

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES (PDDT-VIVO) E PLANEJAMENTO LOGÍSTICO DE SÃO PAULO

Msc. Vanderlei Braga
UNICAMP
vand@unicamp.br

Prof. Dr. Ricardo Castillo
UNICAMP- Bolsista CNPq
castillo@ige.unicamp.br

RESUMO

Neste artigo propomos analisar o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT-Vivo 2000/2020), concebido pela Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, como expressão da busca incessante pela dinamização e expansão da logística no território paulista e como e de uma demanda corporativa por maior fluidez nesse Estado. A idealização do PDDT-Vivo responde a uma demanda de rápido deslocamento no território nacional, criada pela unificação dos mercados acompanhada de maior abrangência de ação das firmas, fazendo com que as cidades que recebem as infra-estruturas propostas neste planejamento tornem-se atrativas para a instalação de grandes empresas e de centros de distribuição. Dessa forma, procuramos confirmar a hipótese de que o planejamento dos transportes no Estado de São Paulo, através do PDDT-Vivo, constitui-se em ações públicas (normas e intervenções materiais) que colaboram para um uso corporativo do território, atendendo aos interesses de grandes empresas e grupos de distribuição e de logística. ,

Palavras-chave: logística, planejamento, competitividade territorial, fluidez territorial, território brasileiro; São Paulo.

ABSTRACT

The present work analyzes the Transports Development Plan (PDDT-Vivo 2000/2020) projects. It has been developed by the Transportation Department of the State of São Paulo as expressions of logistics expansion search and its technical and normative aspects must be analyzed. We consider the logistics as a set of infrastructures, institutional and organizational aspects that provides competitiveness to a geographic compartment and to economic agents. We understand PDDT as a reaction to logistics demands, changing the merchandises distribution and circulation in Brazilian territory. It consists in public actions for a corporative use of the territory. As well, their implementation provides territorial competitiveness to the State of São Paulo so to attract private investments. Thus, we can question the real objectives of the PDDT actions and what are the agents, specially the big enterprises, which will take advantage of these actions.

Keywords: logistics, regional planning, territorial competitiveness, circulation, Brazilian territory, São Paulo.

Introdução

Com a importância dada no período atual à circulação de bens, pessoas e informação, a *logística*, antes considerada como um custo adicional para as empresas, tornou-se muito mais do que simplesmente uma estratégia de armazenamento e transporte. Trata-se hoje de um componente fundamental para a fluidez, essencial para a competitividade territorial das grandes empresas. Estas demandam cada vez mais ações do Estado, que tem um papel fundamental quanto à organização da estrutura logística no território e também na normatização e regulação dos fluxos logísticos.

No mesmo passo, o planejamento territorial implantado ao longo das décadas pelos governos das unidades federativas do Brasil, sobretudo do Estado de São Paulo, transforma a organização, o uso e a regulação do território conforme os interesses hegemônicos, provendo o território com sistemas técnicos e normativos que possibilitem uma maior circulação de bens, pessoas e informação. Em São Paulo, o Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT-Vivo) é a maior expressão política desta busca por maior fluidez e competitividade, através das intervenções técnicas e normativas que propõe. O

objetivo deste plano diretor é estabelecer uma maior integração dos modais de transporte, além de maior modernização das estruturas de cada modal, potencializando o aumento da circulação, assim como a criação de estruturas normativas que dão sustentação legal às ações, principalmente no uso das redes e sistemas técnicos e, conseqüentemente, do território por grandes empresas e operadores logísticos. O PDDT tem um horizonte de planejamento de 20 anos (2000 a 2020), sendo, teoricamente, atualizado a cada cinco anos (o que não ocorreu em 2005).

Analisando São Paulo como parte do território brasileiro, a fluidez, possibilitada por uma maior densidade técnica neste Estado, tem como conseqüência uma maior competitividade territorial em relação a outros Estados, além de uma melhor estruturação da logística para as grandes empresas, agravando ainda mais a guerra dos lugares (nas escalas municipal e estadual) e a própria crise do federalismo, acentuada pela competição e não cooperação entre Estados e entre municípios, marginalizando as demandas sociais por maior mobilidade.

Neste contexto, procuramos analisar a importância atual do PDDT-Vivo 2000/2020, buscando interpretar as ações do Governo do Estado de São Paulo que, através de um planejamento estratégico nos moldes da iniciativa privada, procura equipar o território paulista para garantir e fomentar um grande aumento dos fluxos de bens e informação. Com esta reorganização dos sistemas de movimento no território paulista, as relações de competitividade territorial dentro e fora de São Paulo são transformadas, proporcionando uma nova configuração territorial que interessa, sobretudo, às demandas corporativas por maior fluidez.

Logística como estratégia corporativa

No atual período técnico-científico e informacional (SANTOS, 1996), a circulação de bens, pessoas e informação toma uma dimensão jamais vista em nenhum outro momento da história. A atuação do Estado e das empresas, sobretudo as grandes, no território brasileiro, tem se pautado cada vez mais na racionalidade e eficácia dos fluxos materiais e imateriais. Neste sentido, a *logística empresarial* tem sido não somente uma ferramenta corporativa eficaz de controle desses fluxos, mas também um componente que oferece maior competitividade às empresas e aos territórios, regiões e lugares¹.

Alguns ramos da ciência oferecem definições para o conceito de logística empresarial, como a Administração de Empresas, Engenharia dos Transportes, Engenharia Civil etc. Para Ballou (1993),

a logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável.

De acordo com o *Council of Logistics Management*, logística “é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor” (NOVAES, 2001).

Segundo a ASLOG (Associação Brasileira de Logística), a *logística empresarial* é definida como parte da cadeia de suprimentos que planeja, implementa e controla com eficácia o fluxo e a armazenagem dos bens, dos serviços e das informações entre o ponto de origem e o ponto de consumo destes itens, a fim de satisfazer todas as exigências dos consumidores em geral.

Nessas definições, a logística empresarial tem um papel fundamental no controle e gerenciamento dos fluxos materiais e imateriais, com o máximo de racionalidade, objetivando níveis de competitividade elevados. Fica evidente a importância das “redes de comunicação e da precedência da informação na organização dos fluxos materiais” (CASTILLO, 2005) e das redes telemáticas corporativas (fluxos imateriais). Além da circulação, a armazenagem é preocupação central na logística empresarial e sua localização e infra-estrutura também são fundamentais para a competitividade.

No Brasil, o desenvolvimento do conceito de logística empresarial é recente, tendo seu início nos primeiros anos da década de 1990 de forma bastante tímida. A aceleração do desenvolvimento em torno deste conceito é concomitante ao processo de abertura comercial a partir principalmente de 1994, com a estabilização monetária e inflacionária propiciada pelo Plano Real, além do processo de privatizações e concessões da infra-estrutura de transportes e comunicações. Esta política de cunho neoliberal fragilizou o Estado e a economia brasileira, tornando-a ainda mais dependente do capital privado internacional. A capacidade estratégica do Estado para prever, planejar e investir foi comprometida, reduzindo a possibilidade de produzir um verdadeiro projeto nacional.

Durante as décadas anteriores, as empresas brasileiras negligenciaram o processo logístico na cadeia de suprimentos, mas durante a década de 1990 a logística no Brasil passou por enormes mudanças, “tanto em termos de práticas empresariais, quanto da eficiência, qualidade e disponibilidade da infra-estrutura de transportes e comunicações, elementos fundamentais para a existência de uma logística moderna” (FLEURY, 2000, p.19). Com isso, as empresas também têm grandes oportunidades com os novos métodos para melhorias de qualidade de serviços e aumento de produtividade, fundamentais para o incremento da competitividade empresarial e territorial.

A partir desta mudança política, econômica e geográfica ocorrida nos anos 1990, as grandes empresas sofrem o processo de modernização em seus setores logísticos, sendo as indústrias automobilísticas e as empresas do grande varejo as primeiras a se modernizarem. As montadoras instaladas no Brasil vêm atraindo empresas internacionais de serviços logísticos específicos, enquanto o setor varejista aumenta a cooperação nos canais de suprimento, com o objetivo de reduzir custos e melhorar a qualidade de serviços.

Mas este “esforço” empresarial muitas vezes esbarra nas chamadas “deficiências” ou “gargalos” na infra-estrutura de transportes e comunicações ainda hoje encontrados. Fleury (*idem*) afirma que o transporte brasileiro possui uma dependência exagerada do modal rodoviário, sendo responsável por mais de 60% da carga transportada, em toneladas / km. Isso faz com que exista um enorme potencial para aumento da participação de outros modais, como o ferroviário e hidroviário. Os processos de privatização dos portos e ferrovias, de concessões rodoviárias e de novas legislações dutoviárias, já criaram grandes oportunidades, especialmente para as grandes empresas, para o aumento de sua produtividade, redução de custos e melhoria dos serviços.

Quadro 1: Síntese das Características dos Modais de Transporte

	TOPOLOGICA	TEMPORAL (velocidade)	ECONÔMICA		
			Capacidade de carga	Custos fixos	Custos variáveis
HIDROVIA	Muito rígido Terminal a terminal	Baixa	Alta	Médios	Baixos
FERROVIA	Rígido Terminal a terminal	Média-baixa	Alta	Altos	Médios
RODOVIA	Grande flexibilidade Ponto a ponto	Média-baixa	Média-baixa	Médios	Médios
AEROVIA	Rígido Terminal a terminal	Alta	Média-baixa	Altos	Altos
DUTOVIA	Muito rígido Terminal a terminal	Baixa	Baixa	Altos	Baixos

Fontes: NAZÁRIO, WANKE & FLEURY, 2000; CONTEL, 2001; CASTILLO & TREVISAN, 2005; CASTILLO, 2006.

Um conceito considerado importante para a logística empresarial é o de *Supply Chain Management* (SCM), que inclui um conjunto soluções à necessidade corporativa de integração de processos da cadeia

de suprimentos. O SCM tem no avanço da informática a possibilidade de coordenação e sincronização de informações de maneira ideal para o gerenciamento de toda a cadeia. Mas no Brasil, a sua utilização ainda se restringe a um conjunto de empresas mais avançadas, a maioria grandes empresas multinacionais. Outro conceito importante para alguns especialistas é o de *logística integrada*, que entende as funções logísticas como componentes operacionais da estratégia de *marketing*, dando ao transporte um papel fundamental nas estratégias da rede logística, possibilitando também maior competitividade para as empresas (NAZARIO, WANKE & FLEURY, 2000).

Os chamados “gastos logísticos” são uma preocupação permanente de governos e empresas, que objetivam sua redução. Cada modal possui uma estrutura de custos específica. Em geral, o uso de modais mais caros e de maior velocidade, como o aeroviário, é interessante para o transporte de produtos de maior valor agregado.

No Brasil, o modal rodoviário recebe a grande maioria dos investimentos do Governo Federal no total destinado às infra-estruturas de transportes (71,5%), como se observa na tabela 1.

Tabela 1: Investimentos do Governo Federal em infra-estruturas de transportes 1995–2004 (total dos recursos investidos no período)

Modal	Investimento (R\$ milhões)	Participação (%)
RODOVIÁRIO	13.643,80	71,5
MARINHA MERCANTE	2.379,50	12,5
PORTOS	1.855,10	9,7
FERROVIÁRIO	777,2	4,1
HIDROVIÁRIO INTERIOR	409,9	2,2
Total	19.065,50	100

Fonte: Ministério dos Transportes. Secretaria de Gestão dos Programas de Transportes (apud CASTILLO, 2006).

A *intermodalidade* também é colocada como questão-chave do processo logístico. Como mostra Nazário (in. FLEURY, 2000, p.142), a intermodalidade seria obtida a partir de uma sucessão de fases, caracterizadas pelo uso de mais de um modal para o transporte de cargas. A primeira fase seria a de movimentação caracterizada apenas pelo uso de mais de um modal. Na segunda haveria uma melhoria na os modais, com utilização de contêineres e instrumentos para transferência de carga entre um modal e outro (este seria o momento da *multimodalidade*, que é a atual fase do cenário brasileiro, segundo o autor). Na terceira fase, ocorre uma integração total da cadeia de transporte, havendo uma movimentação de cargas porta-a-porta com aplicação de um único documento, possibilitado por um gerenciamento integrado de todos os modais utilizados e das operações de transferência caracterizando, dessa forma, a intermodalidade plena.

Numa abordagem geográfica, a logística torna-se componente essencial para a compreensão da atual fluidez territorial, tanto que alguns geógrafos já tratam de temas relacionados à logística em suas pesquisas. Segundo Monié (2001, p.21), “a localização das atividades não é mais tributária do desempenho meramente técnico dos transportes e sim da capacidade de elaborar uma verdadeira logística territorial mobilizando os recursos econômicos sociais, políticos e culturais localizados, a serviço das redes materiais e imateriais que qualificam a competitividade regional”.

Do ponto de vista territorial, entendemos a logística como o conjunto de competências infra-estruturais (transportes, comunicações, armazéns, centros logísticos integrados, EADI’s etc.), institucionais (agências reguladoras, licenciamento ambiental, concessão de serviços públicos a empresas privadas, parcerias público-privadas etc.) e organizacionais (conhecimento e estratégias) que podem conferir competitividade a um compartimento geográfico, aos agentes econômicos e cadeias produtivas que dele fazem uso (CASTILLO, 2006).

A partir dessa abordagem, a logística deve ser analisada além dos processos puramente técnicos e administrativos. O seu componente espacial também se mostra essencial para uma análise crítica dos atuais planejamentos e investimentos públicos, revelando também os agentes beneficiados com tais investimentos e aqueles excluídos deste processo de modernização do território.

Fluidez territorial e logística no Estado de São Paulo

Com o aumento da relação entre o território brasileiro e o mercado externo, aumenta também fluxo de mercadorias, sobretudo a partir da década de 1990. Isso foi possível com um acréscimo da base material para o escoamento dos produtos, assim como a reformulação da base normativa e institucional responsável pela regulação desse movimento, conferindo novas qualidades e quantidades à fluidez e à porosidade territoriais (ARROYO, 2005). Com isso, a logística se apresenta como um novo setor de serviços, objetivando ações coordenadas no tempo e no espaço, de forma mais precisa e eficiente, devendo as empresas se adaptar a este novo imperativo com a modernização de suas atividades. Soma-se a isso o processo de privatização e concessão, sobretudo dos modais de transporte, que “promove a ampliação do poder dos grandes grupos empresariais na administração e gerenciamento dessa base material, assim como na capacidade para impor suas normas” (*idem*, p.211). Um conjunto de instituições públicas e privadas designa leis e age de forma a estimular a abertura do território, como notado nos recintos aduaneiros e certamente acontecerá nos centros logísticos integrados instalados nos territórios paulista e brasileiro.

Em relação ao comércio exterior brasileiro, observamos um predomínio do modal aquaviário no transporte de cargas, e através dos portos fluem 96,5% dos produtos negociados (*ibidem*, p.218). Com isso, os portos vêm sofrendo transformações técnicas nos últimos anos, tanto nas instalações e equipamentos incorporados, quanto nas ações, agora informatizadas, em todos os processos logísticos. Também vêm sofrendo transformações políticas e regulatórias, como é o caso da Lei de Modernização dos Portos, de 1993, que regulamenta as privatizações e descentralização administrativa dos portos, possibilitando a criação do operador portuário, que detém o comando unificado dos serviços. Nesse contexto, os sindicatos perderam força e a mecanização e automação dos portos reduziram as necessidades de mão-de-obra manual.

Quanto aos sistemas de movimento que possibilitam a circulação interna do território brasileiro, o modal rodoviário correspondia, em 1999, por 63% do volume total transportado, o ferroviário 21% e hidroviário 12%. Nas exportações para os países do Cone Sul, o modal rodoviário também é o mais importante, sendo um dos fatores de estímulo para empresas de transporte rodoviário a fomentarem projetos logísticos. No que tange ao modal ferroviário, um dos problemas técnicos que impedem uma maior circulação interna e com os outros países latino-americanos é a diferença de bitola dos trilhos, criando a necessidade de transbordo, através de terminais intermodais, nos pontos incongruentes. O modal hidroviário tem uma densidade de circulação inferior ao rodoviário e ferroviário, mas destaca-se a hidrovía Tietê-Paraná, que atravessa boa parte do Estado de São Paulo. Nos últimos anos, principalmente a partir da década de 1990, os planos federais (sobretudo os planos plurianuais) e estaduais têm destacado a necessidade de corredores de transporte utilizando esquemas multimodais, objetivando aumentar a fluidez territorial.

Através dos dados da tabela 2, podemos notar o grande predomínio das estradas não-pavimentadas municipais no Estado de São Paulo (164.186 km em 2003), tal como ocorre em todo o país. Quanto às rodovias pavimentadas, há predomínio das estradas estaduais (20.017 km em 2003). Isso é um indício de que as rodovias que ainda não estão pavimentadas e são de responsabilidade orçamentária e administrativa dos municípios mereceriam maior atenção no planejamento e investimentos dos governos municipais, além de um maior repasse de verbas dos governos estadual e federal, até mesmo porque, geralmente, são estas rodovias que dão acessos aos lugares mais desprovidos de infra-estruturas.

Tabela 2: Extensão da rede rodoviária, por jurisdição administrativa e tipo de rodovia - Estado de São Paulo - 1990-2003 (em km)

Anos	Rodovias Estaduais (1)			Rodovias Municipais			Rodovias Federais			Total Geral		
	Pavimentadas	Não Pavimentadas	Total	Pavimentadas (2)	Não Pavimentadas	Total	Pavimentadas	Não Pavimentadas	Total	Pavimentadas	Não Pavimentadas	Total
1990	18.430	1.662	20.092	7.031	168.094	175.125	1.126	815	1.941	26.587	170.571	197.158
1991	18.456	1.662	20.118	7.378	167.856	175.234	1.100	811	1.911	26.934	170.329	197.263
1992	18.456	1.662	20.118	7.620	167.614	175.234	1.084	811	1.895	27.160	170.087	197.247
1993	18.513	1.605	20.118	7.768	167.483	175.251	1.097	757	1.854	27.378	169.845	197.223
1994	18.566	1.552	20.118	8.196	167.064	175.260	1.097	757	1.854	27.859	169.373	197.232
1995	18.566	1.552	20.118	8.353	166.907	175.260	1.097	757	1.854	28.016	169.216	197.232
1996	18.629	1.489	20.118	8.605	166.689	175.294	1.097	757	1.854	28.331	168.935	197.266
1997	18.629	1.489	20.118	8.812	166.821	175.633	1.097	757	1.854	28.538	169.067	197.605
1998	18.710	1.430	20.140	9.003	166.630	175.633	1.097	757	1.854	28.810	168.817	197.627
1999	18.787	1.410	20.197	9.804	165.941	175.745	1.097	757	1.854	29.688	168.108	197.796
2000	19.229	1.388	20.617	10.013	165.795	175.808	1.050	-	1.050	30.292	167.183	197.475
2001	19.609	1.350	20.959	10.916	164.892	175.808	1.050	-	1.050	31.575	166.242	197.817
2002	19.801	1.162	20.963	11.388	164.420	175.808	1.050	-	1.050	32.239	165.582	197.821
2003	20.017	1.162	21.179	11.622	164.186	175.808	1.052	-	1.052	32.691	165.348	198.039

Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo - DER; Desenvolvimento Rodoviário S/A - Dersa; Fundação Seade.

(1) Incluem trechos de acessos a municípios e fazendas e as rodovias estaduais transitórias. Não incluem as rodovias vicinais municipais pavimentadas pelo Governo Estadual.

(2) Rodovias municipais (estradas vicinais) pavimentadas pelo Estado.

Quanto à movimentação de carga nos aeroportos paulistas, o aeroporto de Guarulhos tem a supremacia deste tipo de voo (Tabela 3).

Tabela 3: Movimento de carga, segundo natureza do voo e aeroportos – São Paulo – 2002-2003 (em toneladas)

Natureza do Voo e Aeroportos	2002				2003			
	Embarque	Desembarque	Embarque + Desembarque	Trânsito	Embarque	Desembarque	Embarque + Desembarque	Trânsito
TOTAL	329.741	250.933	580.674	29.993	339.808	245.013	584.821	39.858
Guarulhos	230.631	152.424	383.055	15.490	236.978	158.914	395.892	23.037
Viracopos	74.507	82.305	156.812	14.497	79.740	73.291	153.031	16.609
Congonhas	24.545	16.128	40.673	3	23.042	12.759	35.801	212
São José dos Campos	58	76	134	3	48	49	97	0
Doméstico	123.445	85.527	208.972	1.768	119.095	85.573	204.668	903
Guarulhos	87.599	59.362	146.961	183	91.104	68.095	159.199	175
Viracopos	11.243	9.961	21.204	1.579	4.901	4.670	9.571	516
Congonhas	24.545	16.128	40.673	3	23.042	12.759	35.801	212
São José dos Campos	58	76	134	3	48	49	97	0
Internacional	206.296	165.406	371.702	28.225	220.713	159.440	380.153	38.955
Guarulhos	143.032	93.062	236.094	15.307	145.874	90.819	236.693	22.862
Viracopos	63.264	72.344	135.608	12.918	74.839	68.621	143.460	16.093
São José dos Campos	-	0	0	-	-	-	-	-

Fonte: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - Infraero/Centro de Negócios Aeroportuários de São Paulo/Gerência de Operações.

A movimentação de cargas através do transporte fluvial da hidrovia Tietê-Paraná se caracteriza por ser extremamente sazonal, variando de apenas 9 mil toneladas transportadas em 2002 pelo Porto de

Panorama aos 1,342 milhões de toneladas em 1998 (Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ). Ainda assim, não se compara à movimentação de carga nos portos marítimos, principalmente no Porto de Santos que, no período de 1995 a 2003, têm aumento ano a ano, principalmente a partir de 2000, como mostra a tabela 4.

Tabela 4: Carga movimentada por porto – Estado de São Paulo – 1995-03 (em mil toneladas)

Anos	Transporte Fluvial		Transporte Marítimo				Total Geral
	Panorama	Presidente Epitácio	Santos	São Sebastião			
				Terminal Almirante Barroso (Petrobrás)	No Cais	Total	
1995	220	56	35.111	35.226	409	35.635	71.022
1996	76	102	36.339	36.798	343	37.141	73.658
1997	111	136	38.472	41.614	376	41.990	80.709
1998	1.342	90	39.940	44.645	359	45.004	86.376
1999	122	786	42.676	41.156	406	41.562	85.146
2000	42	912	43.084	45.227	468	45.695	89.733
2001	136	1.257	48.162	46.514	423	46.937	96.492
2002	9	1.404	53.474	52.401	373	52.774	107.661
2003	1.099	657	60.077	51.603	448	52.051	113.884

Fonte: Ministério dos Transportes/Departamento de Portos/Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

Esses dados sugerem que o Estado de São Paulo conta com uma base material bem consolidada no que compete aos transportes.

Tão importantes quanto a base material, as bases normativas e institucionais contribuem de maneira decisiva para o aumento da circulação no território. Um exemplo é o crescimento considerável do número de recintos alfandegários (aduanas), sobretudo no interior, procurando descongestionar portos, aeroportos e postos de fronteira e permitindo, dessa forma, um aumento da porosidade territorial. Destacam-se as Estações Aduaneiras do Interior (EADI's), ou “portos secos”, que “têm a finalidade de fazer com que o transporte de mercadorias exportadas e importadas, fundamentalmente as acondicionadas em contêineres, possam seguir sem interrupções nas fronteiras, postos ou aeroportos para o controle aduaneiro” (*ibidem*, p.227). As EADI's geralmente se localizam próximas aos centros produtores ou mesmo aos portos e aeroportos, sendo realizadas operações comerciais e cambiais que não estão subordinadas às normas específicas dos Estados, e sim às normas da Receita Federal; mas a administração destes entrepostos aduaneiros está sendo cada vez mais passada às mãos da iniciativa privada, principalmente às grandes empresas transportadoras e de logística.

Agora, o Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes, planeja a reorganização do território paulista em função de uma nova logística, baseada em demandas corporativas para oferecer uma maior fluidez e maior competitividade territorial às empresas. O atual planejamento para atingir tais objetivos está traçado no Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes – PDDT, que já contou com antecessores ao longo da história do planejamento dos transportes no Estado.

O PDDT-Vivo e a configuração territorial do Estado de São Paulo

O PDDT-Vivo 2000/2020 (Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes de São Paulo) foi concebido segundo um diagnóstico elaborado pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e

pela Dersa S.A., os quais buscaram mostrar a situação atual do sistema de transporte e, dessa forma, criar um conjunto de estratégias capazes de buscar um sistema de transporte mais eficiente, reduzindo os chamados “gargalos” e os pontos críticos do sistema atual, capacitando-o a atender uma demanda futura de transportes.

Para a Secretaria de Transportes, a principal prioridade é “estabelecer uma política de transportes que contribua para o desenvolvimento da economia, promovendo a competitividade entre os modos de transportes, melhorando a qualidade e orientando ações no campo político, institucional e financeiro” (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, sd.).

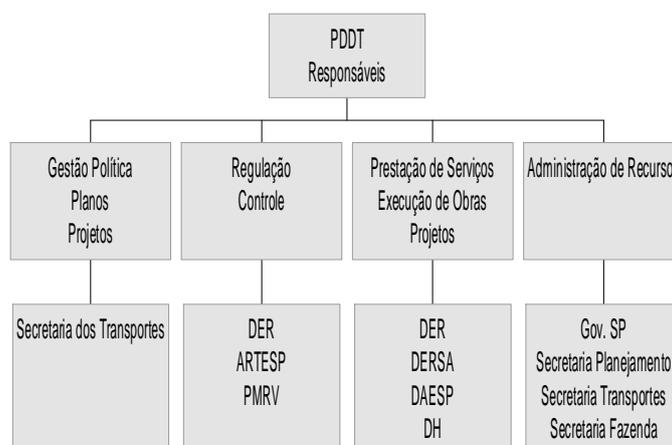
O planejamento foi conduzido em duas fases principais. Primeiro elaborou-se a identificação dos “gargalos” logísticos mais críticos sob o ponto de vista empresarial (70 gargalos foram identificados e classificados segundo o GPT – Grupo de Planejamento de Transportes), ressaltando as ações destinadas a melhorar a fluidez dos comboios ferroviários e caminhões, sobretudo com destino ao Porto de Santos. Após esta identificação, iniciou-se a elaboração do plano estratégico de transportes, com um horizonte de 20 anos (2000 a 2020), com as principais etapas (já completadas) listadas a seguir:

- . Definição dos objetivos da política de transportes e da estrutura de avaliação de estratégias;
- . Estabelecimento de cenários e determinação das demandas;
- . Implantação de modelo analítico computadorizado de transportes;
- . Formulação e teste (avaliação) de propostas (estratégias);
- . Seleção da estratégia preferida – plano estratégico de transportes.

Após elaborado, o plano foi exposto, na esfera governamental, para concessionárias e outros agentes setoriais e em seminários em regiões selecionadas.

As funções do Estado quanto à regulação e ao planejamento dos transportes, principalmente após as reformas ocorridas ao longo dos anos 90, podem ser divididas em quatro grupos, com diferentes níveis de gestão, funções e órgãos. No nível de gestão política, de planos e projetos, o órgão competente é a própria Secretaria dos Transportes; quanto à regulação e controle os órgãos responsáveis são o DER (Departamento de Estradas e Rodagem), a ARTESP (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo)² e a PMRV (Polícia Militar Rodoviária); a prestação de serviços, execução e contratação de obras tem como responsáveis o DER, a DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A. – empresa de economia mista subordinada à Secretaria de Transportes), a DAESP (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo) e o DH (Departamento Hidroviário). Há uma divisão clara entre, de um lado, uma função de regulação e controle do setor público e, de outro, uma função operacional do setor privado no âmbito dos transportes. A divisão de responsabilidades no âmbito público é resumida no diagrama abaixo:

Quadro 2: Divisão de responsabilidades e funções – PDDT-Vivo



De um modelo de alta participação do Estado na prestação de serviços e execução de obras em infra-estruturas de transporte, há uma contínua passagem para um modelo de gestão da operação e execução de obras pelo serviço privado. Exemplo disso é a concessão dos principais eixos rodoviários, concessão da operação de terminais portuários, abertura à operação privada das vias navegáveis, fim da reserva de mercado na navegação fluvial e marítima, concessão da operação do transporte ferroviário de carga, desregulação do mercado de transporte aéreo comercial, otimização dos serviços de transporte urbano de passageiro e ampliação da competição do transporte de passageiros interurbanos. Porém, importantes segmentos do sistema logístico não foram atingidos pelas reformas, representando, para a Secretaria dos Transportes, importante estrangulamento para a operação eficiente do sistema. Inúmeros agentes econômicos reivindicam ações no sistema de transportes para incrementar a eficiência do sistema logístico paulista e reduzir o “custo São Paulo” (melhor detalhado mais adiante). O predomínio de carga geral transportada demanda a construção de uma infra-estrutura física, uma atualização institucional de regulação do território, além de otimizar a habilidade em movimentar grandes volumes de carga unitizada (contêineres, *pallets* etc.), sendo que este arcabouço logístico é eminentemente intermodal, ou seja, opera com mais de um sistema de movimento, sobretudo rodoviário e ferroviário, no caso de São Paulo.

As ações planejadas (algumas já executadas) para o PDDT-Vivo 2000/2020 são:

- Implantação do Rodoanel Mário Covas, com 170 km de extensão, ligando 10 rodovias, circundando o *core* urbano da RMSP (trecho oeste já concluído; trecho sul em construção);
- Implantação do Ferroanel, interligando ferrovias que chegam à RMSP;
- Implantação do trem expresso de carga;
- Incentivo à navegação de cabotagem, com integração com os portos de Santos e São Sebastião;
- Transferência da administração do Porto de Santos do governo federal para os governos estadual e municipal;
- Expansão da capacidade da malha rodoviária, recuperação do pavimento de rodovias existentes;
- Duplicação da Rodovia dos Imigrantes¹ e prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes² (já concluídos);
- Ampliação do sistema aeroportuário;
- Implantação dos CLI's – Centros Logísticos Integrados.

Os CLI's, componentes do PDDT, são parte integrante do planejamento de uma rede logística que será implantada no território paulista, constituída por normas e intervenções materiais que atendem a uma demanda corporativa em busca de maior fluidez e diminuição de custos através da intermodalidade. Os CLI's têm importância fundamental dentro do PDDT, sendo vistos como o processo final do planejamento, já que dependem de infraestruturas e intervenções normativas preliminares para a sua implantação. Operando como terminal intermodal, será o elo de ligação entre diversos modais de transporte, principalmente entre o modal rodoviário e ferroviário. Como plataforma logística, terá uma função administrativa e normativa extremamente importante para facilitar os fluxos materiais (mercadorias) e os fluxos imateriais (sobretudo através as novas tecnologias da informação). Mas como a instalação dos CLI's se dará em apenas alguns pontos selecionados no território paulista (os quais já são os lugares de maior densidade técnica), o PDDT, ao mesmo tempo em que provém infraestruturas para estes pontos, também exclui de seu planejamento as demandas do restante do Estado de São Paulo.

O CLI Sul é considerado como prioridade dentro do PDDT devido por ser um entreposto entre a RMSP e o Porto de Santos, atendendo sobretudo aos interesses das empresas exportadoras e importadoras. Isso nos permite dizer que ainda há prioridade nos planejamentos governamentais na concepção dos corredores de exportação e o CLI Sul será um elo importante para este corredor. Mas também é observado um possível benefício na concepção deste CLI que é a resolução do problema histórico do tamanho das bitolas ferroviárias, proporcionando uma maior integração do território paulista e brasileiro, embora possa beneficiar principalmente grandes empresas de granéis sólidos e líquidos e montadoras de automóveis. Com isso, os maiores beneficiados com a instalação do CLI Sul serão as empresas que já dominam os mercados onde atuam e que desejam aumentar os seus níveis de competitividade através de uma maior fluidez e redução de custos de logística proporcionados por este CLI.

Segundo a Secretaria dos Transportes, a demanda atual de transporte diagnosticada pelo PDDT reflete o perfil das atividades econômicas do Estado de São Paulo, sendo fortemente concentrada em produtos classificados como *carga geral*, com mais de 80% da movimentação total de cargas. Entre estes produtos há uma predominância de produtos e insumos do setor industrial, mas também produtos alimentícios *in natura*, como os hortifrutigranjeiros, normalmente produzidos nas proximidades das grandes cidades, além dos laticínios e produtos refrigerados de origem animal. Os energéticos formam o grupo dos derivados de petróleo e álcool, representando aproximadamente 10% da demanda total e incluem a movimentação de todos os modais de transporte, principalmente rodovia, ferrovia e dutovia. A demanda em 2000 e a projeção para 2020 são mostradas na tabela 5.

Tabela 5: Demanda por transporte de carga atual (2000) e futura (2020) no Estado de São Paulo

Produtos	Demanda – 2000		Demanda - 2020	
	Volume (10 ⁶ t)	%	Volume (10 ⁶ t)	%
Carga Geral	530	82,3	1.047	83,3
Minerais	35	5,4	67	5,3
Agrícolas	32	5	60	4,8
Energéticos	28	4,3	45	3,6
Agroindustriais	19	3	38	3
TOTAL	644	100	1.257	100

Fonte: PDDT Vivo 2000/2020 – Relatório Executivo – Secretaria dos Transportes de São Paulo / Dersa.

O volume de negócios (exportação e importação) atingiu um montante de US\$ 83 bilhões no Estado de São Paulo em 2006 (SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO), representando 36,26% de todo o comércio exterior brasileiro. Mas comparados à movimentação intra-estadual de bens, os fluxos de comércio com outros países e com os outros Estados da nação têm importância secundária; em 1999, 76% de toda a movimentação de bens com origem no Estado de São Paulo teve como destino o próprio território paulista. A movimentação é bastante concentrada na região denominada pela Secretaria dos Transportes de *macrometrópole*, “constituída pela Região Metropolitana de São Paulo e pelo espaço geoeconômico que a envolve, delimitado pelo quadrilátero Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e Santos” (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, sd.) e que possui 50% de todo o movimento de cargas no Estado. Dentro do interior do Estado circula 26%, 12% de outros Estados com origem ou destino ao Estado de São Paulo, 6% apenas atravessa o Estado (tráfego de passagem), 3% é exportado a partir da macrometrópole, 2% é exportado a partir do interior e 1% é exportado de outros Estados a partir de São Paulo. Na relação com os outros Estados, de maneira geral, São Paulo importa produtos de menor valor agregado e exporta produtos industrializados.

O PDDT também trabalha com tendências e cenários futuros (classificados em pessimista, provável e otimista), baseados em “taxas de crescimento que encontram referências no desempenho histórico da economia brasileira” (*idem*). O relatório, em sua análise inter-regional, indica que está ocorrendo uma desconcentração industrial, sendo que alguns segmentos específicos industriais têm se deslocado da região Centro-Sul para o Nordeste e Centro-Oeste e, em outra escala, da RMSP para as regiões próximas (*desconcentração concentrada*). A demanda por transporte de carga deve crescer cerca de 3,3% ao ano e em São Paulo deverá expandir-se a movimentação de contêineres, a produção de fertilizantes, a demanda por produtos siderúrgicos e a produção agroindustrial. As projeções de demanda para o período de 2000 a 2020 indicam que os segmentos industriais com maior potencial de expansão no Estado são o de telecomunicações, informática, microeletrônica e montagens, localizada no quadrilátero da macrometrópole. A demanda futura por transporte prevê um crescimento da movimentação de carga geral, contêineres, papel e celulose, que respondem por cerca de 78% desta demanda, tendo implicações relevantes nos tipos de acondicionamento, transbordo e transporte.

Com isso, a configuração territorial do Estado de São Paulo será reorganizada através de demandas corporativas que modificam os circuitos produtivos e os círculos de cooperação (SANTOS & SILVEIRA, 2001) do território paulista. O Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes, procura atender

às demandas corporativas por maior fluidez territorial, constituindo e reconstituindo os sistemas de movimento, afirmando a RMSSP ainda mais como epicentro principal das redes de transporte no Estado de São Paulo e no Brasil.

Reorganização dos sistemas de movimento no território paulista

O desenvolvimento das estratégias do PDDT levou em conta o diagnóstico setorial, detectando os “gargalos” do sistema de transporte identificados desde 1998, emergindo uma lista de intervenções nos vários modais:

- *Rodoviário*: expansão e ampliação de capacidade de malha; novas ligações planalto / litoral; remoção das restrições em área urbana; expansão da malha vicinal; recuperação da malha existente.
- *Ferroviário*: recuperação ferroviária; trem de carga expresso; Ferroanel completo; intercâmbio entre ferrovias.
- *Hidroviário*: navegação até Artemis; navegação até Itumbiara; navegação no Rio Paranapanema; conexão com a dutovia Anhembí;
- *Aeroviário*: expansão dos aeroportos existentes; integração com rodovias, ferrovias e CLI's;
- *Dutoviário*: dutovia Paulínia - Campo Grande; dutovia Ribeirão Preto – Araçatuba;
- *Cabotagem*: Rota Santos - Nordeste/Manaus; rota Santos - Sul Brasil/Mercosul; integração operacional Santos - S. Sebastião.

A participação das ferrovias no total de cargas transportadas no Estado de São Paulo, segundo a projeção estimada pelo PDDT, deverá subir de 5,2% em 2000 para 31,3% em 2020, mas a rodovia ainda será o sistema de movimento mais utilizado, embora diminua sua participação de 93,2% em 2000 para 65,4% em 2020, como mostra a tabela 6.

Tabela 6: Matriz de transporte atual e futura (2000 e 2020)

Modo	2000		2020	
	10 ⁹ TKU	%	10 ⁹ TKU	%
Rodovia	108,3	93,2	164,1	65,4
Ferrovia	6,1	5,2	78,2	31,3
Hidrovia	0,5	0,4	1,3	0,5
Dutovia	0,9	0,8	4,3	1,7
Cabotagem	-	-	2	0,8
Aerovia	0,4	0,3	0,8	0,3
Total	116,2	100	250,7	100

Fonte: PDDT Vivo 2000/2020.

Toda esta reorganização territorial dos transportes planejada pelo Governo do Estado através do PDDT visa aumentar significativamente a fluidez territorial paulista através do fluxo sobretudo de cargas. Esta reorganização dos sistemas de movimento no território paulista identificada dentro das ações do PDDT segue um modelo de concepção e gestão de planejamento estratégico de acordo com interesses corporativos.

O PDDT-Vivo como planejamento estratégico

O planejamento de transportes, segundo o Relatório executivo do PDDT, deve ser reavaliado permanentemente através de estudos técnicos e em seminários setoriais. É também um instrumento da política setorial, fundamentando-se em “estratégias de articulação orgânica dos transportes no espaço econômico, de modo a atender com eficiência às demandas doméstica e internacional” (*idem*). Os estudos da Secretaria dos Transportes projetam um “cenário” de descentralização e de maior participação do

setor privado na operação e nos investimentos, deixando para o Estado uma função de formulador de políticas, regulador e articulador dos interesses dos agentes envolvidos. Partindo de um discurso corporativo, a Secretaria dos Transportes entende que este novo modelo de relacionamento entre a esfera pública e a esfera privada melhoraria o foco no “usuário” do serviço, habilitando as organizações estatais para servirem melhor as demandas corporativas por fluidez.

No discurso da Secretaria dos Transportes, os objetivos da política de transportes no Estado de São Paulo descritos no PDDT são: alcançar um serviço de qualidade (mobilidade e acessibilidade, eficiência econômica e energética, satisfação e segurança); promover o desenvolvimento sustentado (redução de desigualdades sociais, geração de empregos, uso de modais mais eficientes, qualidade ambiental); colaborar para a competitividade regional (integração, redução de preços, escoamento da produção agrícola, alcance geográfico); assegurar a factibilidade de implantação das ações propostas no plano (viabilidade político-institucional e de financiamento).

Ainda segundo a Secretaria dos Transportes, este plano estratégico é um conjunto de ações institucionais e operacionais, somada a um portfólio de investimentos na infra-estrutura física de transportes, devendo criar um sistema capaz de atender às demandas futuras com o melhor desempenho possível, em face dos objetivos estabelecidos. O conteúdo do plano é formado por um conjunto integrado de ações e investimentos, orientados para constituir um arcabouço de transporte intermodal no Estado de São Paulo. No quadro abaixo, estão indicados os investimentos previstos em infra-estrutura, além das políticas de preço e gestão:

Quadro 3: Investimentos previstos em infra-estrutura, políticas de preço e de gestão

Investimentos Previstos na Infra-Estrutura		Políticas de Preço	Políticas de Gestão
Modo	R\$ milhões		
Rodoviário	22.753	Os preços cobrados pelos serviços de infra-estrutura e operação de transporte devem ser iguais aos custos de oportunidade de produzi-los.	A implementação do Plano deve ser suportada por ações nos campos jurídico, administrativo e operacional capazes de promover o reforço institucional da área de transportes e o aprimoramento da gestão pública setorial.
Ferroviário	4.970		
CLT's	600		
Hidroviário	92		
Dutoviário	810		
Aeroviário	2.322		
Portuário	3.075		
TOTAL	34.622		

Fonte: PDDT-Vivo 2000/2020 – Relatório Executivo – Secretaria dos Transportes de São Paulo / Dersa.

O PDDT-Vivo é também, em sua essência, um tipo de planejamento estratégico inspirado em conceitos oriundos do planejamento empresarial. No discurso empresarial, esse tipo de planejamento deve ser adotado pelos governos, pois as cidades e regiões estariam submetidas às mesmas condições que as empresas, com uma idéia de uma crescente *competição* entre territórios. Esse discurso corporativo do

planejamento público vem sendo difundido no Brasil e América Latina “pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais” (VAINER, 2000, p.75).

Na esfera estadual de governo, os planejadores do PDDT entendem que o planejamento estratégico é necessário não só para as cidades, mas também para o próprio Estado, que teria uma relação de competição com outros Estados e regiões em busca de mais recursos. Por isso, o Estado paulista (ou alguns pontos selecionados do território estadual) procura se prover com atributos específicos que constituem insumos valorizados pelo grande capital, como as infraestruturas de transportes, serviços, concessões, isenções tributárias etc. Este modelo de planejamento também se baseia em abertura e extroversão econômicas através de um receituário neoliberal (*idem*, p.80), mesmo que esta abertura para o exterior seja extremamente seletiva.

Esta assimilação à política das empresas faz com que municípios, Estados e regiões tenham como guia de seus planejamentos as noções de produtividade, competitividade e subordinação à lógica do mercado, as quais podemos ler claramente nas entrelinhas do relatório executivo do PDDT.

Houve várias palestras de representantes da Secretaria dos Transportes em lugares estratégicos (como congressos de transportes e palestras em universidades) para atrair a atenção, sobretudo, de grandes empresários, com o intuito de informá-los sobre as vantagens competitivas para as suas empresas com a efetivação das ações previstas neste planejamento estratégico.

Um planejamento estratégico como o PDDT faz com que grande parte das intervenções públicas dependa das demandas dos agentes privados, sobretudo as grandes corporações. Estas demandas direcionam a concepção de infraestruturas e a utilização dos investimentos estatais; além disso, colaboram para a criação de normas específicas para o aumento de fluidez e de competitividade para algumas empresas. As Parcerias Público-Privadas (PPP's), essenciais para o êxito das ações descritas no PDDT e principalmente para a concepção e operação dos CLI's, são um exemplo claro da articulação de interesses privados para o controle de ações de âmbito público.

Com esse tipo de planejamento estratégico, as grandes empresas possuem maior poder de barganha perante o poder público, pois podem eleger pontos de seu interesse para se instalarem e exigir equipamentos adequados à produção, circulação e distribuição de mercadorias. Com isso, os lugares passam a ter atributos como produtividade e competitividade, como veremos a seguir.

O PDDT-Vivo e a competitividade territorial

São Paulo é o Estado que responde por 33,41% do total das exportações brasileiras, o que corresponde a U\$ 46 bilhões exportados por ano (SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO). A grande densidade técnica e normativa que o Estado possui, capacita-o a ter uma elevada competitividade territorial⁶ frente aos outros Estados do território brasileiro. Com o PDDT, o Governo paulista procura acentuar ainda mais este ganho de competitividade para a atração de empresas, sobretudo as grandes corporações. Alguns Estados também apontam para um adensamento técnico e normativo (como o PELT, na Bahia), embora muitos governos utilizem sobretudo a redução ou isenção de impostos (ICMS, ISS etc.) para atrair investimentos privados.

O PDDT provém o território paulista de sistemas de circulação de pessoas, bens e informação de maneira a aumentar a competitividade territorial e diminuir o “custo São Paulo”. Segundo o Centro de Estudos Estratégicos e Avançados, o “custo São Paulo” será calculado nos mesmos moldes do Custo Brasil, ou seja, levará em conta, entre outros, a carga tributária, os custos portuários, os transportes, os encargos trabalhistas, os financiamentos, a energia e telecomunicações e a regulamentação governamental. Um dos fatores que também fazem aumentar o “custo São Paulo” é a concentração de pedágios na malha rodoviária paulista, dificultando a locomoção das pessoas, dos trabalhadores, estudantes, pequenos empreendedores, encarecendo bastante o transporte de cargas, repercutindo no preço final das mercadorias.

Com isso, as grandes empresas escolhem seu ponto de interesse para se instalar, exigindo, do ponto de vista dos sistemas técnicos, “o equipamento local e regional adequado e o aperfeiçoamento de suas ligações mediante elos materiais e informacionais modernos” (SANTOS, 2002, p.88) e, do ponto de vista normativo, “é também necessário uma adaptação política, mediante a adoção de normas e aportes financeiros, fiscais, trabalhistas etc.” (*idem*), obedecendo a lógicas globais que nem sempre coincidem com os interesses locais e regionais da maioria da população.

O PDDT, com o provimento de sistemas técnicos e normativos que fomentam a fluidez territorial, aumenta não só a competitividade territorial do Estado de São Paulo frente aos outros Estados da nação, mas aumenta também a competitividade territorial de algumas cidades e regiões do Estado frente ao restante das cidades e regiões paulistas marginalizadas no plano. Ademais, as cidades que receberão as infraestruturas descritas no PDDT já possuem uma grande densidade técnica em relação às outras cidades do Estado, sendo importantes entroncamentos rodo-ferroviários. Isso aumenta ainda mais a diferença entre as cidades que já possuem uma densidade técnica e normativa considerável para com as cidades desprovidas destas densidades.

Conclusão

Diante do processo de globalização que vem ocorrendo com maior intensidade sobretudo a partir da década de 1990, os fluxos materiais e imateriais tomam importância fundamental para a organização, uso e regulação do território. Ocorre não somente um movimento de interligação de pontos selecionados no espaço, mas também um processo de fragmentação e diferenciação entre lugares e regiões. Nesse contexto, a logística, entendida como um conjunto de competências infra-estruturais, institucionais e organizacionais (CASTILLO, 2006), torna-se variável-chave do período atual, proporcionando maior fluidez e competitividade aos agentes que a utilizam e ao território.

Com o PDDT-Vivo 2000/2020, o Governo do Estado de São Paulo propõe uma reorganização dos sistemas de movimento no território paulista, mas atende, sobretudo, a demandas por fluidez essencialmente corporativas, fomentando um uso corporativo do território. O planejamento efetuado pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo através do PDDT permite que a circulação de mercadorias seja efetuada com um aumento considerável de fluidez, conferindo produtividade e competitividade aos agentes privados que demandam estas intervenções técnicas e normativas no território. O planejamento e a reorganização dos sistemas de movimento em São Paulo são seletivos, principalmente a favor dos interesses de grandes empresas nacionais e transnacionais e grandes operadores logísticos.

Com isso, o papel do Estado como fornecedor de infraestruturas e criador de normas para a sociedade e o território como um todo é questionado, uma vez que não leva em conta as demandas sociais por fluidez e tampouco as implicações ambientais e sociais causadas pela implantação de infraestruturas e com a especulação imobiliária. Por exemplo, no PDDT nem se cogita discutir um planejamento estadual de transporte de passageiros ou mesmo um planejamento para o escoamento da produção de bananas do Vale do Ribeira, área mais pobre do Estado, que mereceria ter maior atenção nas políticas públicas, inclusive do planejamento efetuado pela Secretaria dos Transportes.

Neste contexto, “os lugares perdem, cada vez mais, sua autonomia relativa e tornam-se subordinados aos agentes e interesses vinculados às escalas nacional e mundial” (CASTILLO, 2003). O uso seletivo do território pelos agentes hegemônicos através das redes e dos sistemas técnicos atuais gera, ao mesmo tempo, ordem para uma ação coordenada e sincronizada (sobretudo em relação à logística) para obter o máximo de produtividade e lucro, e desordem para os lugares que estão incluídos neste processo e que sofrem com vetores externos de escala nacional/global, vetores esses possibilitados por planejamentos estatais e ações empresariais que não incluem a maioria da sociedade e a maior parte do território em seus planos.

Notas

- ¹ A competitividade não é somente um atributo das empresas, mas também do espaço. Trata-se de um conjunto de atributos materiais e normativos que efetivamente reduz custos de produção e amplia mercados para uma determinada empresa, produto ou setor, situada num dado lugar, região e território.
- ² A ARTESP atua como fiscalizadora das concessões, permissões e autorizações dos sistemas de transporte ferroviário (em parceria com o Ministério dos Transportes) e rodoviário, no âmbito da Secretaria de Transportes.
- ³ “... obra estratégica no contexto logístico do PDDT, já que essa rodovia liga o parque produtivo do Estado ao maior porto da América Latina” (Disponível em: www.transportes.sp.gov.br/programas/pddtvivo.htm).
- ⁴ Este prolongamento aumenta “a capacidade do Sistema rodoviário Anhanguera/Bandeirantes, que desempenha papel fundamental na interligação da região desenvolvida do Estado com a RMSP e o Porto de Santos” (*idem*).
- ⁴ Toneladas por quilômetros úteis. A produção em TKU é obtida multiplicando-se a tonelagem transportada pela distância percorrida.
- ⁵ “A produtividade e a competitividade deixam de ser definidas devido apenas à estrutura interna de cada corporação e passam, também, a ser um atributo dos lugares. E cada lugar entra na contabilidade das empresas com diferente valor. A guerra fiscal é, na verdade, uma guerra global entre lugares” (SANTOS, 2002, p.88).

Bibliografia

- ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (org.). **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.
- CASTILLO, R. Transporte e logística de granéis sólidos agrícolas: componentes estruturais do novo sistema de movimentos do território brasileiro. **Anais do IX Encontro de Geógrafos da América Latina**. México: 2003.
- CASTILLO, R. Redes de transporte e movimentos corporativos no território brasileiro: o caso da soja. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo: USP, 2005.
- CASTILLO, R. Redes de transporte e uso agrícola do território brasileiro: investimentos públicos e prioridades corporativas. **Anais do XIV Encontro Nacional de Geógrafos**. Rio Branco: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2006.
- CASTILLO, R.; TREVISAN, L. Racionalidade e controle dos fluxos materiais no território brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, v. 1, p. 197-214.
- CONTEL, F. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.
- FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas. Coleção COPPEAD de Administração, 2000.
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **PDDT-Vivo 2000/2020: Relatório Executivo**. Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa, (sd.).
- GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **PDDT-Vivo 2000/2020: 2ª versão**. Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa, 2003.
- MONIÉ, F. Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano VI, nº 10, 2001, pp.9-31.
- NAZÁRIO, P.; WANKE, P.; FLEURY, P. O Papel do Transporte na Estratégia Logística. **Artigos CEL/COPPEAD**. Rio de Janeiro, UFRJ (disponível em www.centrodelogistica.com.br), 2000.
- NOVAES, Antonio C. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Campus, 2001.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, M. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania.** São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** São Paulo: Record, 2001.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. *In:* ARANTES, O. *et al* (orgs.) **A cidade do pensamento único.** Petrópolis: Vozes, 2000.

Tabalho enviado em junho de 2007

Trabalho aceito em agosto de 2007