

# Produtividade Espacial e Comércio Exterior: O Papel das Estações Aduaneiras do Interior na Cidade de São Paulo<sup>1</sup>

Rafael Muniz Pacchiega<sup>2</sup>  
Universidade de São Paulo  
[rafaelpacchiega@usp.br](mailto:rafaelpacchiega@usp.br)

## Resumo

O comércio internacional de mercadorias exerce uma influência decisiva na configuração e usos dos territórios nacionais. As mudanças introduzidas no território brasileiro nos últimos anos apontam para essa estreita relação verificada entre o processo de modernização territorial e ampliação das capacidades de circulação de mercadorias e capitais vinculados ao comércio exterior.

Assistimos, de um lado, a ampliação da base material – modernização das vias de transporte, portos e aeroportos – responsável pela fluidez territorial necessária para o escoamento de produtos. Nesse processo, a logística assume um papel decisivo na determinação da competitividade dos agentes do comércio internacional. Paralelamente, um conjunto de instituições públicas e privadas promove – por meio de decretos, leis, acordos e programas de fomento – a renovação da base normativo-institucional, incumbida da regulação desse movimento de exportação e importação. Trata-se da constituição do meio técnico-científico-informacional no Brasil.

Nesse contexto, as Estações Aduaneiras de Interior (EADIs) – comumente denominadas “Portos Secos” – ganham destaque na atual dinâmica territorial brasileira. Desse modo, o presente estudo busca compreender o papel dos entrepostos aduaneiros localizados na Cidade de São Paulo, atentando-se para o dinamismo que esses recintos alfandegários imprimem na economia urbana e regional, bem como para os agentes que participam desse processo.

Palavras-chave: Comércio Internacional; São Paulo; Estações Aduaneiras de Interior.

---

<sup>1</sup> - Pesquisa sob orientação da Professora Doutora María Mónica Arroyo e realizada no âmbito do projeto Temático Fapesp: “*Um mapa da indústria do séc. XXI do Estado de São Paulo*”, coordenado pelo Professor Doutor Eliseu Savério Spósito.

<sup>2</sup> - Bolsista da Fapesp no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo.

## Território Nacional e o Surgimento das EADIs: O Impacto da Abertura Comercial

Conforme nos retrata Tânia Bacelar Araújo, a partir de 1990 o Brasil passa por um novo momento de liberalização comercial, que aprofunda suas relações com o mercado externo e prioriza o processo de integração competitiva (ARAÚJO, 2000). Ricardo Castillo descreve essa nova dinâmica territorial do seguinte modo:

A globalização atinge os países periféricos com exigências como elevada competitividade (produção com qualidade a baixos custos), fluidez territorial (boas condições de transporte e comunicações), flexibilidade normativa (abertura de mercados, adesão ao sistema financeiro internacional, ajustes fiscais, poucas restrições à política das empresas transnacionais) e necessidade imperativa de exportar cada vez mais (Castillo, 2005, p. 285).

O crescimento e a diversificação das exportações apresentados na década 1990 nos indicam a intensificação dos fluxos internacionais de mercadorias nessa porção do planeta. Segundo a Secretaria de Comércio Exterior, o Brasil alcançou em 2006 a cifra recorde de US\$ 228,9 bilhões nas transações comerciais correntes de suas importações (91,4 bilhões) e exportações (137,5 bilhões); como pode ser verificado na tabela 1.

**Tabela 1.** Balança Comercial Brasileira - 2005/2006 - US\$ Bilhões

	2005	2006	%
<b>Exportação</b>	118.308	137.471	17,1
<b>Importação</b>	73.599	91.394	25,2
<b>Saldo</b>	44.709	46.077	3,9
<b>Corrente de Comércio</b>	191.907	228.865	20,2

Fonte: SECEX / MDIC                      Elaboração: Rafael Muniz Pacchiaga

Desse modo, buscando se adaptar aos imperativos do período atual – com esse crescimento vertiginoso dos fluxos de comércio internacional atravessando o país –, o território brasileiro passa por intensas modificações na sua configuração e, conseqüentemente, nos seus usos (ARROYO, 2001; SANTOS e SILVEIRA, 2001; CASTILLO, 2005).

Assistimos a ampliação da base material responsável pelo escoamento de produtos vinculados ao comércio exterior. Nesse processo, a logística assume um papel decisivo na determinação da competitividade dos agentes do comércio internacional. No que diz respeito às

infra-estruturas voltadas à circulação de mercadorias, tanto para o mercado interno quanto para a exportação, pode-se verificar que os avanços significativos da base material brasileira nesses últimos anos foram efetuados no sentido de viabilizar a atuação de inúmeros e diversificados circuitos espaciais produtivos no território nacional.

Paralelamente, um conjunto de instituições públicas e privadas brasileiras e estrangeiras promove a renovação da base normativo-institucional para a realização desse movimento de mercadorias – por meio de decretos, leis, acordos e programas de fomento, com destaque a Reforma de Estado implementada na década de 1990 e seu Plano de Desestatização das Empresas Públicas.

Essa miríade de medidas e propostas estimula a abertura dos territórios para o comércio exterior (ARROYO, 2005). As zonas de livre-comércio, tarifas diferenciadas e regimes especiais de exportação e importação contribuem para aumentar a porosidade territorial e, conseqüentemente, a circulação do capital.

Nesse contexto, são, sobretudo, as Estações Aduaneiras do Interior (EADIs) que ganham destaque na presente dinâmica territorial brasileira. Com efeito, quais as motivações para o seu surgimento e profusão pelo país?

Com o aprofundamento da abertura comercial do Brasil nessas últimas décadas, podemos visualizar um forte crescimento do número e da variedade dos recintos alfandegados localizados em áreas distintas das fronteiras.

Na busca por agilizar o desembaraço das mercadorias e seus procedimentos de despacho aduaneiro – evitando os constantes congestionamentos existentes na zona primária (portos, aeroportos e pontos de fronteira) – instala-se uma política de “*interiorização das aduanas*”, possibilitando alcançar resultados significativos no aumento da porosidade territorial.

Destaca-se, nesse processo, a atuação concertada de diferentes organismos administrativos do poder público, responsáveis pela formulação e implantação dessa incisiva política relacionada às atividades do comércio exterior brasileiro. A expressão “*descentralização do processamento de despacho aduaneiro*” – encontrada no Decreto-Lei nº 1.455, de 07 de abril de 1976 – evidencia, já naquele período, a preocupação do governo brasileiro em dinamizar os circuitos espaciais de produção internacionais que atravessam o território (PENHA, 2005). Com efeito, é a partir do processo de abertura da economia nacional na década de 1990 que podemos verificar efetivamente a ação incisiva de reestruturação do sistema aduaneiro do Brasil.

Nesse contexto, as Estações Aduaneiras do Interior (EADIs) – comumente denominadas “*Portos Secos*” – desempenham um papel importante, pela sua quantidade significativa e distribuição no território nacional, pela presença de seus serviços modernos e especializados – destacando-se, em particular, as atividades logísticas –, como também pelas tarifas diferenciadas vigentes nesses recintos alfandegados, garantindo, assim, a sua competitividade.

Segundo a definição da Secretaria da Receita Federal – responsável por sua criação e licitação a terceiros –, as EADIs “*são 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*” (RECEITA FEDERAL, 2007)<sup>3</sup>.

Esses lugares especiais, de origem normativa, foram regulamentados com a finalidade de oferecer uma via alternativa para o transporte e realização do despacho aduaneiro de cargas importadas e daquelas que seguem para a exportação – participando decisivamente no processo de *modernização logística* do território.

O desenvolvimento de atividades de controle e fiscalização de movimentos de mercadorias relacionadas ao comércio exterior explica a denominação “*Porto Seco*”, já que tradicionalmente o despacho aduaneiro era efetuado com exclusividade pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira. Com o surgimento e a profusão desses recintos alfandegados pelo território nacional, uma parte das operações de desembaraço de mercadorias e despacho aduaneiro começa a ser executada em espaços não contíguos à zona primária, desconcentrando assim a realização da atividade fiscal relacionada ao comércio exterior.

No horizonte da política de “*interiorização das aduanas*”, visualizamos recentemente a irrupção e consolidação das EADIs em diferentes estados, evidenciando o processo econômico atual do território brasileiro – caracterizado, fundamentalmente, pela abertura de seu mercado nacional aos imperativos da globalização.

Nesse contexto, cabe retomar que a dinâmica territorial e a estrutura alfandegária anterior à intensificação atual dos fluxos internacionais correspondiam às demandas da atividade produtiva direcionada para a exportação e importação. No entanto, com o considerável aumento das trocas internacionais – possibilitada, sobretudo, por meio de sucessivos planos econômicos de desvalorização cambial e estabilidade macro-econômica – essa estrutura alfandegária torna-se, gradativamente, *disfuncional* para a realização do comércio exterior, constituindo um obstáculo físico e burocrático para a participação da produção brasileira na economia internacional (LIMA *et al*, 1998; PENHA, 2005).

Estudos governamentais e, sobretudo, empresariais apresentam diagnósticos incisivos sobre a “*inviabilidade*” territorial da zona primária para o desenvolvimento dessas atividades – criando-se uma verdadeira *psicoesfera*<sup>4</sup> em torno dessa problemática (LIMA *et al*, 1998; XAVIER, 2002). Nesse sentido, a *reestruturação do sistema aduaneiro* em geral e a instalação das EADIs, em

---

<sup>3</sup> - As Estações Aduaneiras do Interior (EADIs) foram instituídas na legislação brasileira por meio do Decreto nº 1910, de maio de 1996. Esse decreto permitiu que os entrepostos aduaneiros licitados pela Receita Federal pudessem operar com regimes comuns e suspensivos de importação e exportação (PENHA, 2005).

<sup>4</sup> - Milton Santos define a “*psicoesfera* como o reino das idéias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido que também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário” (SANTOS, 1996; 204).

particular, são fundamentais para os grandes grupos econômicos – visto que proporcionam um serviço altamente qualificado, ágil e modernizado, correspondente aos parâmetros de competitividade dos mercados mundiais.

De acordo com a Receita Federal, foram credenciadas, até janeiro de 2007, 62 EADIs. Quando observamos mais detidamente os dados obtidos, notamos uma distribuição desigual desses recintos pelo território brasileiro. O Estado de São Paulo destaca-se com 27 estações em atividade, seguido por Rio Grande do Sul com oito, Paraná com seis, Minas Gerais com cinco, Rio de Janeiro e Espírito Santo com três cada um, Santa Catarina e Bahia com duas, Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso, Pará, Pernambuco e Amazonas com uma (tabela 2).

**Tabela 2.** Distribuição das Estações Aduaneiras do Interior no Brasil.

<b>Unidades da Federação</b>	<b>Quantidade</b>
São Paulo	27
Rio Grande do Sul	08
Paraná	06
Minas Gerais	05
Rio de Janeiro	03
Espírito Santo	03
Santa Catarina	02
Bahia	02
Mato Grosso do Sul	01
Goiás	01
Mato Grosso	01
Pará	01
Pernambuco	01
Amazonas	01
<b>Brasil</b>	<b>62</b>

Fonte: SECEX / MDIC

Elaboração: Rafael Muniz Pacchiega

Diante da distribuição apresentada, ressaltamos sua presença marcante na *Região Concentrada*<sup>5</sup>. Compreendendo as regiões Sul e Sudeste, e estendendo-se atualmente até uma porção do Centro-Oeste, esta região pode ser caracterizada como uma área contínua, na qual os vetores da modernidade estão, de forma notável, presentes e inter-relacionados. Podemos visualizar nesses espaços hoje a constituição do meio técnico-científico-informacional no território brasileiro (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

As *densidades técnicas e políticas* presentes nas diferentes localidades dessa região relacionam-se com as atividades hegemônicas empreendidas pelos grupos exportadores. As condições acumuladas historicamente por esta região como um todo, e pela porção Sudeste em particular, permitiram que essas empresas vinculadas ao comércio internacional – e pertencentes ao

---

<sup>5</sup> - Esta noção foi apresentada por Ana Clara Torres Ribeiro e Milton Santos no artigo *O Conceito de Região Concentrada*, de 1979.

*circuito superior da economia urbana* (SANTOS, 1979) – pudessem dispor de vantagens competitivas e operacionais na realização de suas atividades.

### **Na Encruzilhada dos Fluxos: São Paulo, Comércio Exterior e os Portos Secos**

O Estado de São Paulo pode ser considerado o melhor exemplo dessa atratividade para a instalação, funcionamento e operação das unidades produtivas e recintos alfandegados. O número expressivo de EADIs (27 recintos alfandegados) presentes nessa unidade da federação nos conduz a uma análise mais detida a respeito das causas desse processo de concentração desses recintos alfandegados.

Com relação ao comércio exterior, Mónica Arroyo (2004) constata que a concentração de unidades produtivas e sedes de empresas multinacionais – de origem brasileira ou estrangeira – se expressa no fato de que somente o Estado de São Paulo origina uma corrente de comércio internacional da ordem 40% do total dos fluxos de mercadorias que atravessam o país.

Dessa forma, as EADIs concentram-se nesse estado devido às condições econômicas e territoriais apresentadas, que exigem a presença desses recintos alfandegados para o dinamismo de sua atividade industrial.

Destaca-se, também, nesse mesmo movimento, o grande número de EADIs presentes na região metropolitana de São Paulo. O intenso processo de industrialização e desenvolvimento tecnológico ocorrido nessas áreas consistiria numa das fontes para se compreender a concentração espacial desses recintos alfandegados.

Mónica Arroyo (2004) ressalta que a região metropolitana de São Paulo torna-se, no período atual, mais espessa em relação ao número e a variedade de fluxos que apresenta, e mais complexa devido à diversidade de circuitos espaciais de produção que nela convergem. Nesse contexto, reafirma-se sua capacidade de influir na regulação do território nacional e a sua posição de intermediária de gestão internacional do capitalismo (ARROYO, 2004).

Somado a isso, esta região congrega, dentro do Estado, o maior número de empresas exportadoras, destacando-se, nessa unidade da federação, sua capital – apresentando mais de 60% dessas firmas. Além disso, de todas as regiões do Estado de São Paulo, é a metrópole que apresenta maior participação nas exportações industriais dessa unidade federativa (ARROYO, 2004). Essas informações nos induzem a concluir que esse padrão de organização territorial dos fluxos do comércio exterior reflete a própria concentração da atividade industrial do Estado.

Essa significativa movimentação – fluxos intensos de exportação e importação – explicita as relações entretecidas, dessa fração do território nacional, por meio da atividade mercantil, com o

mundo. Nesse contexto, Arroyo (2004) conclui que o comportamento dessa porção do território explica, em grande parte, as tendências atuais do comércio exterior do país.

Diante desses processos, cabe indagar qual o papel desempenhado pela capital com relação às atividades de comércio exterior? Nesse *emaranhado de fluxos* que buscamos até aqui esquadriñar, quais as *tramas* entretecidas entre a cidade de São Paulo, a formação *sócioespacial* brasileira e o mundo? Eis os caminhos que perseguiremos para compreender a inserção das EADIs no *circuito superior da economia metropolitana* da cidade de São Paulo.

Os fluxos imateriais – informações e finanças – e o trabalho intelectual especializado permitem que a cidade de São Paulo exerça um papel de controle da economia brasileira – configurando-se como o principal centro de gestão do território (CORREA, 1995). Assim, a tradicional metrópole industrial do século XX cede passagem para a consolidação da metrópole informacional do século XXI (SANTOS, 1994; SILVA BERNARDES, 2002).

As três EADIs presentes na cidade – Armazéns Gerais Columbia S/A, Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados e Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos Ltda. – também participam dessas atividades hegemônicas, o que lhes confere maior competitividade no tratamento aduaneiro de suas mercadorias.

Localizadas próximas às principais vias de circulação da cidade – Marginais Pinheiros e Tietê, Aeroporto Internacional de Guarulhos –, essas empresas permitem maior rapidez no tratamento de mercadorias sob regime aduaneiro e segurança na movimentação dessa carga destinada tanto para a importação, como para a exportação. A dinâmica e a realização de operações precisas e modernas nesses recintos alfandegados decorrem da combinação de sistemas técnicos e normas que aumentam a velocidade e competitividade nos processos.

A cidade de São Paulo – segundo as considerações apresentadas pelos representantes das empresas durante nossas visitas técnicas às suas instalações – oferece inúmeras vantagens e desvantagens para as operações relacionadas aos fluxos internacionais de mercadorias. De um lado, as dificuldades com o trânsito/transportes, somado as altas despesas em relação à aquisição e manutenção dos terrenos destes recintos alfandegados, reforçam a imagem de que a capital apresenta cada vez mais entraves (“*custo São Paulo*”) para a realização de atividades competitivas. Deve-se considerar, em contrapartida, que a concentração das funções de comando, aliada aos fluxos materiais que atravessam a cidade – atividades manufatureiras de alto valor agregado e conteúdo tecnológico – conferem a cidade de São Paulo uma *produtividade espacial* acentuada, em conformidade com os imperativos de competitividade do período atual. A rentabilidade obtida por essas vantagens apresentadas pela metrópole influi decisivamente nas escolhas das empresas para a realização de suas atividades produtivas e gerenciais em São Paulo.

Conforme Arroyo (2005) nos indica, os Portos Secos estão comumente localizados em

pontos estratégicos, próximos dos grandes centros produtores e consumidores ou dos portos e aeroportos. Essa instalação próxima das EADIs em relação às unidades de produção e consumo permite que as empresas utilizem seus serviços para o despacho de produtos, representando uma vantagem logística e competitiva desses agentes, quando comparadas às outras empresas que realizam suas operações apenas na zona primária.

Além das vantagens obtidas pela sua localização, as Estações Aduaneiras situadas na cidade de São Paulo também oferecem serviços especializados, tarifas de armazenagem mais baratas, prazos de armazenagem mais estendidos – com suspensão de tributos por regimes alfandegários especiais para a importação por um ano, renovável por mais dois anos –, mão-de-obra especializada, sistemas modernos e informatizados, segurança terceirizada e equipamentos de controle por satélite das cargas transportadas (CASTILLO e TREVISAN, 2005). Comumente a infra-estrutura das EADIs é formada por armazéns, estacionamento, cabines de segurança, escritórios administrativos, pátios para armazenagem de contêineres, câmaras frigoríficas, postos bancários, além dos postos da Receita Federal, do Ministério da Saúde e da Agricultura.

Durante a realização de nossas visitas técnicas aos recintos alfandegados, pudemos constatar a presença marcante dessas variáveis competitivas em suas instalações. A logística sofisticada presente nos serviços das EADIs pode ser considerada como elemento central que dinamiza as atividades relacionadas ao comércio exterior.

Cabe destacar que os principais *circuitos espaciais de produção* que utilizam os serviços da EADIs paulistanas são: bens de consumo; telecomunicações; tecnologia da informação; industrial; químico; farmacêutico; e, agrícola – segmentos/produtos que correspondem a pauta exportadora/importadora do Estado e da cidade de São Paulo, bem como as atividades relativas ao *circuito superior da economia urbana* na metrópole paulistana. Dentre o conjunto de empresas que utilizam os serviços logísticos destes recintos alfandegados – de forma predominante para a realização de operações relacionadas à importação –, destaca-se: Nestlé; Siemens; Renault; Elektro; Volvo; Lucent Technologies; Bayer; Basf; Alcatel; Sun Microsystems; Vesper; Nec; Johnson & Johnson; dentre outras.

Somado a esse ponto, nossas investigações sobre as atividades das EADIs revelam a abrangência de sua atuação referente a processos de importação e exportação. Se, por um lado, suas atividades relacionadas as *commodities* remontam às primeiras décadas do Século XX, com as três concessionárias responsáveis por sua administração apresentando um histórico relacionado às movimentações de mercadorias do comércio exterior, devemos ressaltar que, por outro, suas movimentações por diversos segmentos – notadamente, no caso da empresa responsável pela administração da EADI I (Centro Logístico São Paulo, localizado na Zona Leste da cidade), a Columbia, na área de comercialização de mercadorias destinadas ao comércio exterior (Columbia



Trading) e na realização de feiras, exposições e eventos (Columbia Colfairs) – nos conduzem a perguntar se não estaríamos diante daquilo que Roberto Lobato Côrrea define como *Grupo Econômico*?

Já o Complexo Armazenador São Paulo (EADI II), administrada pela Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados (CNAGA), está situado no principal vetor (Sudoeste) de expansão atual do mercado imobiliário, das atividades informatizadas e de alta tecnologia (o “*terciário moderno*” e “*quaternários*”) na cidade de São Paulo – induzindo alguns autores a interpretar a formação de uma *nova centralidade* nessa porção da metrópole (FRUGOLI JR, 2000; FIX, 2007). Dessa forma, podemos concluir que este recinto alfandegado participa dessa tendência de modernização territorial crescente por meio dos serviços especializados de logística, tarifas de armazenagem mais baratas, prazos de armazenagem maiores, mão-de-obra especializada, sistemas modernos e informatizados, equipes de segurança terceirizadas e equipamentos de controle e rastreamento por satélite das cargas transportadas, dentre outros elementos técnicos e organizacionais presentes em suas operações.

Por fim, a Unidade Alfandegária Porto Seco São Paulo (EADI III), administrada pela Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepostos Ltda. (Embragen) e localizada na Zona Oeste da cidade, participa ativamente do processo de modernização territorial através de implementação de seus serviços especializados de logística, bem como pela presença de seus sistemas modernos e informatizados e equipamentos de controle e rastreamento por satélite das cargas transportadas, dentre outros elementos técnicos e organizacionais presentes em suas operações.

Uma das mais importantes questões relacionadas às suas atividades corresponde a localização e ao acesso privilegiado tanto às principais vias de circulação – Rodovias do Estado, Rodoanel, Marginais Pinheiros e Tietê –, bem como ao Porto de Santos, *sistema de engenharia* fundamental para a circulação dos fluxos de mercadorias vinculadas ao comércio internacional. Isso permite que a Embragen ofereça atividades correspondentes às necessidades de movimentação e armazenagem desses produtos destinados à exportação ou advindos da importação. Por esse motivo, este recinto alfandegado emerge como um importante organizador dos fluxos de mercadorias da cidade de São Paulo. Dessa forma, a logística presente nos serviços da EADI III pode ser considerada como o fator diferencial que dinamiza suas atividades relacionadas ao comércio exterior.

## **Considerações Finais**

Neste conjunto de proposições apresentadas, o estudo em torno das Estações Aduaneiras do Interior (EADIs) nos auxilia a buscar quais as *formas* e os *conteúdos* atuais da implantação do meio-técnico-científico informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2001) no Brasil.

Desde a década de 1990, o Estado brasileiro vem atuando no sentido de proporcionar as condições favoráveis para uma nova forma de regulação – que outorga à iniciativa privada a administração/gestão de inúmeras atividades e serviços, permitindo assim que esta possa se apoderar de decisões estratégicas para a dinâmica territorial do país como um todo. Para tanto, a criação e remodelação das normas, bem como os diferentes projetos de intervenção material no território têm contribuído e ofertado perspectivas que fortalecem a consolidação dessa tendência<sup>6</sup>. Nesse contexto, cabe ao Estado o cumprimento de algumas diretrizes: dentre elas, pode-se destacar a intervenção em obras pouco atrativas para os investidores privados, mas que representam importantes ativos para o índice de competitividade do país. Além disso, cabe ao poder público, segundo esse projeto político, fornecer garantias e estabilidade para a iniciativa privada – podendo esta obter a segurança necessária para as decisões de seus investimentos. Desse modo, pode-se concluir que a abertura comercial da economia brasileira nos anos 1990 trouxe profundas mudanças para a organização e usos do território nacional.

Nesse processo, a busca por estratégias que reduzissem custos operacionais e agregassem valor aos produtos conduziram a logística a ser um elemento imprescindível ao planejamento estratégico das empresas, sobretudo na manutenção e crescimento de seus mercados. Esta situação levou as diversas escalas do poder público a priorizarem em seus projetos e ações a criação de objetos e normas que viabilizassem uma maior eficácia dos circuitos espaciais de produção tendendo a criar uma configuração territorial que permitisse uma maior fluidez.

A logística torna-se então estratégica e emerge como uma atividade de natureza técnica-científica e informacional que passa a agregar valor aos bens ao longo dos circuitos espaciais de produção que atravessam o país – permitindo assim agregar valor também aos lugares em que essa variável se apresenta de forma mais intensa. Afirma-se então que, diante da reestruturação produtiva do território e da inserção do Brasil no âmbito da globalização, a logística tornou-se um sistema técnico estratégico para as empresas serem competitivas no mercado mundial. Dessa forma, podemos compreender que a busca pela fluidez desponta como uma questão-chave para se entender a política das empresas.

As EADIs estão inseridas neste conjunto de investimentos destinados para o desenvolvimento de fluidez e porosidade territoriais. Esses recintos alfandegados apresentam-se como equipamentos logísticos fundamentais para uma dinâmica econômica mundialmente

---

<sup>6</sup> - O exemplo dos Centros Logístico Integrados (CLIs), componentes do Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo (PDDT) é extremamente rico para o entendimento dessa questão – haja vista que a principal motivação do poder público com a realização deste projeto consiste na integração efetiva dos modais do transporte, modernizando suas estruturas técnicas atuais e reestruturando o arcabouço normativo que dá sustentação às ações e usos dessas redes e sistemas de circulação. Dessa forma, Estado e iniciativa privada estão voltados para a concretização de um projeto que potencializa a circulação de mercadorias na região metropolitana de São Paulo.

articulada, exigente de rapidez e agilidade no processamento e circulação das mercadorias destinadas ao comércio exterior. Híbridos das técnicas e da política (das empresas e do Estado), as EADIs constituem densidades técnicas impregnadas de significativo conteúdo normativo – expressando a atuação de normas relativas ao aumento e facilitação das trocas internacionais. Como base técnica, viabilizam um alto grau de fluidez territorial por meio de suas instalações modernas, tecnologias avançadas e especializações na operacionalização das ações. Do ponto de vista normativo, oferecem e participam das expectativas de desenvolvimento da política de interiorização aduaneira, permitindo a presença desses recintos em áreas que convergem empresas e empreendimentos que necessitam de seus serviços aduaneiros, aumentando a porosidade territorial.

Desse modo, as EADIs viabilizam, através da dinâmica territorial que imprimem, uma inserção cada vez mais significativa e efetiva dos produtos nos mercados internacionais. Maria Laura Silveira cita os portos secos, dentre outras iniciativas, como constituintes do processo denominado “*invenção de viabilidade*” (SILVEIRA, 2003) – que se caracteriza pela criação de densidades técnicas e normativas voltadas para as grandes empresas. Assim, conclui-se que esses recintos atuam, em conjunção com outros fatores, para a concretização de um projeto de inserção competitiva de lugares e agentes na globalização.

Na cidade de São Paulo, os sistemas *técnicos e informacionais* atuantes nos serviços logísticos dessas EADIs contribuem para a dinamização de suas atividades relacionadas ao comércio exterior. Dessa forma, a forte logística presente nas operações das EADIs evidencia a importância que a circulação passa a exercer atualmente em relação à totalidade do processo produtivo.

Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (SANTOS, 1996; p. 218).

Atuando como verdadeiros enclaves territoriais – em uma metrópole de dinamismos e contrastes –, as EADIs são a resposta econômica e territorial para a inserção competitiva dos fluxos internacionais de mercadorias na economia nacional.

Cabe ressaltar, todavia, que a manutenção desse projeto pode ser questionada. Podemos, em primeiro lugar, indagar sobre a real viabilidade de um conjunto de iniciativas que – quando não pensadas, discutidas e decididas coletivamente – se mostra extremamente deletério e com fortes conseqüências para os lugares onde esses recintos atuam. Nesse contexto, questões sobre o trânsito/transporte, as relações estabelecidas entre esses recintos alfandegados e o entorno

metropolitano e as escolhas dos rumos do comércio internacional brasileiro devem ser amplamente debatidas. Além disso, o papel do Estado também deve ser questionado, tendo em vista que suas formas atuais de planejamento territorial e suas tomadas de decisões vêm fortalecendo a iniciativa de alguns agentes – predominantemente, as grandes empresas –, em detrimento das demandas locais e regionais do conjunto da população. Estes sistemas recintos alfandegados – assim como outros elementos participantes da dinâmica territorial do comércio internacional de mercadorias da região metropolitana de São Paulo –, caso não sejam devidamente discutidos e colocados em pauta pelo poder público, contribuirão para a manutenção das acentuadas formas de utilização seletiva do território brasileiro, já presentes atualmente na formação sócioespacial brasileira.

Com isso, ressaltamos que a fluidez possibilitada pelos avanços técnicos e político/normativos do período atual não precisa, inelutavelmente, estar a serviço das grandes empresas, marginalizando as necessidades e anseios do conjunto da população e desconsiderando as demandas sociais por maior mobilidade urbana e acesso à cidade.

A fluidez potencial aparece no imaginário e na ideologia como se fosse um bem comum, uma fluidez para todos, quando, na verdade, apenas alguns agentes têm a possibilidade de utilizá-la, tornando-se, desse modo, os detentores efetivos da velocidade. O exercício desta é, pois, o resultado das disponibilidades materiais e técnicas existentes e das possibilidades de ação. (SANTOS, 2002; p.83).

Por fim, reafirmamos que a pesquisa em questão permitiu entendermos que o comércio internacional de mercadorias exerce uma influência efetiva na configuração e usos dos territórios nacionais. No entanto, nota-se que poucos estudos realizados até aqui ressaltam o papel representado pelas Estações Aduaneiras de Interior nesse contexto de forte internacionalização e liberalização da economia nacional. Esse tema ganha proporções significativas quando observamos, como no caso da pesquisa em pauta, sua relação com o circuito superior da economia metropolitana e a dinâmica territorial presente na cidade de São Paulo.

## Referências Bibliográficas

ARROYO, Mónica. *Território nacional e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

\_\_\_\_\_. *São Paulo e os Fluxos Internacionais de Mercadorias: A Espessura de uma Região Metropolitana*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri e OLIVEIRA, Arioaldo Umbelino (org.). *Geografias de São Paulo: A Metrópole de Século XXI*. 85 – 103. São Paulo: Contexto, 2004.

\_\_\_\_\_. *Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental*. Em: Silveira, Maria Laura. *Continente em chamas: globalização e território na América Latina*, 209 – 242. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CASTILLO, Ricardo Abid. *Exportar alimentos é a saída para o Brasil? O caso do complexo soja*. In: Albuquerque, Edu Silvestre (org.). *Que país é esse?* São Paulo: Globo. p. 283 – 307. 2005.

CASTILLO, Ricardo Abid; TREVISAN, Leandro. *Racionalidade e controle dos fluxos materiais no território brasileiro: o sistema de monitoramento de veículos por satélite no transporte rodoviário de carga*. In: Leila C. Dias e Rogério L. L. da Silveira. (Org.). *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul RS: EDUNISC, v. 1, p. 197-214. 2005

CORRÊA, Roberto Lobato. *Identificação dos Centros de Gestão do Território no Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*, 57 (1): 83-102, jan./mar. 1995.

FIX, Mariana. *São Paulo cidade global. Fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo, Boitempo Editorial, 1ª edição, 2007.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo, Cortez/Edusp/Fapesp, 1ª. edição, 2000.

LIMA, Eriksom Teixeira; et al. *Removendo Obstáculos às Exportações Brasileiras*. Trabalho obtido em <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev904.pdf> (acessado em 28 de janeiro de 2007).

PENHA, Lucas. *Interiorização das Aduanas e Competitividade Territorial no Brasil: Tipologia e Topologia das Estações Aduaneiras do Interior*. Monografia de Conclusão de Curso, Universidade

Estadual de Campinas, Departamento de Geografia, 2005.

SANTOS, Milton. *São Paulo, metrópole internacional do terceiro mundo*. Revista do Departamento de Geografia São Paulo, n° 7, p. 7-24, 1994.

\_\_\_\_\_ *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_ *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

\_\_\_\_\_ *O Espaço Dividido. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2ªed, 2004.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA BERNARDES, Adriana Maria. *A Contemporaneidade de São Paulo. Produção de Informações e Uso do Território Brasileiro*. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH da Universidade de São Paulo - USP. São Paulo. 2002.

SILVEIRA, Maria Laura. *A Região e a Invenção da Viabilidade do Território*. In: SOUZA, Maria Adélia A. (org.). *Território Brasileiro: usos e abusos*. Campinas: ed. Territorial, 2003.