today, emphasizing: the role of the circulation and its importance in the structuring of the territory, the recent governmental actions for this transportation modal; statistics contemporary of goods movement; the main fixed and flows; the main private actors operating in Brazilian cabotage; as well as the main spatial circuits of production which uses the modal.

Key words: Circulation; Fixed; Flows; Water transportation; Cabotage.

Résumé

Cet article vise à analyser certains points de la situation actuelle du cabotage au Brésil, compris comme un élément constitutif de la circulation dynamique des flux de marchandises dans le pays, visant à approfondir notre connaissance sur la relation entre l'utilisation, la régulation et l'organisation du territoire, et ses relations avec le gouvernement et les sociétés privées au Brésil. Par conséquent, nous mettons en évidence: le rôle de la circulation et son importance dans la structuration du territoire brésilien, les actions récentes de l'État sur ce mode de transport, les statistiques actuelles de circulation des marchandises, les principaux fixes et des flux liés à cabotage, les principales entreprises privées opérant dans le cabotage brésilien, et les principaux circuits spatiale de la production qui utilise ce mode de transport.

Mots-clé: Circulation; Fixes; Flux; Transport fluvial et maritime; Cabotage.

(*) Doutorando em Geografia na Universidade de São Paulo - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Av. Prof. Lineu Prestes, 338, Cidade Universitária, CEP: 05508-000, São Paulo (SP), Brasil. Tel: (+ 55 11) 3091-3775 – rafa.ofonseca@gmail.com, rafaelonseca@usp.br

INTRODUÇÃO

O Brasil é caracterizado por possuir um território de dimensão continental, com uma considerável extensão longitudinal e latitudinal que supera os quatro mil quilômetros cada, além de um longo litoral que apresenta mais de oito mil quilômetros de costa.

Apesar dessa grande extensão territorial, a ocupação demográfica do país é caracterizada por uma concentração populacional litorânea com vastas extensões costeiras continuamente ocupadas, onde se encontram aglomerações de expressiva densidade populacional (MORAES, 2007) e a maioria das principais cidades, polos industriais e centros consumidores do país.

Essa ocupação litorânea tem sua origem no processo de colonização do território realizado por Portugal, que acabou por estabelecer uma estrutura de povoamento no sentido do litoral para o interior, priorizando os espaços costeiros, e conseqüentemente as áreas naturalmente favoráveis e/ou propícias às atividades portuárias. A própria característica marítima do colonizador impôs tal lógica ocupacional sobre o território brasileiro (MORAES, 2000), promovendo uma poderosa unidade territorial via oceano, minimizando a princípio a necessidade de utilização de outros modais em larga escala, apesar de ocasionar inúmeras dificuldades para a integração econômica das áreas interioranas do território (SILVA, 1941).

Esta dinâmica territorial intrinsecamente ligada ao litoral não ocorre exclusivamente no Brasil, pois a circulação através do modal aquaviário, seja de mercadorias ou de informações, faz parte da história da humanidade. Há séculos as regiões portuárias atuam como importantes nós das redes comerciais em suas diferentes espessuras, reunindo economias locais, regionais, nacionais e internacionais muitas vezes em um mesmo ponto do território.

Além disso, o mar foi o caminho para que o homem tivesse conhecimento de todas as terras emersas do planeta, até porque essas não são plenamente conectadas. Portanto foi pela via marítima que ocorreu a integração social da humanidade em escala global e, desse modo, o transporte marítimo foi um dos primeiros modais a serem utilizados comercialmente pelo homem em larga escala (NETO, 2010).

Por conseguinte, o Atlântico foi o caminho mais viável para o Brasil promover a fluidez de grande parte das mercadorias, de correntes migratórias diversas, mas também de diversas correntes do pensamento, ou seja, foi um meio fundamental de circulação material e imaterial pelo território. A rede urbana brasileira em seu princípio era uma sucessão de núcleos litorâneos, cada um estruturando eixos de penetração na hinterlândia (CRUZ, 2006b), nesse contexto emerge a importância das navegações por cabotagem que formavam a verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do Brasil (PRADO JR., 1977 [1942]),

O termo cabotagem é utilizado há séculos sendo encontrado em diversos idiomas, na Etimologia há inúmeras explicações para o termo, mas frequentemente sucedem-se basicamente duas: a primeira faz referência à ideia do transporte marítimo costeiro de cabo-a-cabo (penínsulas); a segunda refere-se a Sebastião Caboto, italiano, navegador do século XVI, que explorava terras pelas “margens”, prática que ficou conhecida como “cabotagem”.

No Brasil o vocábulo cabotagem faz referência a uma modalidade de transporte aquaviário, seja nos órgãos oficiais ou em trabalhos acadêmicos, mas há algumas diferenças em relação à definição desse modal ser nacional ou internacional, bem como em relação ao período histórico no qual o mesmo é citado.

Para desatar esse entrelaçamento e tornar exequível nossa análise adotaremos a definição considerada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que se baseia na lei nº 10.893/04, onde cabotagem é definida como aquela navegação realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza totalmente ou parcialmente pela via marítima costeira.

Essa mesma lei também define as outras duas modalidades aquaviárias sob a tutela da Antaq: navegações de longo curso, aquelas realizadas entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam



marítimos, fluviais ou lacustres, ou seja, é todo transporte aquaviário internacional seja ele realizado em lagos, rios, mares ou oceanos; e as navegações interiores, aquelas realizadas exclusivamente entre portos brasileiros usando somente as vias interiores, ou seja, é todo transporte aquaviário nacional que se realiza em lagos e rios sem perpassar pelo mar.

Além das definições etimológicas e legislativas, apesar de no Brasil o termo se remeter ao transporte aquaviário é necessário mencionar que a palavra cabotagem é correntemente utilizada em outros territórios como Europa, América Anglo-Saxônica, Austrália, Ásia e até mesmo em outros países latino-americanos, na referência ao transporte aéreo nacional, conhecido no Brasil como “voos domésticos”. O termo cabotagem frequentemente está vinculado às políticas públicas que visam estabelecer mecanismos protecionistas para as empresas aéreas nacionais dos respectivos Estados.

Na União Europeia, o transporte rodoviário quando realizado totalmente em um território nacional por algumas empresas estrangeiras, insere-se em uma regulamentação do Bloco que denomina essa prática como cabotagem, mesmo utilizando-se o modal rodoviário, limitando essa atividade de forma a proteger os transportadores locais.

Portanto, no Brasil a navegação de cabotagem faz parte do sistema de circulação aquaviário da marinha mercante nacional e foi elemento fundamental da era pré-técnica do território colonial brasileiro, tendo como características principais: sob a perspectiva econômica, o baixo custo relativo e uma grande capacidade de carga; sob a perspectiva temporal, não priorizar a velocidade em seus deslocamentos (CONTEL, 2001); sob a perspectiva técnica, demandar a existência de sistemas de engenharias fixos que possibilite as operações de transbordo nas embarcações.

Historicamente o transporte de cabotagem foi um dos principais modais utilizado no Brasil até primeira metade do século XX, quando as malhas ferroviárias estavam voltadas predominantemente para a interiorização do território, e, sobretudo as malhas rodoviárias ainda se encontravam em formação. A matriz de transporte que se consolida no Brasil após esse período deixa os modais aquaviários em uma posição marginal em relação aos principais modais terrestres (Figura 1).

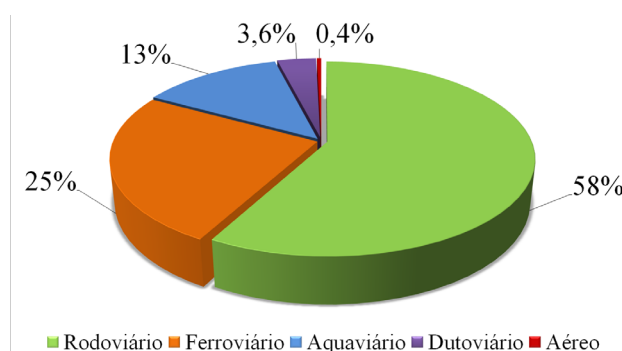


Figura 1 - Matriz de transportes do Brasil em 2005
Fonte: Elaboração própria com base no PNLT (BRASIL, 2007)

A cabotagem, porém, não fica estagnada e se insere no contexto de um novo padrão de organização do território posto ao Brasil frente à dinâmica das mudanças econômicas, políticas e sociais ocorridas na maior parte do mundo nas últimas décadas. Um padrão pautado, dentre outros fatores, na busca pela maior racionalidade e fluidez territorial devido à intensificação dos fluxos materiais e imateriais decorrentes de uma inserção cada vez mais vigorosa do país no mercado capitalista mundializado .

O espaço geográfico é modificado e reorganizado devido, dentre outros fatores, às demandas econômicas de agentes hegemônicos corporativos inseridos nos diversos circuitos espaciais da produção , que demandam a execução de operações logísticas cada vez mais eficazes e lucrativas nas quais se insere a navegação de cabotagem.



Nesse contexto, pretendemos analisar alguns aspectos da dinâmica da circulação que se realiza no Brasil através da navegação de cabotagem de carga, destacando: o papel da circulação e sua importância na estruturação do território; as recentes ações estatais para essa modalidade de transporte; as estatísticas contemporâneas de circulação de mercadorias; os principais fluxos e fluxos vinculados ao modal; os principais agentes privados que atuam na cabotagem brasileira; bem como os principais circuitos espaciais da produção que se utiliza do modal.

CIRCULAÇÃO, FLUIDEZ TERRITORIAL E OPERAÇÕES LOGÍSTICAS: elementos vinculados ao processo geral da produção

O meio geográfico nas primeiras décadas do século XXI é caracterizado, em grande parte, pelo que Santos (1996) destaca como a convergência da técnica, da ciência e da informação, no qual os sistemas de objetos técnicos são elaborados tendo como base a ciência e possuem uma técnica informacional que servem às diversas modalidades e às diversas etapas da produção, servindo como suporte à aceleração dos fluxos capitais, mercadorias, informações, pessoas etc.

Nesse contexto, a circulação se destaca como elemento intrínseco ao processo produtivo, até mesmo indissociável, pois gradativamente se criam possibilidades para especialização dos lugares não havendo mais, dessa maneira, a necessidade de se produzir localmente todo o tipo de necessidades e demandas, estabelecendo uma intensa divisão territorial do trabalho (SANTOS, 1996). A forma histórica da atual divisão territorial do trabalho corresponde a uma forma, também historicamente determinada, de circulação (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

A atual divisão territorial do trabalho contribui para uma intensificação dos fluxos materiais e imateriais que ocorrem em espaços cada vez mais amplos do mercado mundializado, aumentando as possibilidades do espraiamento geográfico das atividades econômico-produtivas; essas redes de circulação e comunicação contribuem cada vez mais para modelar o quadro espaço-temporal que é todo o território (RAFFESTIN, 1993 [1980]). Isso não ocorre, todavia, de forma idêntica em todos os lugares, portanto é necessário compreendermos que a circulação atua como uma das bases da diferenciação geográfica (ARROYO, 2006), de uma forma consideravelmente intensa na atualidade.

Mas não é só na contemporaneidade que a circulação possui considerável importância. Fernand Braudel (1996 [1979]), ao abordar os aspectos dos instrumentos da troca dentre os séculos XV e XVIII, demonstra a importância da circulação nas atividades econômico-produtivas do período, pois somente através desse elemento é possível ocorrer a ligação entre o universo da produção e do consumo, ou seja, a circulação seria o elo fundamental entre o local de produção e o consumo dos produtos.

Camille Vallaux (1914) ressalta a importância da circulação por outro ângulo, enfatizando seu caráter político e o papel do Estado, pois este cria, altera, elimina, e regula os caminhos de acordo com seus interesses.

Harvey (2005), fortemente inspirado em Marx, ressalta que o transporte produz valor, logo faz parte diretamente do processo produtivo e contribui para as modificações das relações espaciais e, conseqüente hierarquização dos lugares. Conforme nos lembra Santos (2003 [1979]), o transporte não é uma mercadoria passível de armazenamento, portanto se realiza exatamente no fenômeno da circulação.

Os fluxos de bens, pessoas e informações cada vez mais intensos, requerem o suporte material e técnico para que possam trafegar pelo território com a máxima fluidez possível, pois cada atividade produtiva exerce uma forma de interferência incorporando as influências dos territórios (LAMOSO, 2009), ou seja, há uma demanda cada vez maior por sistemas de movimento no território, sobretudo aqueles que favoreçam a circulação material, acarretando conseqüentemente na expansão ou na complexidade das interações espaciais.

Assim, a circulação emerge como um dos imperativos do atual período dominado pela racionalidade econômica capitalista, na busca constante por maior fluidez e porosidade territorial,



visando conceber espaços quase ideais, no qual o escopo seria a supressão total dos obstáculos promovendo à livre circulação das mercadorias, uma obsessão do mercado mundializado dado sua grande demanda por fluxos internacionais em busca de um incessante crescimento econômico e da maximização dos lucros.

Nessa perspectiva, os lugares buscam de várias formas se inserirem nesse mercado, na maior parte das vezes se submetendo a intervenções estrangeiras ao local, pois “[...] a fluidez é a condição, mas a ação hegemônica se baseia na competitividade” (SANTOS, 1994, p. 34) entre os agentes privados e também os Estados.

A fluidez territorial expressa a qualidade daqueles territórios que possuem a capacidade de promover uma aceleração cada vez maior dos fluxos a partir de uma base material estruturada por um conjunto de objetos concebidos especialmente para promoverem a circulação (ARROYO, 2001). Por sua vez, a porosidade territorial contribui para definir as qualidades dos territórios auxiliando suas relações com o exterior; ou seja, também propiciam uma aceleração cada vez maior dos fluxos, mas “[...] a partir de uma base institucional incumbida da regulação do movimento”, com o objetivo de aprofundar a inserção externa nos territórios (ARROYO, 2001, p. 143).

A maior parte dos circuitos espaciais da produção demandam infraestruturas que são concebidas para servirem de suporte à produção, à circulação e ao consumo das mercadorias geradas pelas atividades produtivas, portanto conseqüentemente são objetos técnicos que atuam como um dos elementos organizadores e produtores de espaço, definindo características e influenciando no desenvolvimento econômico do processo de acumulação (LAMOSO, 2009), que ocorre de forma heterogênea pelo espaço geográfico através dos sistemas de movimento do território. Nesses sistemas, as operações logísticas participam dos circuitos espaciais da produção como estratégia, planejamento e gestão, ou seja, como estratégia corporativa, e não simplesmente como um fixo ou um fluxo (SILVEIRA, 2009).

Do ponto de vista territorial, as operações logísticas atuam como um conjunto de competências infraestruturais, institucionais e organizacionais que podem conferir competitividade a um espaço geográfico, aos agentes econômicos e aos circuitos produtivos que dele fazem uso (CASTILLO, 2011). Além disso, a logística necessita ser assimilada como um conjunto de atividades corporativas que orientam a movimentação de uma rede produtiva complexa (SPOSITO, 1999), inseridas em circuitos espaciais da produção que demandam uma circulação sempre cada vez mais eficaz e lucrativa.

Nesse contexto, ressalta-se que qualquer operação logística atua como um vetor de ordem e desordem (TREVISAN, 2007), pois contribui para a fragmentação do território brasileiro, para a hierarquização dos lugares e, conseqüentemente para a competitividade territorial fruto da especialização de, por exemplo, locais portuários que possuem um arranjo determinado para exercer uma função específica.

Os portos, os terminais de uso privativos e a navegação de cabotagem não devem ser considerados e analisados somente como sistemas de engenharia que servem os locais onde se realizam a movimentação, o armazenamento e o transbordo de cargas, ou seja, apenas como elementos integrantes das operações logísticas, pois conjuntamente representam um elo potencial na reestruturação da matriz de transporte brasileira, sobretudo no contexto da intermodalidade e da multimodalidade característico do atual período, colaborando significativamente para a elevação da fluidez territorial.

Embora a cabotagem não esteja dentre os principais modais do transporte nacional no período atual, é utilizada em larga escala por alguns setores produtivos conforme abordaremos adiante, e possui uma influência significativa ao menos em pontos específicos do território, reforçando a diferenciação geográfica e a conseqüente hierarquia dos lugares.

Cruz (2006a) destaca que os portos com o passar dos séculos adquiriram novas funções, e com isso estabeleceram novas relações com seu entorno, bem como os com lugares, por vezes muito distantes, desempenhando assim um papel cada vez mais amplo. Por isso, um porto marítimo não



pode se reduzir apenas a um lugar de trânsito, a uma etapa do transporte da mercadoria, ou a um ponto de contato entre dois modos de transporte; suas atividades, estrutura, e seus usuários, refletem a grande diversidade de produtos que o mesmo recebe, a multiplicidade de navios que perpassam, e a complexidade de suas ligações marítimas e terrestres (FISCHER, 2008 [1963]), portanto o dinamismo, as interações espaciais e suas áreas de influências são intensas.

Podemos inferir que a navegação de cabotagem, como um sistema de movimento, se insere na complexa dinâmica da circulação e das cidades, junto a sua hinterlândia, e possui papel preponderante como elemento da produção de alguns circuitos produtivos. Trata-se de mais um campo de ações, que articula as demandas de competitividade territorial dos grandes agentes corporativos, muitas vezes sob a anuência dos Estados, com as possibilidades oferecidas pelos modernos sistemas de objetos e técnicas.

A ROTA ATUAL: as iniciativas públicas para a cabotagem brasileira no início do século XXI

No decorrer da primeira década do século XXI, perfilou-se um novo ciclo governamental no Brasil e uma conjuntura macroeconômica internacional que posicionou o país em um momento diferenciado ampliando sua importância política e econômica no cenário internacional.

Em 2001 ocorre uma delimitação pública relevante para o setor aquaviário nacional com a criação Antaq, como uma autarquia integrante da Administração Federal Indireta vinculada ao Ministério dos Transportes e a Secretaria de Portos da Presidência da República. Cabe à autarquia atuar sobre o modal aquaviário como um todo, seja ele: fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, longo curso, e cabotagem; bem como atuar sobre os sistemas de engenharias vinculados a essa modalidade de transporte, sobretudo os Portos Organizados e terminais portuários de uso privativos.

A Antaq possui uma função essencialmente técnica e uma dezena de atribuições, sendo o representante do poder público na regulação, supervisão e fiscalização da navegação de cabotagem brasileira, atuando também no incentivo ao setor, promovendo parte da política setorial do modal determinada pelo Poder Executivo.

Nesse contexto, com o suporte das agências reguladoras e das entidades integrantes da Administração Federal Direta, o Estado gradativamente retoma seu papel em setores até certo ponto renegados quase que exclusivamente à iniciativa privada no decorrer da década de 1990, através de um planejamento estatal para o setor de transportes, nos últimos anos consideráveis volumes de investimentos através de vultosas linhas de financiamento do BNDES aplicados na indústria naval e nos portos, promovendo concomitantemente o desenvolvimento da navegação mercante brasileira.

Em 2007 o Governo Federal lançou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que consistiu em um conjunto de medidas estatais que visaram contribuir para a elevação das taxas de crescimento econômico do país, destacando a importância da retomada do papel do Estado como agente indutor do desenvolvimento econômico do país.

Os investimentos em infraestrutura apareceram como um dos pontos centrais do Programa, sobretudo para pontos apontados como “gargalos” do setor de transportes do país, em consonância com as estratégias estabelecidas pelo Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), elaborado pelos Ministérios dos Transportes e da Defesa em 2006.

O Balanço final oficial do PAC divulgado em 2010 apontou os investimentos realizados divididos em três setores infraestruturais: Logística, Energética, e, Social e Urbana. No eixo Logística, que contemplou os principais modais de transporte do país, houve investimentos da ordem de R\$ 65,4 bilhões. O montante destinado à marinha mercante foi da ordem de R\$ 17 bilhões visando, dentre outros fatores, à revitalização da indústria naval brasileira, através do financiamento de centenas de embarcações, com 107 embarcações concluídas (35 de carga) dentre projetos envolvendo o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), e a assinatura de contratos de financiamentos de mais 194 embarcações, totalizando 301 embarcações,



além da construção e modernização de cinco estaleiros, conforme o quadro 1 (BRASIL, 2010).

Quadro 1 - Evolução dos contratos do Programa de Financiamento da Marinha Mercante do PAC no período de 2007-2010 (dados da previsão para 31/12/2010)

PAC - EMBARCAÇÕES			
Fase	Qtde	Tipo de Embarcação	UF (quantidade)
Concluídos	35	Carga	Pará (21), Rio de Janeiro (6), Amazonas (5) e Rio Grande do Sul (3)
	35	Apoio à Navegação	Santa Catarina (21), São Paulo (13) e Rio de Janeiro (1)
	33	Apoio a Plataforma	Santa Catarina (16), Rio de Janeiro (13) e São Paulo (4)
	3	Pesca	Santa Catarina (3)
	1	Passageiro	Santa Catarina (1)
<i>subtotal</i>	107		
em construção	46	Carga	Rio de Janeiro (47), Pará (43), São Paulo (29), Santa Catarina (24), Ceará (17), Pernambuco (15), Amazonas (13), Sergipe (4) e Bahia (2)
	23	Apoio à Navegação	
	23	Apoio a Plataforma	
	1	Passageiro	
Contratados	27	Carga	
	47	Apoio à Navegação	
	27	Apoio a Plataforma	
<i>subtotal</i>	194		
Total	301		
PAC - ESTALEIROS			
Fase	Qtde		Observação
em construção	3	Implantação/ Modernização	Atlântico Sul (Suape/CE), Navship (Navegantes/SC) e STX (Rio de Janeiro/RJ)
Contratados	2	Modernização	Ebin-Aliança (Rio de Janeiro/RJ) e Mauá (Rio de Janeiro/RJ)
Total	5		

Fonte: organização própria com base no Balanço de 4 anos (2007-2010) do PAC (BRASIL, 2010).

O Balanço também apontou investimentos de aproximadamente R\$ 790 milhões nos portos, além de R\$ 1,09 bilhão nas hidrovias, com destaque para a implantação das eclusas de Tucuruí/PA no Rio Tocantins que absorveram aproximadamente 95% deste montante, e da implantação de dez terminais hidroviários no Rio Amazonas.

Essa ação estatal sobre o setor naval esteve na pauta do Governo Federal no contexto das descobertas de petróleo na camada Pré-sal do litoral brasileiro, dessa forma, a maior parte das iniciativas vinculadas à construção de navios no Brasil tem a Petrobras como elemento central, ressaltando o papel do Estado para o setor. A Transpetro (Petrobras Transporte S.A.) encomendou, em 2006, 49 navios no Brasil dentro do Promef, dando sobrevida ao quase sucateado parque naval fluminense após 20 anos de recessão; em 2008 a Petrobras anunciou a contratação de mais 146 embarcações ao longo de 10 anos no contexto do Prorefam, Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (MEDINA, 2010).

Em 2011 o PAC ingressa em uma segunda fase, em curso, denominada PAC2 (BRASIL, 2011a), possuindo desta vez seis eixos sendo um deles denominado Transportes. Além disso, o Programa contempla um subeixo para a revitalização da indústria naval foi inserido no eixo denominado Energia.

Para o eixo Transportes como um todo são previstos investimentos da ordem de R\$ 104,5 bilhões até 2014, que representa aproximadamente 11% dos R\$ 955 bilhões previstos no Programa neste período. Por outro lado, dentre os investimentos previstos para o eixo, apenas R\$ 7,4 bilhões,



se direcionam ao modal aquaviário R\$ 4,8 bilhões para os portos e R\$ 2,6 bilhões para as hidrovias (Tabela 1), e visa através de 96 empreendimentos em 21 portos e terminais darem continuidade aos projetos públicos voltados à melhoria da eficiência portuária, a redução dos custos logísticos, incentivo aos investimentos privados, dentre outros. O 4º Balanço do PAC2 destaca que aproximadamente 23,3% dos investimentos previstos para o eixo foram alocados, com 12 empreendimentos nos portos concluídos, destacando-se a dragagem em vários sítios portuários brasileiros (BRASIL, 2012).

Tabela 1 - Previsão preliminar dos investimentos do Eixo Transportes do PAC2

PAC2 - EIXO TRANSPORTES		
Modal	R\$ bilhões	(%)
Rodovias	48,4	46,3%
Ferrovias	43,9	42,0%
Portos	4,8	4,6%
Aeroportos	3,0	2,9%
Hidrovias	2,6	2,5%
Equipamentos para Estradas Vicinais	1,8	1,7%
TOTAL	104,5	

Fonte: Elaboração própria com base no Relatório de Lançamento PAC2 (BRASIL, 2011a)

O eixo Energia prevê investimento de R\$ 461,6 bilhões, sendo que R\$ 36,7 bilhões serão destinados ao subeixo da indústria naval, somando ações que abarcam 544 embarcações e 29 estaleiros, dando continuidade as ações do PAC para o setor da indústria naval e ampliação da frota da marinha mercante nacional, principalmente aquelas ligadas ao Promef e as demandas da navegação vinculadas, sobretudo as operações da Petrobras e a exploração do Pré-sal, deixando os outros agentes da cabotagem em uma posição marginal.

Portanto, mesmo em uma posição marginal em relação aos modais terrestres, verifica-se que atualmente a cabotagem situa-se em vários planos estatais no planejamento dos transportes, sendo um modal que se insere desse modo na expansão da intermodalidade pelo país. O PNL (Plano Nacional de Logística e Transportes) vislumbra essa ampliação da intermodalidade através de uma alteração gradativa da matriz de transporte nacional.

Para Felipe Jr. (2012) os principais fatores que prejudicam o avanço da cabotagem seriam a dificuldade em concorrer com o modal rodoviário, que além da questão cultural (como modal predominante no país), possui óleo diesel subsidiado, possibilidades de entregas no sistema “porta-a-porta”, dentre outros fatores; além disso, as empresas de navegação preferencialmente investem na navegação de longo curso internacional por ser mais lucrativa.

Apesar das dificuldades, a recente retomada da indústria naval pode contribuir para expansão do modal aquaviário no Brasil, e no atual período esse setor está fortemente atrelado à expansão da exploração petrolífera no Brasil conforme abordaremos adiante, que perpassa por um momento de forte expansão. Estima-se que o setor naval deverá atender uma demanda de 730 embarcações até 2020, com uma carteira majoritariamente de encomendas para a exploração e produção de petróleo off-shore (navios petroleiros, navios sondas, plataformas petrolíferas, embarcações de apoio marítimo, dentre outros), fortalecendo os 47 estaleiros em operação no país e subsidiando a construção de outros 11 (RASPANTI, 2012).

Por fim, uma apreciação dos recentes investimentos em infraestruturas de transportes não depende exclusivamente da análise do tipo e volume da produção, mas também da sua origem e seu destino, tornando relevante levar em conta os processos de circulação e no caso da navegação

de cabotagem, uma análise das suas operações na atualidade e dos fixos portuários vinculados as suas operações.

FIXOS E FLUXOS: uma rede técnica a serviço da circulação

No espaço geográfico onde há uma relação entre o que é fixo e o que é fluxo (SANTOS, 1996), os fixos são os instrumentos de trabalho das forças produtivas em geral, incluindo a mão de obra, ou seja, os fixos nos oferecem informações relevantes para a análise do processo imediato do trabalho; já os fluxos são os movimentos, a circulação, e desse modo, também nos oferecem informações que explicam os fenômenos da distribuição e do consumo. Por isso, podemos abordar a produção, a circulação, a distribuição e consumo através da análise desses dois elementos presentes no espaço: os fixos e os fluxos (SANTOS, 1997 [1988]).

As circulações materiais e imateriais na contemporaneidade demandam bases técnicas que vão gradativamente se incorporando ao território provendo cada região de novas qualidades e possibilidades organizacionais (CONTEL, 2001) de forma seletiva e hierárquica segundo os interesses dos agentes hegemônicos, pois a difusão das inovações nunca se generaliza pelo espaço, contribuindo decisivamente para situações de especialização dos lugares.

Essa especialização se deve em grande parte mais às condições técnicas e sociais do espaço, sendo o papel das informações atualmente primordial, os lugares se diferenciam e se hierarquizam porque são todos mundiais, e essa mundialidade somente ocorre devido às relações tecidas entre esses lugares, que jamais são escolhidos por acaso. O mundo oferece as possibilidades, e o lugar oferece as ocasiões (SANTOS, 1994).

Os Portos Organizados e Terminais de Uso Privativos são os principais fixos que servem a navegação de cabotagem, e os fluxos seriam a movimentação das cargas que seguem pelos “caminhos” (rotas) realizados por essa modalidade de transporte, atualmente cooptada pelos atores do tempo rápido, que são aqueles que plenamente participam do processo.

Portos Organizados e Terminais de Uso Privativos no Brasil

Os portos são pontos do território em que se verifica a convergência entre dois domínios de circulação, a terra e a água (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2009), e por sua vez, refletem as atividades continentais enquanto lugar de contato entre os transportes terrestres e aquaviários, constituindo a grande diversidade e complexidade de ligações que por ele perpassa (FISCHER, 2009 [1963]). Nesse contexto, os portos parecem ser sempre iguais ou ao menos similares, mas Bichou e Gray (2005) destacam que suas funções podem ser muitos diferentes, até em um mesmo porto pode haver uma gama de serviços de escopo e natureza diferenciada.

No Brasil, segundo a Lei nº 8.630/93 um Porto Organizado é um conjunto de instalações portuárias, de infraestrutura, de proteção, e de acesso aquaviário, tendo como objetivo a prestação de serviços públicos portuários pela União, diretamente ou mediante concessão. Suas funções devem ser exercidas de forma integrada pela responsável da administração do Porto, denominada Autoridade Portuária, além das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Em resumo, um Porto Organizado deve ser construído e explorado pela União, ou operar sob um regime de concessão; sua operação está sujeita a uma Autoridade Portuária, e o administrador do porto se relaciona com os usuários através da prestação de serviço público mediante pagamento de tarifas. Ressalta-se que os serviços prestados no Porto Organizado, apesar de tarifado, têm a natureza de serviço público e não podem ser excepcionados a qualquer usuário independente de sua natureza legal.

Segundo o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) atualmente o sistema portuário brasileiro é composto na atualidade por 34 portos públicos marítimos ou fluviais vinculados a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP (Figura 3).



A definição de Terminais de Uso Privativo não consta na Lei nº 8.630/93, mas sua definição se aproxima de uma Instalação Portuária de Uso Privativo. A Antaq complementa a Lei fornecendo uma definição mais instrutiva, destacando que um Terminal de Uso Privativo é uma instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele; não é integrante do patrimônio do Porto Organizado.

A exploração de uma Instalação Portuária de Uso Privativo pode ser realizada em duas modalidades: uso público e uso privativo. A modalidade de uso privado se subdivide segundo a opção de exploração do titular em: exclusivo, movimentando apenas carga própria; misto, movimentando carga própria e de terceiros; turismo, movimentando passageiros; e como uma Estação de Transbordo de Carga. Quando uma Instalação Portuária de Uso Privativo opera na modalidade de uso privativo misto, segundo a legislação vigente, o percentual mínimo de cargas próprias a serem movimentadas deve corresponder a um percentual maior do que 50% da tonelagem total das cargas movimentadas no referido terminal.

Camargo (2010) ressalta que a principal característica desta instalação portuária é a possibilidade do uso privativo da instalação para a movimentação e armazenagem de cargas oriundas de atividades econômicas selecionadas pelo seu titular, ou seja, caracteriza-se pela autonomia assegurada à sua administração.

Quando uma instalação portuária privada é explorada sob a modalidade de uso público sua exploração fica restrita à área do Porto Organizado resultando em uma exploração de efetiva prestação de serviço público, sendo possível movimentar ou armazenar carga geral indiscriminadamente em benefício de qualquer usuário sob o regime do direito público. Quando a exploração ocorre sob a modalidade de uso privativo, mesmo na modalidade de exploração de uso misto, não há mais uma relação de serviço público, sendo as relações legais entre o titular e os usuários sujeitas exclusivamente às normas do direito privado.

No contexto desta discussão jurídica, nos interessa compreender que um Terminal de Uso Privativo, na legislação vigente, é uma instalação portuária privada, onde o titular tem faculdade para operar a movimentação dos fluxos que lhe interessa, segundo a modalidade facultada ao seu titular: uso público ou uso privativo, esse é o aspecto que o diferencia de um fixo destinado exclusivamente ao serviço público (Porto Organizado).

A Antaq, autoridade responsável por licenciar as instalações de uso privativo, concede outorga de autorização para exploração, construção e ampliação de Terminal Portuário de Uso Privativo formalizada mediante Contrato de Adesão entre a autarquia e o interessado, sendo este pessoa jurídica de direito público ou de direito privado, constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no país, que atende aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos.

Segundo o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) há no Brasil 127 Terminais de Uso Privativo, sendo 58 marítimos e 69 fluviais, conforme pode ser observado no Observa-se que há uma concentração maior de terminais nos Estados litorâneos da Região Sul e Sudeste, bem como nos dos rios da Bacia Amazônica (Figura 2).



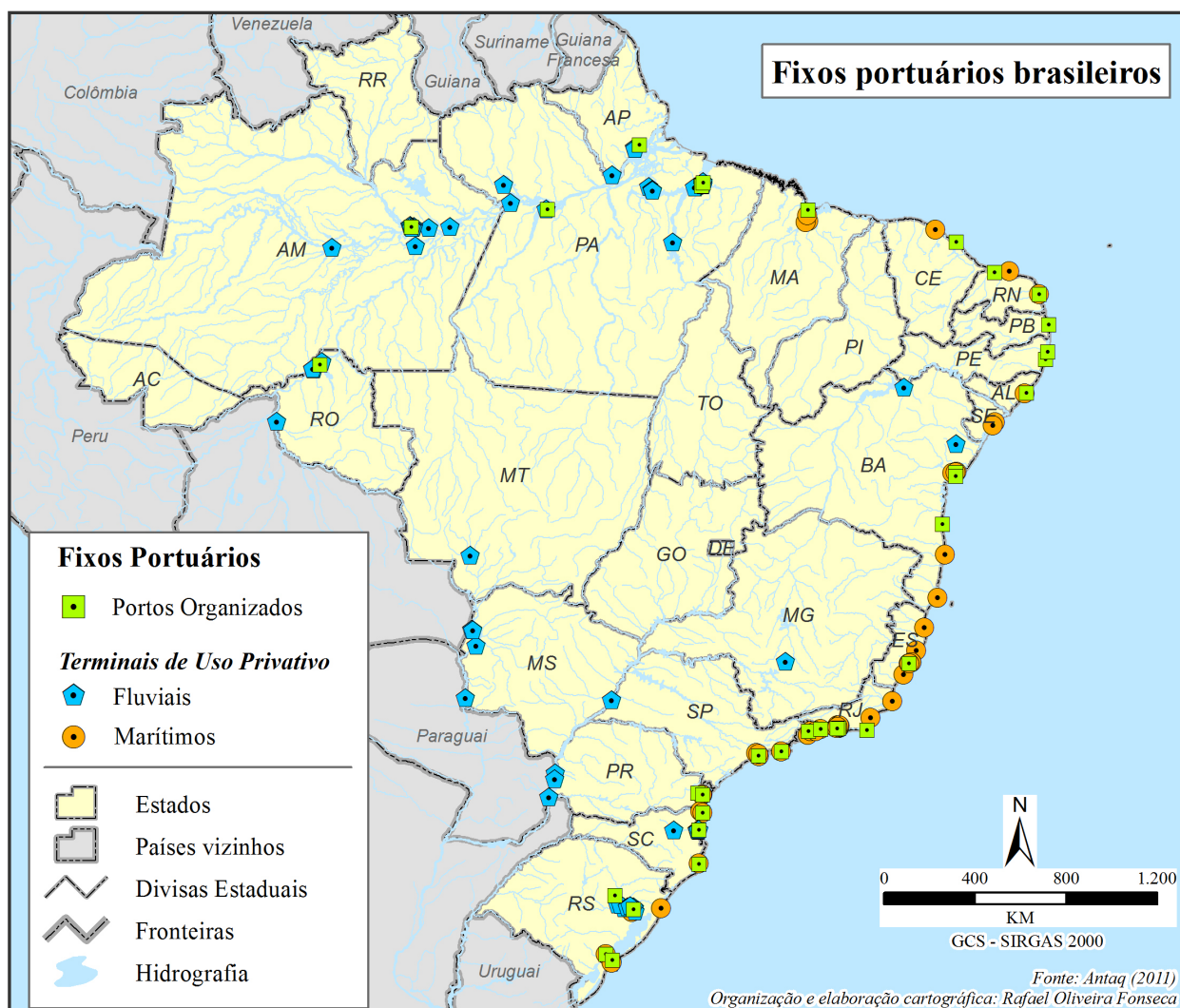


Figura 2 - Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo do Brasil

A circulação atual de mercadorias na cabotagem brasileira

Atualmente a movimentação de carga através da cabotagem no Brasil possui uma tendência de crescimento na tonelagem transportada (Figura 3). O volume de carga transportada nos últimos anos fez com que em 2012 a tonelagem transportada ultrapassasse a marca dos 200 milhões de toneladas movimentadas ao ano, conforme dados divulgados recentemente pela Antaq (2012).

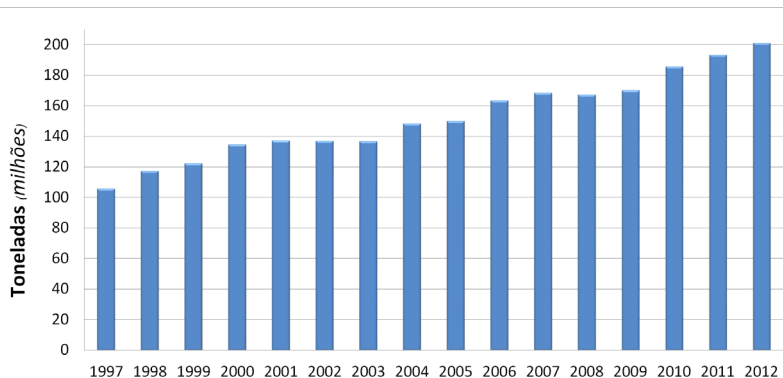


Figura 3 - Volume de transporte de carga por navegação de cabotagem no Brasil de 1997 a 2012 em toneladas/ano
Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2012 (Antaq, 2012)



Em setembro de 2012 para a movimentação desse montante havia no Brasil 153 embarcações autorizadas a navegar na cabotagem brasileira (Tabela 2). Aproximadamente 25% dessas embarcações são navios petroleiros com 37 unidades e uma idade média de 24 anos, ou seja, uma frota antiga que corrobora para compreender as ações públicas vinculadas ao Promef visando renovar e ampliar a frota de petroleiros principalmente da Petrobras.

Tabela 2 - Embarcações por Tipo, ordenado de forma decrescente pela quantidade total (2012)

Tipo da embarcação	Frota (qtde. de embarcações)					Ano de fabricação (média)	Idade (média)
	Própria	Afretada	TOTAL	%	% Acum.		
Petroleiro	33	4	37	24%		1988	24
Barcaça	26	-	26	17%	41%	1999	13
Rebocador/empurrador	18	1	19	12%	54%	1991	21
Porta contêiner	9	7	16	10%	64%	1990	22
Cargueiro	8	8	16	10%	75%	2003	9
Graneleiro	9	2	11	7%	82%	1989	23
Gases Liquefeitos	9	-	9	6%	88%	2008	4
Balsa	8	1	9	6%	93%	1981	31
outros	2	2	4	3%	96%	1980	32
Tanque químico	1	1	2	1%	97%	1975	37
Roll-on/roll-off	1	1	2	1%	99%	1997	15
Navio Cisterna	1	-	1	1%	99%	2001	11
Flutuante	1	-	1	1%	100%	1974	38
TOTAL	126	27	153	100%	100%	1994	19

Fonte: Elaboração própria tendo como base o banco de dados online da Antaq (Set, 2012).

A média de idade geral das embarcações que servem a cabotagem na atualidade é de 19 anos, uma idade operacional elevada, revelando que em breve a demanda por novas embarcações será ainda maior. Haverá um momento decisivo para o modal aquaviário, como em vários outros períodos da história quando o papel do Estado se mostrou vital, pois há uma grande oportunidade para a indústria naval se fortalecer. Caso essa demanda por embarcações não seja atendida os custos operacionais crescerão e novamente o modal poderá declinar frente a concorrência com as modalidades terrestres.

Como na atualidade a movimentação de carga através da cabotagem no Brasil possui uma tendência de crescimento nos interessa realizar uma análise mais detalhada dessa circulação material pelo território.

O Anuário Estatístico da Antaq nos oferece uma base de dados sobre o modal aquaviário brasileiro; segundo a autarquia, o Sistema de Desempenho Portuário (SDP) é a fonte de dados para as estatísticas referentes ao transporte de mercadorias na navegação de cabotagem no Brasil, sendo alimentado com os dados de movimentação de carga que cada autoridade portuária periodicamente envia sobre os portos ou terminais portuários sob sua gestão.

O Anuário de 2011 nos revela algumas informações relevantes, pois contabilizou dados operacionais de 33 Portos Organizados (PO), sendo que em 26 desses houve operações de cabotagem no respectivo período; além disso, também contabilizou as estatísticas operacionais de 103 Terminais de Uso Privativo (TUP), sendo que 56 destes ocorreram operações vinculadas à navegação de cabotagem (FONSECA, 2012).

Considerando a tonelagem transportada em 2011 (193,4 milhões de toneladas), nota-se que há uma concentração operacional nos Terminais de Uso Privativo que, conjuntamente, representaram

aproximadamente 77% do total movimentado, o restante, 23% do total, foi transportado nos Portos Organizados (Figura 4). Portanto, são os fixos portuários privados que movimentaram mais de três quartos da cabotagem brasileira no período, restando um percentual minoritário para os fixos portuários que atuam com o objetivo da prestação de um serviço público.

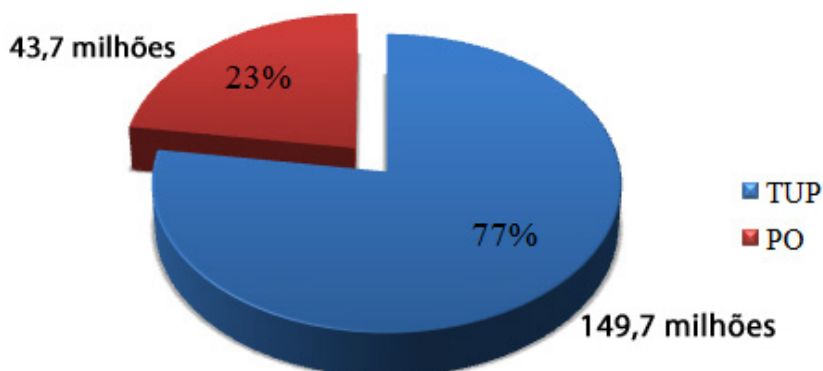


Figura 4 - Percentuais e tonelage da movimentação na cabotagem em 2011 em PO e TUP
Fonte: Elaboração própria com base no Anuário Estatístico Portuário 2011 (Antaq, 2011)

Além da concentração operacional em portos de uso privativos, em 2011 apesar de 82 fixos portuários terem realizado operações de cabotagem em 2011, há uma concentração operacional relevante em apenas alguns desses portos.

A partir das análises estatísticas realizadas por Fonseca (2012) podemos inferir que os Portos Organizados que atuaram como importantes fixos na dinâmica da navegação de cabotagem brasileira no período são oito, sendo: Santos/SP, Vila Conde/PA, Suape/PE, Itaqui/MA, Fortaleza/CE, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, além de Belém/PA, onde apesar da quantidade absoluta movimentada não ser tão expressiva, a cabotagem representa quase 50% de suas operações.

Em relação aos Terminais de Uso Privativo considerando os sete terminais com maior movimentação em tonelage têm-se: Almirante Barroso (São Sebastião/SP), Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis/RJ), Madre de Deus/BA, Trombetas (Oriximiná/PA), Almirante Tamandaré (Rio de Janeiro/RJ), Alumar (São Luís/MA) e Transpetro-São Francisco do Sul/SC; que conjuntamente movimentaram aproximadamente 60% da tonelage da cabotagem brasileira em 2011. Portanto, é evidente que apesar do Brasil possuir mais de uma centena de fixos portuários e uma costa de milhares de quilômetros, as operações vinculadas à navegação de cabotagem estão hoje concentradas em apenas alguns pontos do território brasileiro. A distribuição territorial desses 15 fixos portuários pode ser visualizada na Figura 5.





Figura 5 - Principais fixos portuários da cabotagem brasileira

A concentração operacional nesses 15 portos quando consideramos a tonelagem transportada é relevante, no período analisado passaram por esses fixos portuários 76,8% de toda movimentação de carga realizada através cabotagem brasileira (Quadro 2); o TUP Almirante Barroso da Petrobras, localizado em São Sebastião/SP, movimentou sozinho 21% do total.

Para avançarmos na análise dos fluxos para além de uma vertente quantitativa e para melhor compreendermos o motivo dessa concentração operacional em apenas alguns pontos do território nacional é relevante conhecermos quais tipos de mercadorias passam pelas rotas marítimas da cabotagem brasileira.

O Anuário Estatístico Aquaviário, que passou a ser publicado a partir de 2010, possui um detalhamento que nos permite analisar a movimentação das cargas através da navegação de cabotagem apenas no que tange à natureza de carga, ou seja: granel sólido, granel líquido, carga geral solta, e carga geral containerizada.

Visando realizar uma análise mais detalhada e que nos possibilite uma melhor compreensão de que maneira a cabotagem se insere na divisão territorial do trabalho e nos circuitos espaciais da produção do Brasil, nos interessa investigar a movimentação por Grupo de Mercadorias.

No atual modelo do Anuário as informações por esses grupos são sistematizadas sem identificar a origem e o destino desses fluxos, portanto, optamos por realizar a análise tendo como base o Anuário Estatístico Portuário que foi publicado até 2009, que disponibiliza esses dados de forma mais detalhada. Apesar do mesmo não ser tão atual quanto à última edição do Anuário Aquaviário, compreendemos que essa diferença de alguns anos não ocasionaria grandes desvios em nossas análises, dado que os fluxos majoritários da cabotagem ainda tendem a seguir um padrão a médio

e longo prazo, sobretudo de insumos produtivos devido aos seus locais de extração ou produção serem estáveis.

Quadro 2 - Movimentação de cabotagem nos principais fixos portuários (2011)

Tipo	Nome	Município/UF	Responsável	Total (ton)	(%) total
TUP	Almirante Barroso	São Sebastião/SP	Petrobras*	40.550.810	21%
TUP	Almirante Max.Fonseca	Angra dos Reis/RJ	Petrobras*	17.919.256	9,3%
TUP	Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	Petrobras*	17.491.000	9,0%
TUP	Porto Trombetas	Oriximiná/PA	Mineração rio do Norte S/A	11.374.666	5,9%
TUP	Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	Petrobras*	9.943.592	5,1%
PO	Santos	Santos/SP	Cia. Docas do Est. de São Paulo - Codesp	9.262.296	4,8%
TUP	Alumar	São Luís/MA	Consórcio de Alumínio do Maranhão	9.121.602	4,7%
PO	Vila do Conde	Barcarena/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	7.593.876	3,9%
TUP	São F. do Sul – Transpetro	São F. do Sul/SC	Petrobras*	7.385.783	3,8%
PO	Suape	Ipojuca/PE	Suape Complexo Industrial Portuário	6.059.242	3,1%
PO	Itaquí	São Luís/MA	Emp. Maranhense de Adm. Portuária	3.234.409	1,7%
PO	Fortaleza	Fortaleza/CE	Companhia Docas do Ceará - CDC	2.479.909	1,3%
PO	Paranaguá	Paranaguá/PR	Adm. dos Portos de Paranaguá e Antonina	2.358.946	1,2%
PO	Rio Grande	Rio Grande/RS	Sup. do Porto de Rio Grande - SUPRG	2.158.476	1,1%
PO	Belém	Belém/PA	Cia. Docas do Pará - CDP	1.572.323	0,8%
Subtotal				148.506.186	76,8%
TUP	<i>outros Terminais de Uso Privativo (49 TUP)</i>			35.919.088	18,6%
PO	<i>outros Portos Organizados (18 PO)</i>			9.044.066	4,7%
T o t a l				193.469.340	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (Antaq, 2011)

Assim, segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), em 2009 uma diversidade de mercadorias foi movimentada através da navegação de cabotagem no Brasil, como forma de facilitar a análise agrupamos a mercadorias em dez grupos. Destacamos que apesar do petróleo ser um produto de origem mineral (BRASIL, 2011b) optamos por segregá-lo e analisá-lo como um grupo individual devido à importância do seu circuito produtivo para a cabotagem brasileira (Tabela 3).

Tabela 3 - Movimentação nos Fixos Portuários em 2009 por grupo de mercadorias

Grupo de mercadorias	TOTAL	(%) do total	(%) acumulado
Petróleo, combustíveis, óleos minerais, e produtos derivados	123.393.997	69,8%	
Recursos minerais e derivados	27.116.581	15,3%	85,2%
Contêineres	10.689.550	6,1%	91,2%
Produtos químicos	5.842.348	3,3%	94,6%
Madeira e celulose	5.274.888	3,0%	97,5%
Produção agrícola	2.170.044	1,2%	98,8%
Produtos siderúrgicos	1.341.997	0,8%	99,5%
outros	570.120	0,3%	99,8%
Produtos industrializados (Bens não-duráveis)	134.683	0,1%	99,9%
Produtos industrializados (Bens duráveis)	130.310	0,1%	100%
T o t a l	176.664.518	100%	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Portuário 2009 (Antaq, 2009)



A análise dos dez grupos de mercadorias contemplados no Quadro 5 nos permite verificar uma predominância evidente dos fluxos de petróleo e derivados, que representam por volta de 70% da circulação de mercadorias na navegação de cabotagem em 2009, logo em seguida temos os recursos minerais e derivados com 15,3% do total; logo, juntos esses dois grupos representam 85,2% do total no respectivo período. Houve também a movimentação de outros grupos, mas com percentuais bem menores, alguns com índices até mesmo simbólicos.

Nessa perspectiva, nota-se que no Brasil há o predomínio do transporte de insumos produtivos (commodities minerais) que atingiram quase 150 milhões de toneladas/ano. Compreender os fluxos dessas mercadorias predominantes nos possibilita uma melhor percepção da dinâmica territorial brasileira, tendo como base a cabotagem e seu vínculo com os circuitos espaciais da produção.

Outro elemento a se destacar se refere à movimentação de contêineres com um percentual de apenas 6,1% do total. As causas dessa inexpressividade pode possuir relação com as deficiências infraestruturais brasileiras no contexto da intermodalidade, bem como com alguns aspectos culturais nas operações logísticas brasileiras, pois o país é essencialmente rodoviarista, apesar de muitos armadores oferecerem serviços logísticos de linhas regulares na cabotagem conforme abordaremos adiante.

A análise dos fluxos desses insumos produtivos predominantes (petróleo e bauxita) nos possibilita uma melhor compreensão não somente das operações que envolvem a navegação de cabotagem, mas também da dinâmica territorial e das interações espaciais decorrentes de tais circuitos produtivos. Para Ullman (1972) as interações espaciais podem contribuir para compreensão de interdependência entre áreas geográficas distintas, tendo como base três fatores distintos: complementaridade, sendo necessário haver demanda e oferta entre duas áreas para que a interação se dê no espaço através da circulação; oportunidade mediadora, ajudando a criar as interações espaciais através de rotas vantajosas; e a transmissibilidade espacial, que se refere à possibilidade de movimentar produtos em condições economicamente viáveis.

Os circuitos que mais movimentaram conjuntamente uma quantidade relevante de mercadorias através da navegação de cabotagem brasileira foram os circuitos produtivos: do petróleo e seus derivados, e do alumínio (bauxita). Juntos atingiram aproximadamente 155 milhões de toneladas no ano de 2011 (FONSECA, 2012), daí nosso interesse em aprofundar a discussão sobre esses circuitos produtivos.

No circuito do petróleo, os fluxos se concentram próximo a região concentrada do país onde se localiza o principal centro consumidor dos produtos oriundos desse circuito, além de estarem vinculados logicamente às áreas produtoras de petróleo próximas ao litoral brasileiro. Além da cabotagem esse circuito também se utiliza em grande medida de dutovias que interligam os fixos portuários aos locais, por exemplo, de produção de derivados (refinarias), através de uma rede de milhares de quilômetros, sendo um circuito marcado por uma rede técnica que interliga os terminais com a hinterlândia.

Em relação o circuito do alumínio, através do transporte da bauxita, verifica-se que em 2009 ocorreram fluxos pontuais basicamente no Pará e Maranhão, com embarques no TUP de Trombetas (Oriximiná/PA) e desembarques no Porto Vila do Conde (Barcarena/PA) e no TUP da Alumar (São Luís/MA). A análise destaca uma concentração dos fluxos nesses portos e, além disso, revela uma distribuição territorial do circuito do alumínio com uma concentração operacional em apenas alguns pontos do Brasil, sobretudo nos Estados do Pará, Maranhão, Minas Gerais e São Paulo, buscando destacar a importância da malha ferroviária do país largamente utilizada para a movimentação de recursos minerais sólidos, como é o caso da bauxita, verifica-se que as unidades produtivas, em geral, situam-se as margens da malha férrea nacional, sobretudo nos Estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro (Figura 6).



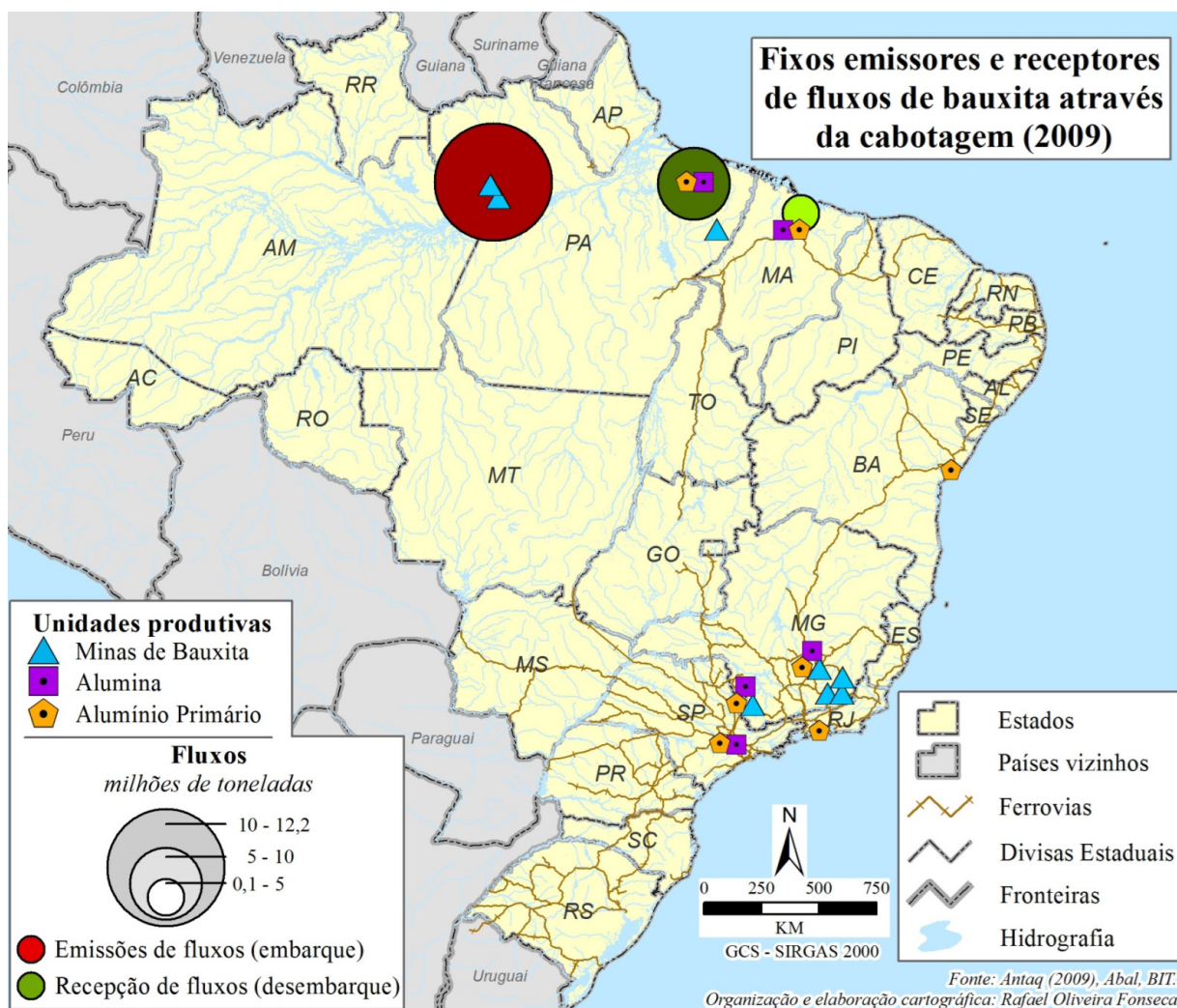


Figura 6 - Fixos emissores e receptores de fluxos de bauxita através da cabotagem (2009)

Nessa análise destaca-se uma evidente importância da cabotagem na circulação do circuito produtivo do alumínio, sendo marcado por uma rede técnica que interliga os inúmeros pontos que se espalham pelo território brasileiro. Apesar de não ter sido contabilizado em 2009, enfatiza-se que na atualidade devemos considerar também como importante porto de embarque de bauxita o TUP Ominia da Alcoa em Juruti/PA, operando após 2009 com uma movimentação de aproximadamente 3,9 milhões de toneladas através da navegação de cabotagem, conforme destaca Marialva (2011).

AGENTES PRIVADOS: os armadores da cabotagem no Brasil

A ampliação territorial dos circuitos espaciais produtivos e a expansão da circulação de mercadorias torna gradativamente mais complexa a gestão e o ordenamento dos fluxos materiais, acarretando conseqüentemente a ampliação da importância dos agentes privados na articulação entre os lugares (CASTILLO; FREDERICO, 2010), de produção e de consumo através das operações logísticas. A logística como estratégia de gestão dos fluxos, se torna imprescindível aos agentes produtores para a realização da produção cada vez mais ampla territorialmente. Nesse contexto que se inserem os principais agentes operadores da cabotagem brasileira.

Atualmente aproximadamente 40 empresas possuem autorização da Antaq para operarem na navegação de cabotagem brasileira com uma frota de 153 embarcações. Assim, considerando a capacidade total de TPB apenas as seis maiores companhias possuem capacidade de Tonelagem de Porte Bruto acima de 100 mil toneladas: Petrobras, Norsul, Elcano, Aliança, Log-in, e Mercosul Line (FONSECA, 2012). Como o circuito do petróleo possui papel elementar para a cabotagem



brasileira na atualidade, consideramos relevante analisarmos separadamente a atuação do principal agente desse circuito, a Petrobras.

A Companhia de Navegação Norsul, fundada em 1963, possui a maior frota privada em porte bruto e em quantidade de embarcações da navegação de cabotagem brasileira, com seus 24 navios sendo 19 próprios. A empresa não atua com linhas regulares containerizadas, mas se especializou em granéis e carga geral através de operações envolvendo navios-barcaça, graneleiros e cargueiros que atuam na cabotagem, mas também na navegação de longo curso realizando a movimentação de produtos como: madeira, celulose, minério de ferro, bauxita, trigo, milho, grão de soja, açúcar, sal, alumina, produtos de aço, etc.

Atualmente a empresa opera três linhas dedicadas a seus clientes do circuito da madeira e celulose (Fibria) e do aço (ArcelorMittal): Tráfego Caravelas, realiza o transporte de madeira em toras entre Caravelas/BA e Aracruz/ES; Tráfego Belmonte, realiza o transporte de celulose entre Belmonte/BA e Aracruz/ES; e, Tráfego Vega, realiza o transporte de bobinas de aço entre Vitória/ES e São Francisco do Sul/SC.

A Empresa de Navegação Elcano foi fundada pelo setor público espanhol em 1942, sendo privatizada em 1997. Atualmente a empresa possui no Brasil uma frota de dez navios autorizados a operarem na navegação de cabotagem, sendo seis próprios. No passado suas operações estiveram atreladas às demandas da Companhia Vale do Rio Doce, foi dessa forma que a companhia ingressou de fato no país, adquirindo cinco navios de bandeira brasileira da Docenave, voltados para o transporte de granéis sólidos. Atualmente na navegação de cabotagem, a Elcano opera com navios graneleiros, petroleiros e GLP (Gases Liquefeitos). Sua carteira internacional de clientes contempla grandes companhias como: Repsol, ArcelorMittal, Alcoa, Alunorte, Shell, dentre outras.

Temos então os agentes privados que atuam com operações logísticas multimodais (por exemplo, com serviços “porta-a-porta”) a partir de linhas regulares containerizadas: Aliança, Log-in, e Mercosul Line.

A Aliança Navegação e Logística foi fundada no ano 1950 sendo adquirida em 1998, Grupo Oetker, proprietária da empresa de navegação alemã Hamburg Süd. A companhia foi uma das pioneiras na movimentação de cargas containerizadas entre portos brasileiros, e atualmente, a empresa conta com 10 navios em operação na cabotagem brasileira.

A cabotagem da Aliança se denomina BR-Marítima, uma estratégia de publicidade que busca ampliar o conceito e qualidades do transporte costeiro num país essencialmente rodoviário, passando por: Manaus/AM, Pecém/CE, Suape/PE, Salvador/BA, Vitória/ES, Itaguaí/RJ, Santos/SP, Itapoá/SC, Rio Grande/RS, Montevidéu/Uruguai e Buenos Aires/Argentina.

As empresas que atuam com linhas regulares, oferecem em seus serviços logísticos linhas de cabotagem integradas à Argentina e ao Uruguai. Tendo como base as leis brasileiras essa navegação aos países vizinhos não seria uma cabotagem já que se caracteriza por um transporte internacional, logo, é considerada de longo curso. Contudo, precisamos compreender que ocorre uma dinâmica interessante, pois no mesmo navio pode haver contêineres de fluxo nacional e contêineres de fluxo internacional, dependendo da origem e destino da respectiva mercadoria.

A Log-In Logística Intermodal também oferece serviços logísticos a partir de uma malha intermodal que permite uma abrangência geográfica pelo Brasil e Mercosul. É uma empresa que atua sob o conceito de transporte multimodal. A empresa possui um considerável plano de crescimento no que diz respeito ao montante de investimentos definidos para sua execução iniciado em novembro de 2007 e orçado em cerca de R\$ 1 bilhão, para construção de cinco navios porta-contêineres e dois navios graneleiros em estaleiros brasileiros.

A frota da Log-in conta hoje com onze navios, sendo oito porta-contêineres e três graneleiros, em operação para atender a um contrato de transporte de minério de bauxita com a Alunorte; além disso, estão em construção quatro navios porta-contêineres e dois navios graneleiros pela Eisa (Estaleiro Ilha). Suas linhas regulares de cabotagem containerizadas perpassam pelos portos: Manaus/



AM, Vila do Conde/PA, Itaqui/MA, Fortaleza/CE, Suape/PE, Vitória/ES, Itaguaí/RJ, Santos/SP, Paranaguá/PR, São Francisco do Sul/SC, Itajaí/SC, Rio Grande/RS, Montevidéu/Uruguai, Zarate/Argentina e Buenos Aires/Argentina.

A Mercosul Line, que também é um armador especializado no transporte de cargas em contêiner, foi criada em 1996, sendo adquirida em 2006 pelo grupo dinamarquês A.P. Moller - Maersk Group, um dos maiores conglomerados dos transportes do mundo.

Suas linhas regulares de cabotagem containerizadas perpassam pelos portos: Manaus/AM, Pecém/PE, Suape/PE, Itaguaí/RJ, Santos/SP, Paranaguá/PR, Itajaí/SC, Imbituba/SC, Rio Grande/RS, Montevidéu/Uruguai, e Buenos Aires/Argentina.

Visando compreender melhor a oferta desse serviço no país na atualidade, é importante destacar também a atuação da companhia Maestra, que apesar de não figurar dentre as maiores do país é um agente presente nessa dinâmica de operações logísticas ou da circulação.

A Maestra Navegação e Logística é uma empresa de cabotagem nacional fundada em 2010 pelo grupo TPI (Triunfo Participações e Investimentos), que atua em vários setores ligados como: rodovias, geração de energia, administração de portos, aeroportos dentre outros. A companhia opera com uma frota de quatro navios porta-contêineres, oferecendo como seus concorrentes, linhas regulares de cabotagem containerizadas integrada a soluções logísticas atuando nos portos de: Suape/PE, Salvador/BA, Rio de Janeiro/RJ, Santos/SP, e Navegantes/SC. Na Figura 7, podemos visualizar quais fixos portuários estão inseridos na dinâmica das linhas regulares containerizadas da cabotagem brasileira na atualidade.

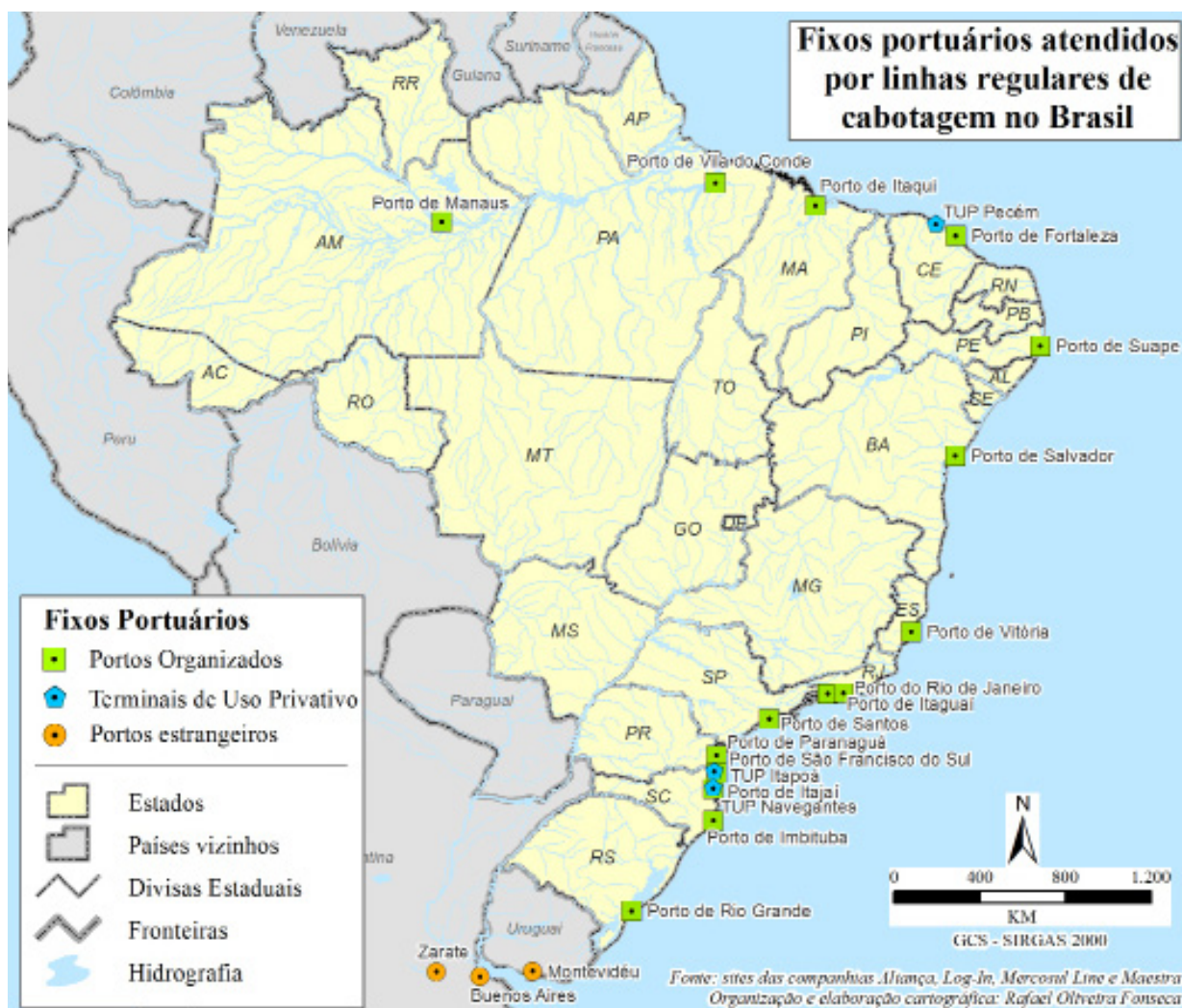


Figura 7 - Fixos portuários atendidos por linhas regulares de cabotagem no Brasil



Petrobras: o “capitão” da cabotagem brasileira

A Petrobras, criada em 1953, é na atualidade uma sociedade anônima de capital aberto cujo acionista majoritário é o Estado brasileiro. A companhia atua nos setores de: exploração e produção, refino, petroquímica, distribuição de derivados, energia elétrica, biocombustíveis, outras fontes renováveis de energia, comercialização, e transporte de óleo e gás natural. Está dentre as maiores companhias do mundo em valor de mercado atuando em mais de 28 países, sendo reconhecida mundialmente por sua tecnologia de exploração de petróleo em águas ultraprofundas.

A Transpetro, criada em 1988, é uma subsidiária da companhia e atende as demandas em relação às atividades de transporte e armazenamento de petróleo e derivados, etanol, biocombustíveis e gás natural, unindo as áreas de produção, refino e distribuição do sistema Petrobras, inclusive nos processos de importação e exportação. A subsidiária tem a Petrobras como seu principal cliente, mas também presta serviços a diversas distribuidoras e indústrias petroquímicas, é a maior armadora da América Latina e está dentre as principais empresas de logística e transporte do país.

Dessa forma, quando abordamos a cabotagem no Brasil, verifica-se que a Petrobras é o principal agente na dinâmica das circulações que perpassam por essa modalidade de transporte aquaviário. Além disso, atualmente a companhia está inserida na maior parte das iniciativas que visam realavancar o setor da indústria naval nacional, com a contratação de quase 200 embarcações através do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), que integrara o PAC e na atualidade integra o PAC2.

A empresa possui 40 embarcações autorizadas para operar na navegação de cabotagem, o que representa 26% do total da frota brasileira de cabotagem composta atualmente por 153 embarcações. Quando consideramos a capacidade de transporte, esta frota contabiliza um total de 1,3 milhão de Tonelagem de Porte Bruto (TPB), isso representa 47% do total, ou seja, quase metade da capacidade de transporte da frota brasileira de cabotagem. A maior parte de seus navios vinculados a essa modalidade é de petroleiros com 33 embarcações, havendo ainda seis embarcações para o transporte de gases liquefeitos e um navio cisterna (FONSECA, 2012).

Para realização da circulação de sua produção, além da maior frota de navios do país, a companhia possui milhares de quilômetros de dutos que perpassam por 48 terminais da Transpetro, sendo 20 terrestres e 29 marítimos que funcionam como entrepostos intermodais, interligando o sistema com a hinterlândia. Segundo a empresa, a dimensão continental do país determina a grande quantidade de fixos, de navios e uma considerável extensão de dutos que interligam as regiões produtoras, de refino e de distribuição dos produtos da companhia.

A companhia transportou em 2011 em seus Terminais de Uso Privativos aproximadamente 108 milhões de toneladas (Quadro 3). Esse montante representa 72% de toda movimentação realizada em TUPs através da cabotagem brasileira no mesmo ano, e 56% se considerado a movimentação total da cabotagem brasileira incluindo os Terminais e Portos Organizados (Figura 8). Os produtos movimentados pelos terminais da companhia são basicamente: petróleo, combustíveis, óleos minerais, e derivados, dado que os TUPs da Petrobras devem ser, conforme legislação vigente, da modalidade de uso privativo exclusivo.

Destaca-se assim o papel da companhia na cabotagem brasileira; apesar da mesma possuir milhares de quilômetros de dutos, a navegação de cabotagem é relevante para suas operações com uma movimentação acima de 100 milhões de toneladas. A Petrobras sozinha movimenta mais da metade da tonelagem que perpassa pela navegação de cabotagem do Brasil.

O Terminal Almirante Barroso, comumente conhecido como Tebar, localizado em São Sebastião no litoral norte paulista é o principal fixo portuário na navegação de cabotagem brasileira e um dos maiores terminais de óleos e derivados da América Latina. Sua movimentação de 40 milhões de toneladas anuais representam aproximadamente 21% da tonelagem movimentada através da cabotagem do país em 2011; é um percentual extremamente relevante para um só porto, considerando



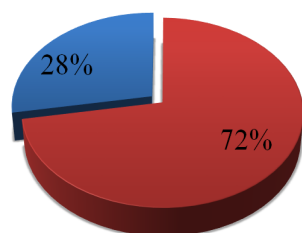
que nesse ano, conforme destacamos, a Antaq contabilizou movimentação de cabotagem em 82 portos e terminais do país.

Quadro 3 - Movimentação de carga nos Terminais de Uso Privativo da Petrobras

Terminal de Uso Privativo	Município/UF	Tonelagem	(%) do total
Almirante Barroso	São Sebastião/SP	40.550.810	37,6%
Almirante Maximiliano Fonseca	Angra dos Reis/RJ	17.919.256	16,6%
Madre de Deus – Transpetro	Madre de Deus/BA	17.491.000	16,2%
Almirante Tamandaré	Rio de Janeiro/RJ	9.943.592	9,2%
São F. do Sul – Transpetro	São F. do Sul/SC	7.385.783	6,8%
Almirante Soares Dutra	Osório/Tramandaí/RS	4.741.954	4,4%
Carmópolis	Aracaju/SE	3.207.015	3,0%
Guamaré	Guamaré/RN	2.838.762	2,6%
Manaus	Manaus/AM	2.552.694	2,4%
Norte Capixaba	São Mateus/ES	902.327	0,8%
Dunas	Natal/RN	240.727	0,2%
Ilha Redonda – Transpetro	Rio de Janeiro/RJ	139.161	0,1%
Solimões	Coari/AM	71.083	0,1%
TOTAL		107.984.164	100%

Fonte: Elaboração própria com base em Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (ANTAQ, 2011)

Terminais de Uso Privativo



Terminais de Uso Privativo e Portos Organizados

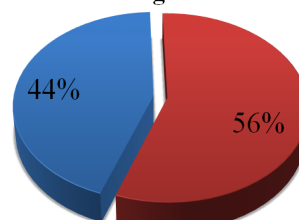


Figura 8 - Movimentação dos Terminais da Petrobras em relação aos outros Terminais de Uso Privativos e Portos brasileiros (2011)

Fonte: Elaboração própria com base no Anuário Estatístico Aquaviário 2011 (ANTAQ, 2011)

O Tebar abastece as quatro refinarias do Estado de São Paulo: Paulínia (Replan), Vale do Paraíba (Revap – São José dos Campos), Capuava (Recap – Santo André/Mauá) e Presidente Bernardes (RPBC - Cubatão). O transporte por terra é realizado por oleodutos.

Reis (2011) destaca que o Tebar possui uma importância para a movimentação de derivados de petróleo tanto na escala estadual quanto nacional, e ocasiona impactos diretos no próprio espaço urbano de São Sebastião, já que sua infraestrutura se interpõe à estrutura urbana da cidade, ou seja, influência na dinâmica da hinterlândia local.

A importância da companhia para a navegação de cabotagem brasileira e atualmente também para a indústria naval é evidente, seja na quantidade de fixos ou devidos seus imensos fluxos materiais que alimentam a matriz energética mundial predominante, o petróleo, circuito produtivo que é a base operacional da empresa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A circulação como elemento intrínseco ao processo produtivo, sendo um dos imperativos do atual período dominado pela racionalidade econômica capitalista é uma das premissas do atual período, pois os circuitos espaciais da produção demandam cada vez mais essa racionalidade, tendo como base a fluidez e a porosidade territorial, buscando sempre espaços onde há possibilidades de supressão dos obstáculos para a livre circulação das mercadorias, das informações, bem como do dinheiro.

Nesse contexto, o espaço geográfico, apesar de cada vez mais fluído e poroso, tende também a se tornar cada vez mais denso, contemplando sistemas técnicos e normativos que refletem os interesses dos agentes hegemônicos corporativos, promovendo: o aumento dos fluxos materiais e imateriais, aumentando a divisão social e territorial do trabalho, aprofundando a especialização produtiva e a hierarquização dos lugares, bem como outras manifestações características do atual período de mundialização do capital.

No início do século XXI perfila-se um novo ciclo governamental no país e uma conjuntura macroeconômica internacional que posicionou o Brasil em um momento diferenciado de sua história ampliando sua importância política e econômica no cenário internacional. O país perpassa por algumas transformações internas, nas quais as políticas públicas de desenvolvimento econômico estão em pauta juntamente com os investimentos sociais, em um processo que mantém ao mesmo tempo continuidade e ruptura, acarretando na manifestação dessa nova conjuntura pelo território de forma profunda e aparentemente irreversível.

O Estado gradativamente retoma um papel indutor, passando a incentivar e alocar consideráveis volumes de investimentos no setor de transportes. A criação da Antaq, como órgão regular e fiscalizador, revelou-se como um importante marco para a navegação de cabotagem apesar das inúmeras críticas às agências reguladoras brasileiras. Os programas públicos recentes vinculados ao setor de transporte e ao modal aquaviário são inúmeros: Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC2), Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), dentre outros.

A análise do momento atual mostra que a cabotagem cresce e possui uma frota que ultrapassa 150 embarcações. A capacidade de carga dessa frota é extremamente concentrada, pois seis companhias detêm aproximadamente 83% do total, com destaque marcante para a Petrobras, que sozinha detém 47% do total. Além disso, a capacidade de carga dessa frota é formada majoritariamente por petroleiros, graneleiros, porta-contêineres e cargueiros; a maior parte da frota é própria (82%) e possui uma idade média de 19 anos, relativamente antiga, revelando uma oportunidade de negócios em curto prazo relevante para a indústria naval nacional.

Em relação às operações nos portos, as estatísticas revelam que os principais Portos Organizados que atuaram como importantes fixos na dinâmica da navegação de cabotagem brasileira, movimentando mais de 34 milhões de toneladas, foram: Santos/SP, Vila Conde/PA, Suape/PE, Itaquí/MA, Fortaleza/CE, Paranaguá/PR, Rio Grande/RS, além de Belém/PA, ressaltando uma concentração hierárquica das atividades em apenas alguns pontos do território; além de destacar que nos Portos Organizados brasileiros a circulação na navegação de longo curso, de forma geral, é predominante.

Em relação aos Terminais de Uso Privativo, dos 106 terminais contemplados pelo Anuário da Antaq de 2011, em 56 houve operações de cabotagem que juntos movimentaram quase 150 milhões de toneladas. O Terminal Almirante Barroso, localizado em São Sebastião/SP destaca-se claramente com uma movimentação acima de 40 milhões de toneladas, em um segundo patamar, temos os Terminais: Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis/RJ), Madre de Deus/BA, Trombetas (Oriximiná/PA), Almirante Tamandaré (Rio de Janeiro/RJ), Alumar (São Luís/MA) e São Francisco do Sul/SC.



Na análise do conteúdo da cabotagem brasileira verifica-se a importância desse modal para a movimentação de insumos produtivos (commodities minerais). No circuito do petróleo, os fluxos desse circuito se concentram próximo da região concentrada do país onde há maior demanda de seus derivados, bem como próximo as áreas produtoras de petróleo. O circuito do alumínio, através do transporte da bauxita, revela que os fluxos pontuais ocorrem basicamente no Pará e Maranhão, e que esse circuito também se utiliza largamente do modal ferroviário com unidades extratoras de minérios e produtoras de alumínio às margens da rede férrea, sobretudo na Região Sudeste do país.

A Petrobras é o destaque como grande “cabotador” brasileiro seja na tonelage transportada, na quantidade de Terminais de Uso Privativos (TUP), na quantidade de embarcações próprias (40 unidades), na capacidade de transporte dessa frota que atinge 47% do total, e até mesmo no desempenho da indústria naval nacional, sendo ainda a companhia que capitaneia os programas lançados pelo Governo Federal de incentivo a esse setor da indústria naval, com a contratação de quase 200 embarcações. A empresa foi sozinha responsável pela movimentação de 56% da tonelage transportada através da navegação de cabotagem no Brasil em 2011, mais da metade, ultrapassando 100 milhões de toneladas, por isso é necessário considerá-la como o principal agente da cabotagem brasileira na atualidade.

Verificamos que os principais armadores privados da cabotagem brasileira buscam vender seus serviços ressaltando os benefícios da cabotagem, sobretudo no que diz respeito à frequência, pontualidade e segurança. É uma estratégia de negócios que busca destacar uma alternativa ao modal rodoviário, predominante no Brasil, e tenta com isso contribuir para ampliar na cultura logística do país o conceito da intermodalidade, mesmo considerando as deficiências infraestruturais em fixos para realização das operações intermodais.

Buscamos ressaltar alguns pontos da discussão sobre a cabotagem no Brasil, no entanto, desse modo, destacamos que a cabotagem brasileira teoricamente é uma modalidade de transporte que pode se favorecer das características físicas do território, e, sobretudo pelo fato do país possuir uma concentração populacional predominantemente litorânea; é um modal aquaviário que historicamente no contexto das políticas públicas para os transportes foi marginalizado em detrimento de outras modalidades, sobretudo terrestres; apesar do país possuir mais de uma centena de fixos portuários, há uma concentração na operação da cabotagem em apenas alguns pontos do território, sobretudo privados (TUP); na atualidade a cabotagem majoritariamente serve às operações do circuito produtivo do petróleo e seus derivados, e do circuito produtivo do alumínio através da movimentação de bauxita; a Petrobras é o principal “cabotador” do país, movimentando mais da metade da tonelage da cabotagem brasileira, e ainda influencia consideravelmente nas políticas estatais para o modal aquaviário e para a indústria naval; por fim, as políticas públicas para o setor dos transportes preveem uma tendência de equilíbrio entre os modais da matriz de transporte brasileira tendo como base o PNLT.

Esse provável equilíbrio na matriz de transporte poderá promover uma expansão do uso do modal aquaviário, podendo conferir significativas alterações em circuitos espaciais da produção que provavelmente passarão pelo modal, tendo como premissa a intermodalidade proeminente no Brasil contribuindo dessa maneira para uma nova reorganização do território nacional, de suas interações espaciais, da especialização e hierarquização dos lugares, e conseqüentemente para alterações na divisão territorial do trabalho; considerando ainda o grande impulso que a indústria naval poderá obter realavancando todo um circuito produtivo que por décadas ficou estagnado e somente nos últimos anos foi “reativado”, mas ainda navega lentamente.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANTAQ. **Anuário Estatístico Portuário 2009**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>.

ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário 2010**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>.



- ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário 2011**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>.
- ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário 2012**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>.
- ARROYO, M. Mónica. **Território brasileiro e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 250 p. Tese. (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia. São Paulo/SP, 2001.
- ARROYO, M. Mónica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: Eliseu S. Sposito; Maria E. B. Sposito; Oscar Sobarzo (Orgs.). **Cidades Médias: Produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.
- BICHOU, K.; GRAY, R. A critical review of conventional terminology for classifying seaports. In: **Transportation Research**. Part A: Policy and Practice, Volume 39, Issue 1, January 2005, Pages 75–92.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa de Desestatização dos Portos: realizações e perspectivas (relatório nº 2)**. Brasília, Fevereiro, 1998.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília, 2007.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Relatório Executivo PNLT 2009: Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília, 2009a.
- BRASIL. **PAC** Programa de Aceleração do Crescimento. Relatório de Lançamento. Brasília, 2009b.
- BRASIL. Balanço 4 anos (2007-2010) do Programa de Aceleração do Crescimento. 11º balanço completo. Brasília, 2010.
- BRASIL. **PAC2** - Programa de Aceleração do Crescimento 2. Relatório de Lançamento. Brasília, 2011a.
- BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Plano Nacional de Mineração 2030: Geologia, Mineração e Transformação Mineral**. Brasília, 2011b.
- BRASIL. **4º Balanço do PAC2** - Programa de Aceleração do Crescimento 2. Balanço completo. Brasília, Abril, 2012.
- BRAUDEL, Fernand. **Civilização matéria, economia e capitalismo. Século XV-XVIII**, vol. 2, Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996 [1979]. p. 11-93.
- CAMARGO, Sabino L. **Porto Organizado, Instalação Portuária de Uso Privativo e Terminal de Uso Privativo**. Set, 2010. Disponível em: <<http://www.scamargo.adv.br>>
- CASTILLO, Ricardo. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, Márcio R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: Diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 331-354
- CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, dez. 2010. Disponível em: <<http://www.sociedadennatureza.ig.ufu.br>>
- CONTEL, Fábio B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no século XXI**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 329-343.
- CORRÊA, Roberto L. Interações Espaciais. In: Iná E. Castro; Paulo C. C. Gomes; Roberto L. Corrêa (orgs.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997, p. 279-318.
- CRUZ, Rita de C. A. Geografia da Atividade Portuária Contemporânea. In: **Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil/Rio Grande**. Material de treinamento: Ministério do Meio Ambiente e TSC Brasil, Rio Grande, 2006a.
- CRUZ, Rita de C. A. Geografia do Sistema Portuário Brasileiro. In: **Qualidade Ambiental e Atividade Portuária no Brasil/Rio Grande**. Material de treinamento: Ministério do Meio Ambiente e TSC Brasil, Rio Grande, 2006b.
- FELIPE JR., Nelson F.; SILVEIRA, Márcio R. A Hidrovia Tietê-Paraná e o porto intermodal de Pederneiras-SP. In: SILVEIRA, Márcio R.; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 219-244.
- FELIPE JR. Nelson. **O transporte marítimo de cabotagem e longo curso e sua importância para a economia brasileira**. 311 p. Tese. (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - Unesp. Presidente Prudente/SP, 2012.

- FISCHER, André. Os portos marítimos: tentativa de classificação. In: SPOSITO, E. (Org.). **Indústria, ordenamento do território e transportes**. São Paulo: Expressão Popular, 2009 [1963]. p. 133-155.
- FONSECA, Rafael O. **A circulação através da navegação de cabotagem no Brasil**: um sistema de fluxos e fixos aquaviários voltados para a fluidez territorial. 188p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia. São Paulo/SP, 2012.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo; Annablume, 2005.
- LAMOSO, Lisandra P. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, Márcio R; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo. Expressão Popular, 2009, p. 43-62.
- MARIALVA, Dilza A. **Novas dinâmicas territoriais na Amazônia: desdobramentos da mineração de bauxita em Juruti/PA**. 98p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia. São Paulo/SP, 2011.
- MEDINA, Afonso C.; et al. **Análise da competitividade da indústria marítima brasileira e um panorama do setor de cabotagem no Brasil e no exterior**: uma visão da indústria da construção naval brasileira e seus principais atores. São Paulo: Iglu, 2010.
- MORAES, Antônio C. R. **Bases da Formação Territorial do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2000.
- MORAES, Antônio C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**: elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro. Annablume, São Paulo, 2007.
- NETO, Ricardo Ferreira. **Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação a Participação e a Perda de Espaço no Cenário**. 106p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Instituto Alberto Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia (COPPE) da UFRJ. Rio de Janeiro, 2010.
- PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**: Colônia. 15 ed. São Paulo: Brasiliense, 1977 [1942].
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].
- RASPANTI, Márcia P. Indústria naval em ritmo mais acelerado. **Revista Transporte Moderno**. São Paulo, OTM Editora, 2012, ed. 454, jul/ago, p 58-60.
- REIS, Heloísa dos S. **O espaço portuário de São Sebastião no contexto da Geografia Portuária Brasileira**. 221p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo/SP, 2011.
- RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2009.
- SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo, Hucitec, 1994.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo, Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 5. ed. São Paulo, Hucitec, 1997 [1988].
- SANTOS, Milton. **Economia Espacial**: Críticas e Alternativas. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003 [1979].
- SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2008 [1981].
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. **O Brasil**: território e sociedade no século XXI. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, Moacir. Geografia dos Transportes no Brasil: IX-Circulação Periférica. **Revista Brasileira de Geografia**. IBGE, Rio de Janeiro, ano III, nº 2, abr/jun, 1941. p.374-400.
- SILVEIRA, Márcio R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, Márcio R; LAMOSO, Lisandra P.; MOURÃO, Paulo F. C. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo. Expressão Popular, 2009, p. 13-42.
- SPOSITO, Eliseu S. Território, logística e mundialização do capital. In: SPOSITO, E. (Org.). **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente. GASPER/UNESP, 1999, p. 99-113.
- TREVISAN, Leandro. **Os operadores logísticos e o uso do território brasileiro: racionalidade e fluidez**



aos circuitos espaciais de produção. 134p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências da Universidade de Campinas. Campinas/SP, 2007.

ULLMAN, Edward. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.). **Transportation Geography.** London: Macgraw Hill, 1972, p. 29-39.

VALLAUX, Camille. **El Suelo y El Estado.** Madrid: Daniel Jorro Editor, 1914. p. 265-334.

Trabalho enviado em abril de 2015

Trabalho aceito em maio de 2015

