



O SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE E ALAGOAS: FLUXOS DE MERCADORIAS E DINÂMICA REGIONAL

THE PORT SECTOR OF SERGIPE AND ALAGOAS: GOODS FLOWS AND REGIONAL DYNAMICS

EL SECTOR PORTUARIO DE SERGIPE Y ALAGOAS: FLUJOS DE MERCANCIAS Y DINÁMICA REGIONAL

Nelson Fernandes Felipe Júnior

Professor do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe (UFS)

Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO – UFS)

Integrante dos Grupos de Pesquisa (GEDRI/LABCIT)

Coordenador do Núcleo de Estudos sobre Transportes (NETRANS)

E-mail: nelfelipejr@hotmail.com

Ronald dos Santos Pereira

Graduado em Geografia (Bacharelado) pela Universidade Federal de Sergipe (UFS)

Integrante do Núcleo de Estudos sobre Transportes (NETRANS)

E-mail: ronaldsantosperreira19@hotmail.com

RESUMO:

Este artigo realiza uma análise do setor portuário de Sergipe e Alagoas, em especial, do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado em Barra dos Coqueiros/SE, e do Porto de Jaraguá (Maceió/AL), considerando as modernizações relativas, os investimentos públicos e privados e os pontos de estrangulamento existentes. Fomentar a atividade portuária (infraestruturas, instalações, equipamentos, tecnologias de informação e comunicação, *softwares* etc.) é relevante para estimular a dinâmica regional, todavia, os dois estados possuem um sistema portuário pouco dinâmico (subinvestido). O transporte de cabotagem e longo curso realizado pelos dois portos constituem redes e fluxos de cargas e articulam, respectivamente, o território nacional e o Brasil a outros países.

Palavras-chave: Setor Portuário; Infraestruturas; Fluxos; Cargas; Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT:

This article presents an analysis of the port sector of Sergipe and Alagoas, in particular the Inácio Barbosa Maritime Terminal (TMIB), located in Barra dos Coqueiros/SE, and the Port of Jaraguá (Maceió/AL), considering the relative modernization, public and private investments and the existing bottlenecks. Foment port activity (infrastructures, installations, equipment, information and communication technologies, software etc.) is relevant to stimulate regional dynamics, however, the two states have a little dynamic (underinvestment) port system. The cabotage and long course transport carried out by the two ports constitute networks and cargo flows and articulate, respectively, the national territory and Brazil to other countries.

Keywords: Port Sector; Infrastructures; Flows; Cargoes; Regional Development.

RESUMEN:

En este artículo se realiza un análisis del sector portuario de Sergipe y Alagoas, en especial, del Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), ubicado en Barra dos Coqueiros/SE, y del Puerto de Jaraguá (Maceió/AL), considerando las modernizaciones relativas, inversiones públicas y privadas y los puntos de estrangulamiento existentes. Promover la actividad portuaria (infraestructuras, instalaciones, equipo, tecnologías de información y comunicación, *softwares* etc.) es relevante para estimular la dinámica regional, sin embargo, los dos estados tienen un sistema portuario poco dinámico (con subinversión). El transporte de cabotaje y largo curso realizado por los dos puertos constituyen redes y flujos de carga y articulan, respectivamente, el territorio nacional y el Brasil a otros países.

Palabras clave: Sector Portuario; Infraestructuras; Flujos; Cargas; Desarrollo Regional.

1 INTRODUÇÃO

Os portos e os terminais privados são importantes “portas” de entrada e saída de mercadorias no território brasileiro, caracterizando-se pela existência de nós, redes e fluxos no espaço. Portos e terminais dinâmicos são escolhidos pelo capital privado para movimentarem cargas de cabotagem, importação e exportação, visto que apresentam melhores instalações e tecnologias. Estes acabam agregando outras atividades, especialmente serviços especializados, como transportadoras rodoviárias, armadores, agenciadores de cargas, conserto e manutenção de equipamentos e embarcações, estaleiros, entre outros.

O modal aquaviário fomenta a economia local, regional e nacional, a política econômica adotada pelo Estado gera repercussões nos fluxos hidroviários e o crescimento das redes e dos fluxos marítimos (cabotagem e longo curso) estimula a criação de empregos em diferentes setores (agropecuária, indústria, serviços e comércio). Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado, não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala.

O transporte marítimo é relevante para a economia nacional e internacional, e divide-se em duas modalidades: a) cabotagem (conecta dois ou mais portos de um mesmo país); e b) longo curso (articula dois ou mais portos de diferentes países, sendo também denominado de transporte marítimo internacional – importações e exportações). Apesar das condições naturais existentes (extensa costa litorânea), o sistema de cabotagem é pouco utilizado no Brasil, com destaque ao escoamento de petróleo e derivados da Petrobras e outros granéis líquidos (fertilizantes, óleos, produtos químicos etc.).

O transporte de longo curso (internacional), sobretudo no caso brasileiro, é responsável por escoar grande parte das mercadorias exportadas e importadas. Os fluxos de produtos no território nacional através do transporte marítimo suprem parte das demandas internas e fomentam as interações espaciais, sendo subsidiados pelos fixos existentes e pelos meios de transporte. O setor portuário e marítimo contribui com o desenvolvimento regional e nacional, a expansão da produção agropecuária e industrial e a geração de empregos e renda à população.

Dessa maneira, o presente artigo possui como objetivo analisar a dinâmica portuária dos estados de Sergipe e Alagoas, com destaque aos fluxos de mercadorias, aos investimentos públicos



e privados, aos pontos de estrangulamento e às modernizações relativas. Este setor apresenta capacidade antioçiosa e necessita de expansão para fomentar o desenvolvimento regional.

No que tange aos procedimentos metodológicos, têm-se o levantamento e apreciação de bibliografias sobre desenvolvimento econômico e transportes, com destaque aos portos e transporte marítimo, juntamente com pesquisas em *sites* da internet, revistas, jornais, instituições públicas e privadas etc. Trabalhos de campo foram realizados para verificação das infraestruturas e dos gargalos existentes no sistema portuário de Sergipe e Alagoas, permitindo articular a teoria e o empírico. A coleta de dados e informações ocorreram em vários órgãos e *sites*, caso das Administrações Portuárias, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Secretaria Nacional de Portos e outros. O mapa e as tabelas foram confeccionados a partir das informações e dos dados estatísticos obtidos, especialmente sobre os portos de Sergipe e Alagoas.

O texto está estruturado em duas partes, quais sejam: infraestruturas e logística de transporte marítimo; e o setor portuário dos estados de Sergipe e Alagoas: fluxos de cargas e limitações operacionais; além das considerações finais apontando algumas propostas para fomentar o setor.

2 INFRAESTRUTURAS E LOGÍSTICA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

A modernização do sistema de transportes facilita a mobilidade e a acessibilidade e reduz o tempo de deslocamento no espaço. A participação do Estado e da iniciativa privada é fundamental para o desenvolvimento econômico e social, para o fomento do transporte marítimo e para a circulação e a mobilidade geográfica do capital. A partir de políticas setoriais, fiscais, monetárias, cambiais e de estímulo ao crédito, o poder público influencia a distribuição dos fatores de produção no território, ao mesmo tempo em que se intensifica o consumo interno, as importações, as exportações e a movimentação de navios cargueiros e contêineres.

Os avanços ligados ao transporte marítimo (logística, normas, tributações, tecnologias de comunicação, informação e navegação etc.) permitem o escoamento de cargas em menos tempo e com maior segurança, por conseguinte, há baixo risco de perda e avaria nos produtos, prejuízo por parte dos produtores e atraso na entrega dos bens. A expansão do transporte marítimo, o aprimoramento da logística de estocagem e distribuição e a modernização dos navios cargueiros reduzem o tempo de rotação do capital, os custos de circulação, favorecem a conquista de economias de escala, a especialização produtiva e a competitividade.

O processo de desenvolvimento, as trocas e a circulação do capital são influenciados pelos ciclos de crescimento e crise da economia nacional e internacional. A expansão do transporte marítimo gera repercussões macroeconômicas positivas, todavia, os pontos de estrangulamento prejudicam a fluidez no território, com reflexos negativos na economia e na sociedade.

A logística de transportes e os meios e vias existentes geram repercussões econômicas e sociais, variando em intensidade de acordo com suas características e qualidades. Estão ligadas a uma complexa e imbricada rede de atividades e funções presentes no território, e determinam suas dinâmicas e integração interna e externa. O transporte marítimo representa o principal modal que viabiliza o comércio do Brasil com outros países, com participação de empresas especializadas, agenciadores de cargas, armadores, operadores logísticos, navios adaptados a cada tipo de mercadoria, tecnologias (equipamentos e *softwares*) e outros.

A logística, por sua vez, otimiza a circulação no espaço, além de colaborar com os ganhos econômicos das corporações através da diminuição do tempo e dos custos de transportes. Isso, conseqüentemente, permite aumentar a competitividade. A logística modifica o espaço geográfico via ações corporativas, estatais e individuais. O conceito de logística privada/corporativa, segundo Silveira (2009), refere-se às estratégias que visam a otimização das atividades de armazenamento e transporte de mercadorias e pessoas. Não é, necessariamente, a base material (infraestruturas) ou os meios e vias de deslocamento no território, mas sim gestão, organização e estratégias. Ademais, a logística de Estado representa o planejamento estatal estratégico visando fomentar a mobilidade e a fluidez no território brasileiro.

A logística mitigou/mitiga alguns obstáculos (problemas físicos, operacionais e institucionais), além disso, houve uma maior racionalização de algumas normas, leis e procedimentos burocráticos (simplificação de processos aduaneiros e de movimentação, por exemplo), o que induziu a investimentos em fixos de transportes, de estocagem, em terminais intermodais e alfandegados, em tecnologias da informação, e em técnicas de unitização e acondicionamento (caso do setor portuário e marítimo).

A eficiência das práticas gerenciais e a presença de navios modernos e com grande capacidade de escoamento de cargas são essenciais para a intensificação das interações espaciais, redução do tempo e custo de transporte, maior segurança às mercadorias, menor tempo de entrega dos bens aos consumidores, entre outros. Nesse sentido, os portos/terminais necessitam acompanhar essas novas dinâmicas e demandas, mediante a ampliação das suas operações, maior profundidade das áreas de atracação, incorporação de inovações tecnológicas e elevação da competitividade.



O fomento da containerização das cargas e da intermodalidade/multimodalidade é outro aspecto relevante. Nos países desenvolvidos, tem-se um avanço nesse sentido, porém no Brasil há problemas graves que limitam a atividade portuária e a fluidez no território. Um exemplo é a falta de portos secos e terminais alfandegados na região Nordeste, o que limita as inversões do capital industrial e de transportes, prejudica o crescimento dos fluxos marítimos nos portos, sobretudo de carga geral em contêineres, entre outros, refletindo negativamente nos empregos, na renda e no efeito multiplicador regional.

Esses fixos localizam-se, principalmente, no Centro-Sul do país, dinamizando a fluidez e a logística no espaço regional. É fundamental, assim como ocorre nos Estados Unidos, na União Europeia e na Ásia, haver fortes investimentos públicos e privados para expandir e qualificar as conexões intermodais no território. Não apenas nos corredores de exportação (como é predominante no Brasil), mas visando melhor articular e integrar o mercado e o território brasileiro. Tal fato é basilar para um projeto nacional de desenvolvimento.

Investimentos públicos e privados em infraestruturas são importantes, pois estimulam a criação de empregos e renda, além do consumo de bens duráveis e não duráveis. Assim, aumenta a demanda na indústria e no setor terciário, favorece a expansão da produção nacional e estimula a demanda efetiva na economia. Isso é relevante notadamente em um contexto de recessão interna e crescimento significativo do desemprego no país (KEYNES, 1982; RANGEL, 2005).

Como estratégia para fomentar o setor portuário e marítimo brasileiro (cabotagem e longo curso), é importante viabilizar o carreamento de recursos ociosos para o setor, bem como aplicar o modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, ou seja, de acordo com a proposta de Ignácio Rangel (Projeto de Lei n. 2.569/89) e diferentemente da lei geral de concessões de serviços públicos (Lei n. 8.987/95) – Lei Fernando Henrique Cardoso (RANGEL, 2005).

A transferência de recursos ociosos para o setor de transportes (antiocioso) deve ser estimulada, evitando-se que estes sejam destinados ao sistema financeiro e ao mercado especulativo. Um adequado arcabouço legal/jurídico e o mecanismo da intermediação financeira são fundamentais para mitigar os gargalos da infraestrutura e dos serviços públicos no Brasil (RANGEL, 2005). Garantir reserva de mercado, aumentar os financiamentos, expandir as inversões públicas e privadas, elevar a demanda (a partir, por exemplo, da criação de empresas estatais e privadas de navegação), incentivos fiscais setoriais (com cobrança de investimentos e metas do capital privado) e outros, são ações que contribuem para alavancar a intermodalidade no país.

A concessão de serviços públicos à iniciativa privada deve estar ligada à ideia de desenvolvimento econômico nacional a partir do Estado planejador e interventor (poder concedente

e credor hipotecário). Adequadas concessões de atividades relacionadas ao setor portuário e marítimo, como transporte, transbordo, armazenamento e outros, são importantes para o fomento da economia regional e nacional, com base no efeito multiplicador interno. Dessa maneira, são gerados empregos e renda no setor de transportes, nos estaleiros, na construção civil (terminais intermodais), nas indústrias de base (metalúrgicas, siderúrgicas, petroquímicas etc.) e nas indústrias de bens de capital (máquinas e equipamentos) (RANGEL, 2005).

3 O SETOR PORTUÁRIO DOS ESTADOS DE SERGIPE E ALAGOAS: FLUXOS DE CARGAS E LIMITAÇÕES OPERACIONAIS

Através da melhoria da infraestrutura energética, portuária, ferroviária, rodoviária, distribuição de água, saneamento básico, habitação, hospitais, creches, escolas, universidades etc., são gerados empregos e renda e reflexos econômicos e sociais positivos. O desenvolvimento regional, sobretudo no Norte e no Nordeste, depende do planejamento e das inversões públicas e privadas para fortalecer o mercado formal de trabalho, reduzir as desigualdades e qualificar os equipamentos e serviços de utilidade pública.

Nesse sentido, Keynes (1982) revela que a própria característica deficiente do sistema capitalista induz à falta de demanda, possibilitando a diminuição da renda e o aumento do desemprego. Essa demanda – que não é somente a existente, mas também a futura (consumo e investimentos) – é fundamental para o desenvolvimento econômico. É necessário no atual momento de recessão interna haver um incremento significativo das inversões públicas e privadas, sendo pautado no planejamento estatal e em políticas públicas eficazes.

Os portos e o transporte marítimo, por sua vez, são fundamentais para as exportações e importações nacionais, em especial da região Nordeste. Todavia, os estados de Sergipe e Alagoas apresentam um setor pouco dinâmico, fato que prejudica o crescimento econômico e a atração de investimentos produtivos (sobretudo industriais) nesses territórios.

3.1 O TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA/SE

“Hinterlândia” significa a área de influência de um porto/terminal privado. Complexos portuários modernos, em geral, possuem maior competitividade e atendem demandas de diversas regiões e países, como os portos de Santos/SP e Paranaguá/PR. Esses dois complexos têm uma hinterlândia suprarregional e supranacional, porque satisfazem demandas de vários estados



brasileiros e de outros países (Bolívia e Paraguai). Todavia, portos/terminais menos dinâmicos apresentam uma hinterlândia menor, caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado em Barra dos Coqueiros/SE, e do Porto de Jaraguá (Maceió/AL).

A depender do patamar de modernização e do nível das infraestruturas, os portos podem exercer uma determinada influência no âmbito econômico, especificamente na distribuição de mercadorias (cabotagem, importações e exportações), sendo maior ou menor em termos de escala. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (Tabelas 1 e 2) e o Porto de Jaraguá, possuem uma área menor de influência, atendendo parte das necessidades de Sergipe e Alagoas, respectivamente. Entretanto, Salvador/BA, Suape/PE e Pecém/CE exercem uma função regional mais significativa, suprindo demandas de vários estados do Nordeste, em decorrência da maior capacidade operacional e modernização (movimentam cargas inclusive de Sergipe e Alagoas).

Tabela 1: Origem e destino da cabotagem no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (2010-2016)

Cabotagem	Quantidades
Rio Grande/RS – TMIB/SE	
2010	17.451 toneladas/granel sólido/cereais
2011	-
2012	-
2013	-
2014	9.368 toneladas/granel sólido/cereais
2015	-
2016	-

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2017

Tabela 2: Origem e destino do longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, em 2017

Rota de transporte	Quantidades
Bélgica – Sergipe	3.866 toneladas/fertilizantes
China – Sergipe	5.586 toneladas/fertilizantes
Estados Unidos – Sergipe	10.129 toneladas/fertilizantes
Marrocos – Sergipe	17.520 toneladas/fertilizantes
Rússia – Sergipe	5.300 toneladas/fertilizantes
Argentina – Sergipe	26.495 toneladas/cereais
Venezuela – Sergipe	35.931 toneladas/combustíveis

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2018

Tem-se uma incipiente navegação de cabotagem entre o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e o Porto de Rio Grande/RS, escoando granéis sólidos e cereais. Entretanto, nos anos de 2011, 2012, 2013, 2015 e 2016 não houve movimentação de cabotagem, sendo resultado, sobretudo, da falta de investimentos da empresa VLI Multimodal (concessionária do terminal), da desaceleração econômica, de impactos da estiagem na safra de grãos etc. (Tabela 1). No estado de

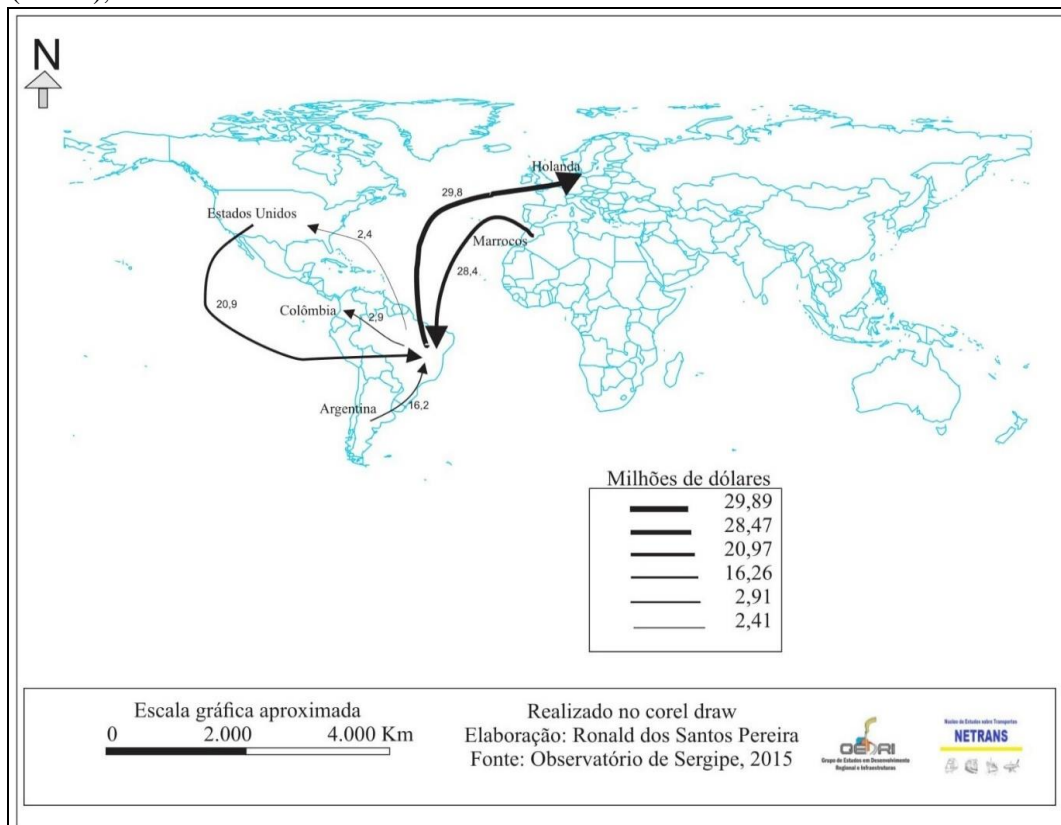
Sergipe as demandas internas são atendidas, principalmente, pelo modal rodoviário, com fluxos oriundos de todas as macrorregiões brasileiras.

Apesar do predomínio do longo curso nos fluxos de cargas marítimas, este é reduzido em comparação a outros portos e terminais privados do Nordeste e do país, como Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA. É relevante haver expansão e modernização do setor portuário de Sergipe para fomentar o desenvolvimento do estado.

Os fluxos de longo curso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) compreendem a África, América do Norte, América do Sul, Ásia e Europa (Figura 1). Em Sergipe, do total de toneladas movimentadas em 2017 no longo curso, 42.401 toneladas corresponderam a fertilizantes, superior aos combustíveis que registraram 35.931 toneladas no mesmo ano (Tabela 2).

Sobretudo entre 2003 e 2013 houve uma dinâmica importante da economia nacional e internacional, expressando-se também no estado de Sergipe. Ademais, tem-se um fomento das relações Sul-Sul, elucidando, portanto, uma maior diversificação das parcerias comerciais brasileiras, com crescimento das exportações e importações a países periféricos (Figura 1). Essa nova estratégia do comércio exterior brasileiro, juntamente à expansão do crédito e dos investimentos em infraestruturas pelo Estado, impulsionaram a geração de empregos e renda em Sergipe, no Nordeste e no Brasil.

Figura 1: Principais fluxos de importações e exportações do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2015



No TMIB são movimentados produtos de menor valor agregado, como coque, ureia, trigo, soja, fertilizantes e ácido sulfúrico, além de realizar operações *offshore* (suporte às plataformas de petróleo da Petrobras próximas à costa), ademais, o terminal não comporta o recebimento de navios de grande porte, devido às suas limitações operacionais (Tabela 3).

Tabela 3: Movimentação total de navios no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE, (2010-2017).

Anos	Total
2010	8 atracções
2011	11 atracções
2012	15 atracções
2013	De 49 atracções/41 foram de plataformas
2014	De 80 atracções/68 foram de plataformas
2015	De 96 atracções/86 foram de plataformas
2016	De 33 atracções/25 foram de plataformas
2017	De 132 atracções/96 foram de plataformas

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2018

No que tange à sua estrutura, têm-se: 1 píer de atracção para granéis com 356 metros de comprimento, 1 píer para operação *offshore* com 59 metros de comprimento, 7 armazéns com capacidade de 55 mil toneladas, 2 pátios de granéis com capacidade de 90 mil toneladas e 3 silos de granéis com capacidade de 60 mil toneladas. Diante disso, verifica-se a falta de uma estrutura adequada para movimentar carga geral e contêineres, o que prejudica a competitividade do terminal.

Houve aumento na movimentação de navios no Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Esse incremento deve-se ao fluxo marítimo de mercadorias do TMIB até as plataformas da Petrobras, principalmente alimentos, bebidas e frutas. Entretanto, há subutilização da navegação de cabotagem e do longo curso, demonstrando a reduzida competitividade do terminal. Ainda que os estados de Sergipe e Alagoas não tenham uma forte dinâmica industrial e um grande mercado consumidor, é importante modernizar e ampliar as atividades portuárias e marítimas, visando o desenvolvimento econômico regional (Tabela 4).

No ano de 2016 o fluxo de navios no Porto de Jaraguá/AL sofre a maior queda, devido à crise econômica e ao arrefecimento da demanda interna (Tabela 4). Para incentivar a cabotagem e o longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL (Figuras 2 e 3) é fundamental carrear recursos ociosos para o setor portuário dos dois estados, assegurar reserva de mercado, aumentar os financiamentos, impulsionar as inversões estatais e privadas, colocar em prática o modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada (proposta de Ignácio Rangel), entre outros.

Tabela 4: Movimentação total de navios no Porto de Jaraguá/AL, (2010-2017).

Anos	Total
2010	88 atracações
2011	87 atracações
2012	71 atracações
2013	109 atracações
2014	94 atracações
2015	88 atracações
2016	41 atracações
2017	47 atracações

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2018.

Figura 2: Instalações e navio atracado no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2017

Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa, 2017



Figura 3: Navio atracado e cais do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2017.



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa, 2017.

3.2. O PORTO DE JARAGUÁ/AL

No que tange ao sistema portuário de Alagoas (Tabela 5), este possui característica semelhante a Sergipe, já que apresenta relevância secundária no contexto regional nordestino. A menor dinâmica econômica e do mercado consumidor dos estados de Alagoas e Sergipe, assim como os reduzidos investimentos setoriais, são fatores explicativos desse contexto. Os estados da Bahia, Pernambuco e Ceará se destacam nos fluxos marítimos regionais. A atividade portuária permite estimular os setores primário, secundário e terciário da economia regional e nacional.

Tabela 5: Origem e destino da cabotagem no Porto de Jaraguá/AL, em 2017

Tipos de mercadorias	Porto de origem	Porto de destino	Total transportado (toneladas)
Bebidas	Itaqui/MA	Maceió/AL	202.318
Bebidas	Paranaguá/PR	Maceió/AL	10.994
Bebidas	Suape/PE	Maceió/AL	7.096
Combustíveis, óleos, minerais	Aratu/BA	Maceió/AL	61.590
Combustíveis, óleos, minerais	Cabedelo/PB	Maceió/AL	3.455
Combustíveis, óleos, minerais	Fortaleza/CE	Maceió/AL	10.459
Combustíveis, óleos, minerais	Santos/SP	Maceió/AL	134.223
Combustíveis, óleos, minerais	São Sebastião/SP	Maceió/AL	29.824
Combustíveis, óleos, minerais	Suape/PE	Maceió/AL	17.781
Combustíveis, óleos, minerais	T. A. de Guimarães/RN	Maceió/AL	16.047
Combustíveis, óleos, minerais	T. A. Madre de Deus/BA	Maceió/AL	8.304
Total	-	-	502.091

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2018

A cabotagem no Porto de Jaraguá (Maceió/AL) é mais ampla e diversificada em comparação ao Terminal Marítimo Inácio Barbosa (Barra dos Coqueiros/SE), movimentando mercadorias de estados do Sul, Sudeste e Nordeste do Brasil. A atividade portuária e as mercadorias que passam pelo transbordo do Porto de Jaraguá/AL geram reflexos positivos na economia do estado de Alagoas (empregos e renda). Entretanto, para haver um incremento do efeito multiplicador interno em Sergipe e Alagoas, é importante a ampliação e modernização do sistema portuário dos dois estados, valorizando, principalmente, a movimentação de carga geral e contêineres (maior valor agregado).

As estratégias e ações públicas são imprescindíveis para impulsionar o desenvolvimento econômico de Sergipe e Alagoas, mediante a atração de indústrias, empresas e serviços diversos. Ademais, um setor portuário dinâmico significa aproveitar melhor a produção e a comercialização de mercadorias da Petrobras, através da expansão da cabotagem e do longo curso e da redução da dependência de outros portos do Nordeste (Tabela 6).

Tabela 6: Origem e destino do longo curso no Porto de Jaraguá/AL, em 2017.

Tipos de mercadorias	Porto de origem	País de destino	Total transportado (toneladas)
Açúcares e produtos de confeitaria	Maceió/AL	Canadá	10.000
Açúcares e produtos de confeitaria	Maceió/AL	Tunísia	2.706
Bebidas e vinagres	Maceió/AL	Estados Unidos	3.884
Total	-	-	16.590

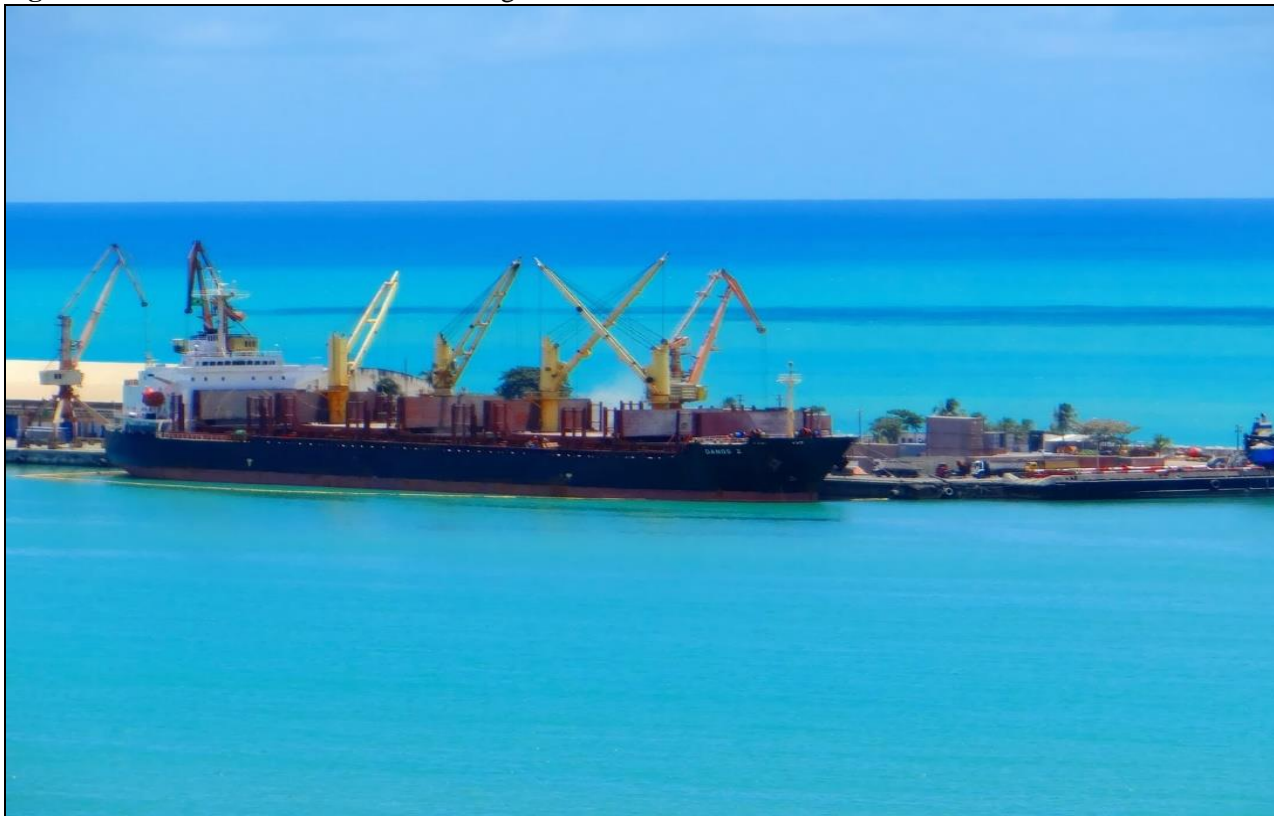
Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2018.



Os fluxos marítimos do Porto de Jaraguá/AL (Figuras 4 e 5) abrangem países da África e América do Norte, porém, em geral, são produtos que não possuem um alto valor agregado, sendo reflexo da dinâmica produtiva e econômica do estado, bem como da reduzida modernização que prejudica as operações de carga geral e contêineres. É interessante para o desenvolvimento regional a expansão, principalmente, dos portos menos dinâmicos da região Nordeste, visando fomentar as interações espaciais, os investimentos, a produção, a circulação, o comércio, a construção civil e os empregos, em especial, nos estados de Sergipe, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Nesse sentido, cabe destacar o planejamento estratégico da China em relação ao setor portuário, que tem como um dos pilares – além da modernização e expansão das conexões multimodais/intermodais – a construção e ampliação de outros portos menos dinâmicos. Isso tem como objetivo fomentar a economia chinesa e redistribuir os fluxos marítimos no território, ou seja, despolarizar a movimentação de cargas para estimular os investimentos, e ainda atrair capital e trabalho para outras regiões e províncias do país. Na atualidade, os complexos portuários de Xangai, Hong Kong, Guangzhou, Qingdao e Ningbo-Zhoushan possuem relevância não somente na China, mas nos fluxos marítimos globais.

Figura 4: Navio atracado no Porto de Jaraguá/AL, 2017



Fonte: Porto de Jaraguá, 2017

Figura 5: Instalações do Porto de Jaraguá/AL, 2017

Fonte: Porto de Jaraguá, 2017

Foi assinado, em março de 2018, a ordem de serviço para a dragagem de aprofundamento do Porto de Jaraguá/AL. Com a conclusão da obra, com prazo previsto de treze meses, o porto passará a receber embarcações com calado de até onze metros (atualmente, esse limite é de nove metros). As obras de dragagem foram orçadas em R\$ 30,8 milhões, incluindo o canal de acesso, a bacia de evolução e os berços de atracação. Apesar da melhoria relativa, ainda são necessárias maiores inversões em modernização e em infraestruturas, especialmente para atrair grandes embarcações de granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral. Após essa obra, navios graneleiros que aportarem em Maceió/AL, por exemplo, terão seu limite de tonelada de porte bruto (TPB) ampliado de 40 mil para 60 mil. Isso permitirá elevar relativamente a competitividade portuária (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, 2018).

Com capacidade para escoamento de quatro milhões de toneladas por ano, o Porto de Jaraguá/AL é o maior exportador de açúcar do Nordeste. A unidade funciona sete dias por semana e dispõe de oito berços de acostagem para operações de carga e descarga de mercadorias, além de comercial e cinco armazéns (Figura 6).



Figura 6: Vista aérea do Porto de Jaraguá/AL, 2017

Fonte: Porto de Jaraguá, 2017

A recuperação do emprego, da renda e do consumo em Sergipe, em Alagoas e no Brasil, principalmente entre 2003 e 2013, gerou, conseqüentemente, o incremento da circulação do capital, ao mesmo tempo em que criou necessidade de aprimoramento da logística privada para mitigação dos prejuízos decorrentes dos gargalos infraestruturais e satisfação da demanda interna e externa. Nesse sentido, diversos portos/terminais brasileiros apresentaram modernizações na última década, como Suape/PE, Pecém/CE, Santos/SP, Navegantes/SC, Itapoá/SC e outros.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – criado no governo Lula da Silva – iniciou suas obras em 2007, possuindo como objetivo principal expandir e melhorar as infraestruturas existentes no território nacional (transportes, energia, comunicações etc.), para diminuir os gargalos gerados pela falta de investimentos em obras estruturantes, sobretudo na década de 1990 no Brasil. Todavia, maiores inversões do PAC no Porto de Jaraguá/AL e no TMIB/SE são essenciais para reduzir relativamente os pontos de estrangulamento existentes, fomentar a geração de empregos e renda e aumentar as trocas internas e externas. Diferentemente do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE, que não recebeu investimentos do PAC, o Porto de

Jaraguá/AL dispõe de R\$ 90 milhões para realizar melhorias em sua estrutura portuária nos próximos anos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, 2018).

Apesar dos gargalos existentes no território nacional e, sobretudo no Porto de Jaraguá/AL e no TMIB/SE, houve a partir do PAC muitos investimentos em transporte e energia (ainda que estes sejam insuficientes e com várias obras morosas e paralisadas, caso de trechos da BR-101), bem como a reativação da indústria naval (sobretudo entre 2005 e 2013), sendo estratégias relevantes para fomentar o efeito multiplicador interno.

No entanto, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) possui obstáculos que dificultam o andamento das obras, com destaque à burocracia, modelo neoliberal de concessão de serviços públicos ao setor privado (caso do TMIB), falta de carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos (transportes, energia, saneamento básico etc.), concentração da terra urbana e rural, desapropriações onerosas ao setor público, capital rentista e especulativo, concentração de recursos no sistema financeiro, ajuste fiscal severo, paralisações de muitas obras decorrentes de problemas jurídicos e de ações da Operação Lava Jato, entre outros.

Uma eficiente intermodalidade (caminhão, trem e navio) é relevante, pois aumenta a fluidez das mercadorias a serem transportadas aos centros consumidores. Todavia, muitos portos/terminais do país não possuem ligação ferroviária ou esta encontra-se sucateada, caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e do Porto de Jaraguá/AL. Além dos problemas nos fixos, demandam-se também avanços e readequações no sistema normativo e tributário, padronização dos processos de alfandegamento, necessidade de existência de portos secos e terminais alfandegados localizados estrategicamente na região Nordeste etc.

Os sistemas portuários e os territórios sergipano e alagoano carecem de uma multimodalidade/intermodalidade de qualidade para reestruturar a matriz de transportes, fomentar a circulação, estimular as inversões do capital produtivo e de transportes, atuação de novos operadores logísticos, atrair mercadorias, empresas, armadores e navios de maior porte, entre outros. As empresas trabalham cada vez mais com estoques reduzidos pelo sistema *just in time*, com um “giro” mais rápido nos armazéns e pátios e, dessa maneira, necessitam de maior agilidade nos transbordos. Além disso, seria interessante fomentar a construção naval nesses estados, pois é um segmento industrial que possui grande capacidade de gerar efeito multiplicador interno na economia.

O aumento da eficiência operacional (tempo, custo e qualidade) é essencial na competição regional, nacional e global. Assim, demanda-se, sobretudo nos estados de Sergipe e Alagoas, maior participação de Operadores de Transporte Multimodal (OTMs); o surgimento de terminais



alfandegados e/ou portos secos (são fundamentais para apoiar as operações marítimas e aéreas); avançar no despacho aduaneiro simplificado (desburocratização das cargas); otimização das estratégias logísticas (transportes e armazenamento); e modernizações técnicas (equipamentos, *softwares*, instalações etc.).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há necessidade de investimentos em todos os modais de transportes no país, principalmente no ferroviário, no hidroviário e na intermodalidade. Dessa maneira, haverá um maior equilíbrio entre as diferentes modalidades de circulação no território (reestruturação da matriz de transportes), com ganhos econômicos e sociais. Como exemplos, têm-se a redução dos custos de circulação; redistribuição dos fluxos no espaço nacional; maior competitividade dos produtos brasileiros; geração de empregos e renda (na indústria ferroviária, nos estaleiros, na construção civil pesada, nas indústrias de base e bens de capital etc.); mitigação dos congestionamentos nos acessos dos principais portos do país; menor perda/avaria nas cargas; arrefecimento dos acidentes rodoviários; queda do preço final das mercadorias; entre outros.

O fomento do setor portuário de Sergipe e Alagoas depende de vários fatores, quais sejam: presença do Estado como agente planejador e indutor; aumentar as inversões públicas e privadas; impulsionar a modernização tecnológica; realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada; estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antiocioso); expandir os financiamentos; assegurar reserva de mercado e reduzir os afretamentos de navios estrangeiros; reduzir a burocracia; expansão da multimodalidade/intermodalidade etc.

O setor portuário de Sergipe e Alagoas, em especial, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) e o Porto de Jaraguá, carecem de modernização e apresentam pontos de estrangulamento que prejudicam a economia dos dois estados. Para a otimização do transporte marítimo são essenciais o planejamento estatal setorial (logística de Estado), os investimentos públicos e privados (em infraestruturas, tecnologias, equipamentos, comunicações e navegação), e a otimização das estratégias logísticas das empresas de transporte e armazenamento.

Diversos gargalos prejudicam o setor portuário de Sergipe e Alagoas, como a excessiva burocracia, o modelo neoliberal de concessão, os reduzidos investimentos públicos e privados, a necessidade de dragagem para aprofundamento dos canais de navegação e das áreas de atracação dos navios, a falta de incorporação tecnológica (*portêineres*, *transtêineres*, *ship loaders*, *softwares* etc.), a inexistência de um plano estratégico para fomentar o setor nos dois estados, entre outros.

Em decorrência da reduzida modernização e expansão dos portos de Sergipe e Alagoas, muitas cargas desses estados são movimentadas, principalmente, pelos complexos de Salvador/BA e Suape/PE. Diante disso, é fundamental que investimentos públicos e privados fomentem a atividade portuária sergipana e alagoana (cabotagem e longo curso), pois são importantes para estimular o efeito multiplicador interno e o desenvolvimento econômico, especialmente a geração de empregos e renda (construção civil, empresas transportadoras, estaleiros, firmas prestadoras de serviços especializados, terminais alfandegados etc.).

REFERÊNCIAS

ALAGOAS/RIO GRANDE DO NORTE. **Administração do Porto de Maceió (APMC)**. Informações e dados estatísticos. Maceió, 2017, 2018.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos. Brasília, 2017, 2018.

BRASIL. **Ministério do Planejamento**. Dados estatísticos. Brasília, 2017, 2018.

BRASIL. **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil**. Dados Estatísticos. Brasília, 2017, 2018.

CORRÊA, Roberto L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (Org.). In: **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. A dinâmica atual do comércio exterior de Sergipe. In: **Gedriblog**, 2016.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. **Circulação, transportes e logística no setor portuário e marítimo brasileiro**. Vila Velha: Above, 2014.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil: alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. **Tese de Doutorado em Geografia**. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2012.

KEYNES, John. M. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. São Paulo: Atlas, 1982.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política (livro II)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

PEREIRA, Ronald dos S. O setor portuário de Sergipe: o caso do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Barra dos Coqueiros/SE. **Monografia de Bacharelado em Geografia**. Universidade Federal de Sergipe (UFS). São Cristóvão, 2016.

RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas** (v. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB). **VLI Multimodal S.A.** Informações e dados estatísticos. Barra dos Coqueiros, 2017, 2018.



Recebido em 31 de maio de 2018
Aprovado em 08 de dezembro de 2018