

A INFRA-ESTRUTURA LOGÍSTICA DAS INDÚSTRIAS EXPORTADORAS DE SANTA CATARINA (BRASIL) NA AMÉRICA LATINA

Isa de Oliveira Rocha¹
Elisa Volker dos Santos²
Renata Rogowski Pozzo³

Resumo:

O crescimento das exportações industriais de Santa Catarina (Brasil), principalmente a partir da década de 1980, resultou em impressionante inserção internacional, caracterizada pela diversificação da produção industrial e da pauta exportadora, além da instalação de unidades fabris em outros países, principalmente latino-americanos. Assim, os objetivos norteadores da pesquisa visam analisar o desenvolvimento e o cenário atual da rede de infra-estrutura logística e estratégias locais utilizadas pelas indústrias exportadoras de Santa Catarina, fundamental para o êxito do processo exportador. Mais especificamente identificar, localizar e caracterizar a infra-estrutura logística e estratégias utilizadas pelas indústrias exportadoras catarinenses no Brasil e na América Latina. Os procedimentos metodológicos compreendem ações empíricas e bibliográficas, como: levantamentos nas indústrias e arquivos documentais; e sistematização das informações (tabelas, gráficos e mapeamentos). O suporte teórico apóia-se na perspectiva de formação sócio-espacial (Milton Santos), na teoria dos ciclos econômicos e desenvolvimento brasileiro (Ignácio Rangel) e na obra de Armen Mamigonian, que explicita o dinamismo não periférico e não dependente do Brasil Meridional. Tais perspectivas permitem compreender a realidade econômico-espacial da indústria catarinense exportadora, pela mediação dialética entre processo/resultado, função/forma e passado/presente. Verifica-se que as exportações industriais catarinenses foram precoces aos impulsos exportadores nacionais e hoje se agregam a produção de unidades fabris instaladas no exterior, principalmente no território latino-americano. A proporção da participação das vendas externas de Santa Catarina no conjunto exportador do Brasil, passou de 1,4% em 1970 para 4,3% em 1980, e em 2005 com cerca de 5%. Os resultados positivos do processo exportador catarinense relaciona-se com a localização e a organização espacial existente, isto é, a distribuição dos portos, rodovias, etc., sempre pesou favoravelmente na estratégia logística do comércio externo. Ainda, ao longo dos anos 90 observa-se a intensificação da implantação estratégica de escritórios de venda, depósitos ou centros de distribuição, complementados por redes de agentes e distribuidores, localizados em vários países da América Latina. Tal fato deve-se, igualmente, a existência de uma rede de transportes – preponderantemente rodoviário – de certa forma integrada regionalmente, na porção do Cone Sul e que se estende pela região andina.

¹ Coordenadora da pesquisa e professora do Departamento de Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) – Brasil – isa@udesc.br

² Graduanda em Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) – Brasil, bolsista PROBIC/UDESC – elisavolker@gmail.com.

³ Graduanda em Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) – Brasil, bolsista PROBIC/UDESC – topofilica@yahoo.com.br.

Palavras-chave: Infra-estrutura; Logística; Indústrias Exportadoras; Santa Catarina – Brasil.

Considerações Iniciais

As regiões geoeconômicas do estado de Santa Catarina (Região Sul do Brasil) – com exceção do planalto serrano, latifundiário pecuarista – tiveram a gênese de sua industrialização ligada a presença de diversificada pequena produção mercantil local (MAMIGONIAN, 1986). A diferenciação entre as regiões de mata com relevo acidentado (litoral e oeste) e as regiões aplainadas de campo (na porção leste do planalto) resultou da combinação entre as especificidades naturais e as distintas formações sociais, com a fixação de diferentes levas de migrantes, determinando diferentes formações sócio-espaciais (VIEIRA e PEREIRA, 1997). Assim, no Oeste percebe-se a predominância das atividades ligadas à agroindústria, no Sul à indústria carbonífero-cerâmica, no Planalto Leste ocorre a indústria de papel-celulose e moveleira, no Vale do Itajaí o ramo têxtil-vestuário, no Nordeste Catarinense a indústria eletro-metal-mecânica.

O acentuado crescimento do parque industrial de Santa Catarina desde os anos 1960/70 se refletiu na diversidade da produção fabril, da pauta de exportadora (todas as regiões industriais são exportadoras) e da expansão do mercado consumidor, que compreende países do centro e da periferia. A participação das exportações industriais catarinenses no conjunto exportador brasileiro também cresceu significativamente e atualmente dos 5,9 bilhões de dólares Fob exportados (2006), 70% compõem-se de produtos industrializados (US\$ 4,2 bilhões Fob), correspondendo a 5% do total do país.

A partir dos anos neoliberais da década de 1990, com as exportações ameaçadas verifica-se a implantação de unidades fabris de Santa Catarina em outros países, principalmente onde as empresas já estavam exportando, preponderantemente em países latino-americanos – destacando-se a Argentina e o México, e mais

recentemente a Europa e a Ásia (China). Os estabelecimentos geralmente são organizados a partir de um escritório comercial previamente montado e com determinadas finalidades logísticas. Isto é, a ida ao exterior tem a intenção de aumentar as vendas nestas regiões, que de certa forma apresentam menores custos logísticos para a matriz localizada em Santa Catarina.

Logística e infra-estrutura

No comércio regional ou internacional, o conceito de Logística é fundamental e está presente em todas as fases da produção de mercadorias, desde o suprimento de matéria-prima e outros insumos, passando pelo processo de produção até a distribuição no mercado consumidor. Estes processos (suprimento, produção e distribuição) fazem parte da cadeia logística e são determinantes na implantação de estratégias para aumentar a competitividade do produto fabricado.

No processo de distribuição estão envolvidos: a) uma infra-estrutura comum que é representada pelos sistemas de transporte do território dos países – portos, rodovias, ferrovias, hidrovias – e por todas as políticas nacionais que visem a integração e o desenvolvimento das relações internacionais (acordos regionais, abonos e preferências tarifárias etc); b) e outra infra-estrutura particular, correspondente as infra-estruturas que a empresa instala nos países para onde exporta – depósitos, escritórios de assistência técnica, comerciantes (traders), distribuidores etc.

As redes de infra-estrutura, como portos, rodovias, ferrovias, aeroportos, são as principais formas de materializar a integração sócio-político-econômica entre os países, cujo desenvolvimento e sucesso das políticas regionais (áreas de livre comércio, união alfandegária, mercado comum e blocos econômicos), dependem da existência destas redes. Os transportes correspondem a um valor considerável nos custos logísticos da produção fabril e agrária dos países e, assim, sua qualidade influi na viabilidade da própria produção e de sua comercialização.

No Brasil os custos com transporte representam cerca de 10% a 20% do custo final do produto, em virtude da utilização quase que maciça do transporte rodoviário, tanto na circulação no interior do território brasileiro, quanto na exportação aos países

latino-americanos. O uso deste modal é um dos mais custosos dentre os modais existentes (rodoviário, ferroviário, aeroviário, aquaviário), e sua predominância deve-se a supremacia das infra-estruturas rodoviárias frente às infra-estruturas ferroviárias e aquaviárias.

Tendo em vista a extensão do território brasileiro conclui-se que as ferrovias e hidrovias seriam os modais mais recomendados para o transporte a longas distâncias. Verifica-se, contudo que, atualmente o transporte em via férrea é dificultado devido à diferenciação das bitolas entre as diversas ferrovias do país e dos países vizinhos e o transporte aquaviário é utilizado principalmente, além da bacia amazônica, no processo exportador para a África, Ásia, Oceania e Américas. Este modal é o ideal para longas distâncias e grandes quantidades, mas no Brasil tal transporte tem sido alvo de reclamações, tendo em vista a precária infra-estrutura dos portos brasileiros, que não acompanha a modernização e versatilidade dos meios de transporte marítimos do mundo. O transporte aéreo é muito versátil, mas apresenta altíssimos custos, e, portanto é inviável para muitas empresas exportadoras brasileiras. (SILVA, 2004)

Na realidade, o que se verifica é que as quantidades exportadas estão crescendo muito significativamente nestes anos iniciais do presente século, apesar do problemas cambiais, e as redes de transportes (os diferentes modais) apresentam diversos problemas em todo Brasil, os denominados “nós de estrangulamento” (RANGEL, 2005).

As ações políticas neoliberais do governo FHC, como por exemplo, a privatização da Malha Ferroviária Sul, com o trecho de ligação entre o Planalto Norte Catarinense e o porto de São Francisco do Sul, gerido pela norte-americana América Latina Logística (ALL), não resolveram os problemas dos transportes de cargas em Santa Catarina. Isto se deve ao fato de que em território catarinense, como também em outras regiões brasileiras, os principais acessos de ligação aos portos exportadores ainda são as rodovias federais, que se encontram sucateadas.

Caracterização da Infra-Estrutura de Transportes em Santa Catarina

Portos

Os portos de Imbituba, São Francisco do Sul e Itajaí escoam quase que toda a produção transportada por via marítima de Santa Catarina – bem como cargas oriundas de estados vizinhos, com linhas regulares entre vários portos do mundo.

O **Porto de Itajaí** localiza-se no litoral-centro do estado, e data de meados do século XX, tendo seu surgimento ligado ao processo de ocupação dos vales atlânticos do litoral catarinense. A infra-estrutura portuária propriamente dita começou a ser construída no final dos anos 30, mas passou a ser melhor organizada na década de 60 e posteriormente, nas enchentes dos anos 80, o porto apresentou momentos de crise, devido aos danos a sua estrutura. Nos dias presentes o porto está sob responsabilidade da Prefeitura Municipal de Itajaí e apresenta uma extensão de 740 m, largura de 250 m, uma profundidade de cerca de 10 m na preamar, e 5 berços de atracação. Os acessos terrestres correspondem às rodovias BR 101 e BR 470, ligando respectivamente o porto nos eixos N-S e L-O. Segundo dados de 2005 da administração portuária, os produtos catarinenses mais movimentados foram as carnes congeladas (originárias das agroindústrias do oeste catarinense: Chapecó, Concórdia, Seara) e madeiras e derivados (Lages, São Bento do Sul). Estes produtos são comercializados em todo mundo, sendo que se destacam os seguintes países: USA, Canadá, Alemanha, Reino Unido, França, Itália, Espanha, Dinamarca, Bélgica, Portugal, Grécia, Japão, México, Argentina, Paraguai, Uruguai, Cingapura, Arábia Saudita, Nigéria, entre outros. Apesar de operar quase que totalmente com cargas gerais e containeres (4º colocado neste ramo entre os portos brasileiros), não tem infra-estrutura suficiente necessária para tal. Portanto, conforme aumentam as necessidades da indústria catarinenses de escoar sua crescente produção, o porto vai se mostrando cada vez mais ineficiente.

O **Porto de São Francisco do Sul**, existente desde os primórdios da ocupação do território catarinense, mas re-estruturado na década de 1950, localiza-se na Baía da Babitonga, litoral norte do estado, e está sob concessão do Governo Federal ao Estado de Santa Catarina até o ano de 2011. Sua extensão é de 750 metros, com profundidades que variam de 8m a 10m. O principal acesso ao Porto de São Francisco é a BR 101, a qual liga-se a BR 282 (que conecta o porto ao oeste do estado e, através do porto seco de Dionísio Cerqueira, aos demais países do Mercosul); além da ferrovia

EF 485, que liga-se através de Maфра ao território nacional setentrional. Os principais produtos exportados via São Francisco são os provenientes da indústria eletro-metal-mecânico das cidades vizinhas de Joinville e Jaraguá do Sul, ao lado da soja e derivados como farelo e óleo, que seguem para destinos comuns aos dos produtos que saem via porto de Itajaí. É o 5º porto brasileiro em movimentação de containeres,, sendo que em 2004 movimentou 7 milhões de toneladas, equivalente a 50% do volume de cargas movimentadas no estado por via marítima. Estão sendo projetados mais dois portos para a região da Baía da Babitonga, de administração privada.

O **Porto de Imbituba** é o único porto público brasileiro administrado por uma empresa privada, a Companhia Docas de Imbituba, que possui concessão comercial até o ano de 2012. Começou a constituir-se desde o início do século XX, em virtude da necessidade do escoamento do carvão recém descoberto nas vertentes do rio Tubarão, no litoral sul catarinense, mas a estrutura portuária data de 1942. Na época exportava para mercados como Montevideu e Buenos Ayres e, ainda por cabotagem, para o Sudeste e Nordeste brasileiros. O principal acesso dá-se pela BR 101 e pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, construída para escoar a produção do carvão da cidade de Criciúma e região. A movimentação do porto sofreu muito com a crise do carvão dos anos 90, com a redução das alíquotas de importação e dos subsídios à exploração. Com iniciativas que visam a diversificação das cargas, nos últimos tempos volta a se recuperar, e atualmente atinge a marca de 1 milhão de toneladas/ano de produtos movimentados, apesar deste valor ainda representar apenas um quarto da movimentação do porto nos anos 1980. Com o projeto de criação de um terminal multimodal que ligue a cidade de Criciúma a Imbituba via Estrada de Ferro Tereza Cristina, com a BR 101 duplicada e a ferrovia prevista para a integração do litoral catarinense de Norte a Sul, provavelmente ampliar-se-ão as linhas marítimas do porto. Assim, provavelmente o porto terá maior participação no escoamento da produção do pólo cerâmico do Sul do estado, que hoje é majoritariamente realizada pelo porto de Itajaí.

O **Porto Seco em Fronteira de Dionísio Cerqueira** está localizado na divisa de Santa Catarina com a Argentina, presta serviços de armazenamento e movimentação de mercadorias, sob controle aduaneiro. Funciona como uma porta de saída para os

países vizinhos do Mercosul, como Argentina e Chile, sendo que acaba encurtando as distâncias para o transporte de cargas que antes tinham apenas as opções de saída por Foz do Iguaçu ou Uruguaiana.

Ferrovias

O estado de Santa Catarina contava com 4 redes ferroviárias, operando com bitola de 1m, com suas localizações ligadas a ocupação do território e ao desenvolvimento industrial do estado: Ferrovia Tereza Cristina - FTC (zona carbonífera-cerâmica, ao sul do estado); Estrada de Ferro Santa Catarina - EFSC, desativada nos anos 70 (Vale do Itajaí); Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande - EFSPRG (que corta a zona agroindustrial do oeste de Santa Catarina) e seu ramal ao porto de São Francisco; e o Tronco Sul da Rede Ferroviária Nacional (passando pelo planalto latifundiário-pecuarista). Destas, pode-se identificar, segundo Silveira (2003) a FTC e a EFSC como ferrovias regionais e extrativas (a primeira ligada ao extrativismo mineral e a segunda ao vegetal), o Ramal São Francisco e a EFSPRG como ferrovias de integração e o Tronco Sul como trecho de passagem. Esta estrutura ferroviária catarinense teve seu papel de importância na gênese industrial do estado, apesar de hoje representar pouca expressão no dinamismo fabril regional.

A **Ferrovia Tereza Cristina** começou a ser construída em 1880 com a utilização de capital inglês e surgiu da necessidade de um meio de transporte mais eficaz para o transporte do carvão mineral das áreas produtoras (Criciúma, Siderópolis, Tubarão) até os portos de Laguna e Imbituba; anteriormente efetuado através do Rio Tubarão e da Estrada dos Conventos. Em virtude da diminuição da movimentação do porto (crise do carvão), foi projetada a criação de um terminal intermodal da ferrovia, que proporcionará a diversificação dos produtos transportados. Segundo indicadores da administração da FTC, a média mensal de movimentação é de 218.000 TUs atualmente, sendo que por seus 164 quilômetros são transportados principalmente carvão mineral para abastecer o Complexo Termoelétrico Jorge Lacerda (no município de Capivari de Baixo) e os produtos cerâmicos da Região Sul destinados à exportação.

A **Estrada de Ferro Santa Catarina**, paralela ao curso do Rio Itajaí, foi construída inicialmente com tecnologia e capital alemães, objetivando alavancar o

desenvolvimento do Vale do Itajaí e proporcionar o intercâmbio de produtos derivados do extrativismo e do fumo do planalto para o litoral, mas também de produtos coloniais para o interior. Foi desativada nos anos 70 por falta de incentivos governamentais e escassez de cargas. Atualmente, sua reativação vem sendo discutida em virtude do projeto de criação da Ferrovia Leste-oeste e da Ferrovia Litorânea, que proporcionariam a ligação entre todas as regiões do estado e uma maior coesão da rede ferroviária catarinense.

A **Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande** ligava as cidades de Itararé (SP) e Santa Maria (RS), cortando o estado de Santa Catarina de Porto União (fronteira com Paraná no planalto norte) até a cidade fronteira com Marcelino Ramos (RS) no oeste catarinense. Começou a ser construída, inicialmente com capitais francês e belga e posteriormente com capital norte-americano e canadense, no início do século XX. A maior parte dos produtos transportados por esta ferrovia correspondiam a produção agrícola do oeste (cereais, gado em pé etc) e os produtos extrativos do planalto (madeira, erva-mate etc), sendo que esta foi por muito tempo o principal meio de ligação entre as agroindústrias do oeste (Sadia, Chapecó, Seara) e o mercado consumidor do sudeste do país.

A construção do ramal que liga o porto de São Francisco do Sul ao Planalto Norte, teve início nos primeiros anos de República. A obra desta linha, ramal ferroviário que pertencia a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, com entroncamento na cidade de Porto União, teve sua conclusão na segunda década do século passado, e era impulsionada pelo transporte da erva-mate e madeira, do planalto ao exterior, via porto de São Francisco, passando por cidades como Jaraguá e Joinville.

O **Tronco Sul da Rede Ferroviária Nacional** é a única ligação ferroviária que atinge o planalto de Lages, sentido norte-Sul, ligando os vizinhos estados do Paraná (cidade de Mafra) e Rio Grande do Sul (até a cidade de Roca Sales). O Tronco Sul foi construído para substituir a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, sucateada e atualmente desativada, para transportes de cargas, e garantir a ligação entre a produção das áreas industriais de Curitiba e Porto Alegre e os portos de Paranaguá, Rio Grande e São Francisco.

Atualmente a malha ferroviária catarinense, constituída por 1.365 km de extensão em bitola de 1 metro, está organizada em três troncos principais: dois no sentido Norte-Sul e um no sentido Leste-Oeste, atendendo o porto de São Francisco do Sul. Essas ferrovias são utilizadas para embarque e desembarque de cargas, principalmente farelo de soja, combustíveis, fertilizantes, madeira, cimento e areia.

Desde a década de 1990 o serviço ferroviário no Estado é realizado por duas concessionárias:

a) A América Latina Logística (estadunidense) - ALL possui 4 trechos, sendo que estão em operação 581 quilômetros, utilizados no transporte de grãos, madeira e carga geral. São eles: Porto União – Marcelino Ramos (sem operação); Mafra – Porto União (sem operação); Mafra - São Francisco do Sul (Porto); Mafra - divisa do Rio Grande do Sul, via Lages

b) A Ferrovia Tereza Cristina - FTC, localizada no Sul do Estado, é uma ferrovia especializada no transporte de carvão da região mineira ao porto de Imbituba e faz o abastecimento da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda.

Ferrovias Planejadas – duas novas ferrovias foram propostas para Santa Catarina: Ferrovia Litorânea (236 km) e a Ferrovia Leste-Oeste (616 km). O projeto da Ferrovia Litorânea prevê um traçado entre Imbituba e Araquari, conectando as ferrovias ALL e FTC, além dos 4 portos catarinenses. A Ferrovia Leste-Oeste visa interligar as cidades de Itajaí (porto) e Chapecó, conectando à ALL em Ponte Alta no Planalto Serrano, e em Herval d'Oeste, no Vale do Rio do Peixe.

Rodovias

A intensificação do comércio inter-regional e as crescentes exportações do estado passaram a exigir a ampliação e reestruturação da rede de transportes a partir da segunda metade do séc XX. O alto custo operacional do setor ferroviário fez com que os esforços para prover Santa Catarina de uma rede viária densa e homogênea se concentrassem na construção de rodovias, modal de construção mais rápida e barata. Assim, a partir dos anos 40 as rodovias do estado começaram a ser ampliadas e melhoradas.

O complexo rodoviário de Santa Catarina está distribuído, como nos demais estados, em rodovias federais, em rodovias estaduais e em rodovias municipais, sob responsabilidade das prefeituras. Além das estradas municipais, são 2.606 quilômetros de rodovias federais, e cerca de 6 mil quilômetros de rodovias estaduais. Mas, são as rodovias federais as principais vias de inter-ligação regional e estadual.

Atualmente a rede rodoviário federal apresenta a seguinte configuração:

a) **BR 116**, como eixo central ligando as metrópoles de Porto Alegre e Curitiba a São Paulo e Rio de Janeiro, e em Santa Catarina ligando Lages Mafra;

b) **BR 470** é uma rodovia federal de ligação litoral- oeste. Vai de Itajaí (SC) a Montenegro (RS), conectando com a BR 386 e interligando-se em Campos Novos com a BR 282, que nasce em Florianópolis e alcança a fronteira com a Argentina em São Miguel do Oeste, e com a BR 285 em Vacaria (RS). Passa ainda por Blumenau, ligando o Vale do Itajaí ao eixo central, BR 116. É uma rodovia de pista simples, e muito importante pois liga o Planalto Leste e Oeste catarinense ao litoral, mais especificamente ao porto de Itajaí.

c) **BR 282** é também uma rodovia federal transversal do Sul do Brasil, que conecta o extremo oeste ao litoral e as BR 116 e BR 101. Com 678 km de extensão, é uma rodovia de pista simples, sendo duplicada somente nos seus primeiros 6,5 Km iniciais em Florianópolis.

d) **BR 101**, corta todo o litoral catarinense, na direção Norte-Sul, interligando os polos industriais da vertente atlântica ao Rio Grande do Sul ao Sudeste do país;

e) **BR 153** presente no meio oeste e ligando a cidade de Concórdia a Porto União

f) **BR 280**, liga o porto de São Francisco a Dionísio Cerqueira, divisa com a Argentina.

Aeroportos

O sistema aeroviário de Santa Catarina apresenta uma rede de 18 aeroportos públicos distribuídos por todas as regiões do Estado: quatro são de responsabilidade da Infraero, e os outros são administrados pelos municípios, por meio de convênio com o governo estadual.

Santa Catarina apresenta três aeroportos que operam como terminais de logística de cargas: o Aeroporto Internacional de Florianópolis, o Aeroporto Internacional de Navegantes e o Aeroporto de Joinville, número este apenas igualado pelo estado de São Paulo. O aeroporto de Joinville opera apenas vôos domésticos, mas recebe cargas importadas destinadas ao estado que chegam ao Brasil no aeroporto de Guarulhos. Já os terminais de Navegantes e Florianópolis realizam e recebem vôos internacionais de movimentação de cargas, sendo que os números da movimentação operacional destes no ano de 2005 é de respectivamente 858 e 8.500 toneladas, segundo dados da Infraero. As empresas costumam utilizar este modal em casos de congestionamento dos portos e em geral para agilizar a entrega da mercadoria e evitar multas por atraso.

Dois grandes aeroportos estão em construção, o Regional Sul, no município de Jaguaruna, e o Regional do Planalto Serrano, em Correia Pinto; ambos contribuirão para dinamizar a infra-estrutura aeroportuária estadual. Ainda, estão projetados mais dois aeroportos; um em São Joaquim e outro na região do Contestado.

As conexões terrestres de Santa Catarina com a América Latina

A existência de uma rede de transportes coesa entre os países sul-americanos é ponto fundamental para a consolidação do intercâmbio comercial entre o continente, devendo, contudo, estar estruturada de forma a unir os principais centros produtivos de maneira contínua, compreendendo as fronteiras entre os países. Na definição da Rede Rodoviária Básica do Mercosul realizada pelo GEIPOT (2007), observou-se que dos 66.000 km de rodovias que cobrem o território dos países membros, cerca de 60% estão no território brasileiro e destes, 26% encontram-se na Região Sul, embora sejam estas onde se encontram os maiores déficits quanto à pavimentação e existência de pista dupla da rede.

O Estado de Santa Catarina conta somente com um posto de fronteira em seu território, Dionísio Cerqueira-Bernardo de Irigoyen (Argentina), mas pode ligar-se a postos fronteiriços dos estados vizinhos (Paraná e Rio Grande do Sul) através de corredores de interligação.

O Corredor São Paulo-Curitiba-Foz do Iguaçu permite a conexão com o Paraguai e a Argentina nos pontos de fronteira Foz do Iguaçu-Ciudad del Este e Foz do Iguaçu-Puerto Iguazu, onde existe uma aduana integrada. Esta conexão se dá através de duas rotas, através das BRs 116 e 277 ou através das SPs 270, 280, 225 e 317, da PR-317 e das BRs 158, 277, 369 e 376.

Outro corredor é o São Paulo-Curitiba-São Borja/Uruguaiana, que permite a conexão com a Argentina nos pontos de fronteira Uruguaiana-Paso de Los Libres e São Borja-Santo Tomé (posto de aduana integrada), constituindo por duas rotas principais, sendo, a primeira, pelas BRs 116, 376, 101 e 290, 386 e 287 e, a segunda das BRs 116, 285 e 472.

Também o corredor São Paulo-Porto Alegre-Jaguarão/Chui permite a conexão com o Uruguai através dos pontos de fronteira Jaguarão-Rio Branco e Chui-Chuy e constitui-se das BRs 116, 376, 101, 290 e 471.

Além dos pontos de fronteira citados nos três corredores principais, existem, segundo dados do GEIPOT (2007), outros pontos de interconexão da rede brasileira com os países do Cone Sul.:

- a) Com o Paraguai existe Ponta Porá (Mato Grosso do Sul)-Pedro Juan Caballero e Guairá (Paraná)-Salto del Guairá;
- b) Com a Argentina, Dionísio Cerqueira (Santa Catarina)-Bernardo de Irigoyen e Caoanema (Paraná)-San Javier;
- c) Com o Uruguai há a Barra do Quaraí-Bela Union, Santana do Livramento-Rivera e Aceguá – Acegua, todos no estado do Rio Grande do Sul.

Considerações finais: As estratégias logísticas de empresas catarinenses

Ao longo da última década as exportações de indústrias de Santa Catarina foram bastante prejudicadas pela diminuição de incentivos governamentais, aumento da carga tributária e da instabilidade cambial; por sua vez, verifica-se a proliferação de filiais (plantas fabris e escritórios) em outros países, principalmente na América Latina. (ROCHA, 2004)

Esta ocorrência da “internacionalização fabril”, ou “desindustrialização local”, é verificada com mais expressividade em empresas do Nordeste Catarinense, justamente a área que apresenta melhor rede de infra-estrutura de transportes do estado. A configuração urbano- industrial e as redes ferroviária, portuária, aeroviária e rodoviária existente situa estrategicamente a região no contexto do comércio internacional,, especialmente do o Cone Sul.

Tal expansão no exterior é verificada nas empresas Duas Rodas (insumos para indústria alimentícia) e Weg (motores elétricos, geradores etc) de Jaraguá do Sul e Embraco (compressores), Tigre (tubos e conexões em PVC) e Busscar (ônibus) de Joinville. A maioria dos estabelecimentos no exterior está localizada em áreas já tradicionalmente fabris e próximas a promissores mercados consumidores, em países onde já se registra intensa corrente comercial (igualmente se verificam unidades em países da Europa e Ásia - China).

Por exemplo: a) a Tigre em 1994 ingressou no Chile e na Argentina, onde se fundiu com a Santorelli (1999), passando a dominar 20% do mercado argentino; b) a Busscar de 1999 a 2001 entrou agressivamente no exterior com cinco unidades (Cuba, México, Noruega, Venezuela e Colômbia); c) a Weg ingressou no exterior em 1994 (Argentina), mas as operações se consolidaram a partir de 2000 com a aquisição da Morbe e da Intermatic (Argentina), da aquisição da unidade de motores de baixa tensão da suíça ABB no México (2000) e da Efacec de Portugal (2002) e da construção de nova fábrica no México (2003) e investimentos na Ásia; d) a Duas Rodas em 1996 montou um escritório de distribuição e representação na Argentina e em 1998 adquiriu uma fábrica no Chile e em 2000 comprou o Laboratório Palma (Buenos Aires).

Os empreendimentos são montados geralmente a partir de um escritório comercial/depósito previamente existente ou por meio da aquisição, parcerias e *joint ventures* com indústrias locais. Igualmente, se observa a compra de empresas concorrentes no exterior, com a transferência e concentração da produção e da carteira de clientes na matriz (caso das auto-peças da Tupy/Joinville).

Como consequência negativa regional desse processo de inserção internacional, cita-se a pouca expressividade em Santa Catarina de investimentos e de geração de

empregos, já diminuído pelas violentas re-estruturações produtivas em todos os ramos fabris, decorrente da estagnação do mercado interno brasileiro.

Referências

AMARO, José Siderlei. 2002. *Custeio da Cadeia Logística: análise dos custos ligados ao comércio exterior*. Dissertação de Mestrado em Engenharia da Produção. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

FIESC. 2007. *Diagnóstico Do Setor Exportador Catarinense 2005*. Disponível em: www.cinsc.com.br/diagnostico/diagn%F3stico%202005.pdf. Acessado em: jan/2007.

GEIPOT. 2007. *Programa para o desenvolvimento da rede rodoviária básica do mercosul. Rede Rodoviária Básica do Mercosul. Outubro de 2000*. Disponível em: <http://www.geipot.gov.br/>. Acessado em: jan/2007.

MAMIGONIAM, A. 1986. Indústria. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. *Atlas de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro.

MAMIGONIAM, Armen. 2000. *Indústria de Santa Catarina*. Relatório do projeto integrado de pesquisa Santa Catarina: Sociedade e Natureza (CNPq). [mimeo]

MDIC/SECEX – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior/ Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br>. Acessado em dez/2006.

NAKAMURA, Dione Miki. 2003. *A responsabilidade civil no contrato de transporte internacional multimodal de mercadorias no Mercosul à luz do Acordo Parcial de Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias de 1994*. Dissertação de Mestrado em Direito – Relações Internacionais. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

RANGEL, I. 2005. *Obras Reunidas*, v 1 e 2. Rio de Janeiro: Contraponto.

ROCHA, I. 2004. *O Dinamismo Industrial e Exportador de Santa Catarina*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTA CATARINA. Secretaria de Planejamento do Estado de Santa Catarina – SPG/SC. *Síntese Estatística*. Disponível em: <http://www.spg.sc.gov.br/>. Acessado em: 05/dez/2006.

SANTOS, Milton. 1977. Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*, n 54. São Paulo: AGB/FFLECH-USP.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. 2004. *Logística no comércio exterior*. São Paulo: Aduaneiras.

SILVEIRA, Marcio Rogério. 2003. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade do Estado de São Paulo, Presidente Prudente.

THORSTENSEN, Vera; NAKANO, Yoshiaki; LIMA, Camila de Faria; SATO, Cláudio Seiji. 1994. *O Brasil frente a um mundo dividido em blocos*. São Paulo: Nobel.

VIEIRA, Hélio Flávio. 1996. *Uma visão empresarial do processo de exportação dos produtos containerizados catarinenses*. Dissertação de Mestrado em Engenharia. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

VIEIRA, M. G. E. D.; PEREIRA, R. M. F. A. 1997. Formações socioespaciais catarinenses: notas preliminares. *In.: Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina*. Florianópolis: CAPES/MEC.