

# **CIÊNCIAS HUMANAS**

# NÓS LOGÍSTICOS E ADUANAS NA FRONTEIRA SUL DO BRASIL

**OLEGÁRIO, Polianna Teixeira.**

Estudante do Curso de Geografia- ILATIT – UNILA;

E-mail: polianna.olegario@aluno.unila.edu.br;

**SILVA JUNIOR, ROBERTO FRANÇA DA**

Docente/pesquisador do curso Geografia – ILATIT – UNILA.

E-mail: roberto.franca@unila.edu.br.

## 1. Introdução

Nós logísticos são pontos que promovem a fluidez nas redes técnicas e logísticas, quanto mais organizados, mais favorecem a competitividade das regiões. (SILVA JUNIOR, 2015), são portos e aeroportos que cumprem a função de terminais nos quais os circuitos de produção acabam, ou começam, seu percurso nacional (ARROYO, 2014). Já os portos secos são nós logísticos alfandegados de uso público, situados fora do limite fronteiro, constituindo opções técnica-normativa de desembarço aduaneiro, que servem a finalidade dos agentes hegemônicos de vencer obstáculos territoriais para circulação e acumulação de capital, ao mesmo tempo, servindo ao controle fiscal. (SILVA JUNIOR, 2015). Por meio da análise dos portos secos é possível investigar a articulação espacial entre técnicas, normas e instituições públicas e privadas. Nesta pesquisa analisamos os Portos Secos de Foz do Iguaçu/PR, Santana do Livramento/RS, Jaguarão/RS, Uruguaiana/RS e Corumbá/MS buscando averiguar o uso corporativo do território por meio do controle e fiscalização realizado pelos atores hegemônicos presentes nas fronteiras, visando também o aumento da fluidez territorial fundamento da aceleração contemporânea. “Controlar a produção, a circulação, enfim, o território, a vida das pessoas é um imperativo da época.” (SILVEIRA, 2006).

## 2. Metodologia

A Receita Federal estrutura o território brasileiro em 10 Superintendências Regionais (SRs) distribuídas nas regiões fiscais (RFs). As SRs são as unidades descentralizadas da Receita Federal, garantem a gestão das atividades, implantando e controlando as políticas e diretrizes adotadas pelas Unidades Centrais<sup>5</sup>

---

5 Unidades Centrais desenvolvem atividades normativas, de supervisão e de planejamento, e que as Unidades descentralizadas (regionais e locais), por sua vez, desempenham atividades táticas e operacionais, sob o comando Central, torna-se essencial a integração entre elas. (BRASIL, 2014)

em cada região fiscal. As Superintendências Regionais supervisionam as Delegacias, Inspetorias, Alfândegas e Agências. Os portos secos são divididos em nove regiões fiscais de acordo com a divisão territorial da Receita Federal.

Nossa área de estudos corresponde a 9ª e 10ª regiões fiscais, especificamente os portos secos de Foz do Iguaçu/Paraná, caracterizado como Delegacia da Receita Federal (DRF), de Uruguaiana/Rio Grande do Sul, também caracterizada como DRF, de Jaguarão/Rio Grande do Sul e Santana do Livramento/Rio Grande do Sul ambas caracterizadas como Inspetoria da Receita Federal. Os dados, referente a importações e exportações, vinculados aos portos foram disponibilizados pela Receita Federal por meio digital através da plataforma de Acesso a Informação. Os dados de importação e exportação referente às cidades estudadas foram obtidos no portal do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços por meio do link: *Balança Comercial por Município*. Dúvidas referentes a mercadorias específicas foram solucionadas através do portal Aliceweb2. Os dados referentes ao fluxo de caminhões foram obtidos por meio dos Boletins Elog e através da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais. O tratamento gráfico foi realizado através de softwares livres.

### 3. Fundamentação teórica

Os portos secos foram criados no início da década de 1970 como Centrais Aduaneiras do Interior (CAIs). A partir de maio de 1996 passaram a ser chamados de Estações Aduaneiras do Interior (Eadis) – como recintos alfandegados de uso público. A denominação Porto Seco passou a ser utilizada oficialmente a partir de janeiro de 2003, com uma “remodelagem” do regulamento aduaneiro. (SILVA JUNIOR, 2015). A Receita Federal define portos secos como “recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro”. Para Arroyo (2014) portos secos são fixos “de origem normativa e sujeitos a legislação específica, 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, portos ou aeroportos para o controle aduaneiro.” (p.09). Logo, portos secos constituem uma opção técnica-normativa de desembaraço aduaneiro, que servem a finalidade dos agentes hegemônicos de alcançar a fluidez territorial. A fluidez territorial é definida por Arroyo (2014) como a “qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento.” Esses macrossistemas técnicos apresentam-se “em forma de **pontos**, como nós ou elos de redes

produtivas, comerciais, ou em forma de linhas, isto é, vias de diferente tipo que permitem o fluir das mercadorias.” (ARROYO, 2014, p.01). A Receita Federal mede a fluidez segundo o percentual de declarações que são desembaraçadas com menos de 24h para importação e com menos de 4 horas na exportação. Procuramos desvendar o uso corporativo do território por meio dos agentes portuários de fronteira. Entendemos o uso do território realizado pelos agentes, públicos e privados, como resultado da forma (objeto técnico), da função (ação normativa), do processo (tempo histórico) e da estrutura (configuração territorial). É nesse movimento dialético entre objetos, ações e normas que se constroem as *concretudes territoriais* (SILVEIRA, 1997).

#### **4. Resultados**

A Elog foi criada, mediante a compra das empresas Columbia e Eadi Sul, para administrar os serviços logísticos oferecidos pela EcoRodovias. Ao Grupo Ecorodovias, empresa de capital aberto, cabe à administração das rodovias por onde transitam as mercadorias. A Agesa Armazéns Gerais Alfandegado de Mato Grosso do Sul Ltda, fundada em 1988 por um grupo de empresas, a partir de 1992 é autorizada pela Receita Federal a instalar e administrar a Estação Aduaneira de Fronteira no município de Corumbá/MS (EAF/Corumbá). Ambas empresas são responsáveis pelo controle e fiscalização de toneladas de mercadorias que passam pelos portos secos de fronteira anualmente. Nos portos secos de Foz do Iguaçu, Uruguaiana e Corumbá passam anualmente cerca de 130 mil caminhões, tipo importação e exportação, já Jaguarão e Santana do Livramento fiscalizam anualmente aproximadamente 15 mil. No Porto Seco de Foz do Iguaçu o tempo médio de desembaraço de mercadoria tipo exportação é de 23h51min, já o tempo médio de desembaraço de importação é de 43h31min. Esse porto possui ainda operação noturna, serviço exclusivo para operação de soja do Paraguai ao Brasil, o tempo médio de desembaraço é de 4h41min manipulando diariamente cerca de 150 caminhões e anualmente cerca de 3 mil caminhões. O Porto Seco de Uruguaiana apresenta tempo médio de 3h para exportação e 24h para importação, estando dentro dos padrões da Receita Federal. Para os portos de Jaguarão e Santana do Livramento a Elog não disponibiliza nos boletins o tempo médio de desembaraço, o mesmo ocorre com Corumbá a Agesa não disponibiliza boletins. Os destinos ou origens dos caminhões são em sua maioria: Paraguai, Argentina, Bolívia e Uruguai, mais abarcam outros países além do continente americano.

#### **5. Conclusões**

Nesse sentido, os portos secos constituem uma opção técnica-normativa de desembaraço aduaneiro, pois esses espaços não são responsáveis pelo total do fluxo de mercadorias vinculada ao comércio exterior, mas essas vias alternativas servem lucrativamente aos agentes corporativos e ao

Estado que atua no controle, na fiscalização e na arrecadação tributária. A concessão dos portos secos feita pelo Estado, via licitação pública, para Elog e para a Agesa permitiu modernizações na infraestrutura e nos serviços logísticos disponibilizados, acarretando o aumento dos fluxos, realizados também através da ampliação do número de contratos com agentes vinculados ao comércio exterior, em contrapartida a concessão permitiu a centralização do poder das vias e dos pontos de escoamento que são utilizadas por essas corporações conforme seus interesses lucrativos. Ao Estado cabe, por meio da demarcação, legislar, controlar e fiscalizar (RAFFESTIN).

## 6. Principais referências bibliográficas

ARROYO, Mónica. Bases territoriais técnicas e normativas para os fluxos internacionais de comércio. O caso do Estado de São Paulo, Brasil. Egal, 2014.

SILVA JUNIOR, Roberto França. Logística Territorial e a Dialética Fluidez – Controle Aduaneiro: o caso do Porto Seco de Foz do Iguaçu - PR. **Revista GEOUECE**. V.4, n.7, 2015.

SILVEIRA, Maria Laura. Concretude Territorial, Regulação e Densidade Normativa. **Revista Experimental**, n.2, p. 35-45, 1997.

\_\_\_\_\_. Por uma teoria do espaço latino-americano. *In*. LEMOS, A.I.G, SILVEIRA, M.L, ARROYO, M.(org.). **Questões territoriais na América Latina**. Buenos Aires. Ed: Clacso, 2006.