

FISCALIZAR COM FLUIDEZ: O NÓ LOGÍSTICO ADUANEIRO DE FOZ DO IGUAÇU-PR E O USO CORPORATIVO DO TERRITÓRIO**SUPERVISE WITH FLUIDITY: THE CUSTOM LOGISTIC NODE OF THE FOZ DO IGUAÇU-PR AND THE CORPORATE USE OF THE TERRITORY****FISCALIZAR CON FLUIDEZ: EL NODO LOGÍSTICO ADUANERO DE FOZ DO IGUAÇU-PR Y EL USO CORPORATIVO DEL TERRITORIO**

Roberto França da **SILVA JUNIOR**¹
roberto.unila@gmail.com

Resumo

A circulação, no atual período histórico, não é realizada apenas por meio de técnicas que viabilizam a movimentação de mercadorias e informações, mas por normas e instituições que regulam, organizam e potencializam esses fluxos. Essas condições técnico-normativas estão reunidas nos portos secos, nós logísticos alfandegados capazes de viabilizar a fluidez necessária a determinados circuitos espaciais de produção, ao mesmo tempo que servem ao controle fiscal. A atuação do porto seco como nó de circuitos espaciais nos põe a pensar o território usado como um recurso para os agentes corporativos, cuja atuação se dá em consonância com o estado, sendo a logística territorial uma materialização dessa relação e do conhecimento das empresas a respeito do território, com todas as suas normas, seus limites, seus trunfos etc. Tendo em vista essas questões, o objetivo deste artigo é analisar o porto seco de Foz do Iguaçu-PR e a importância crescente dos nós logísticos aduaneiros nos processos tributários e, sobretudo, com o incremento de elevada densidade técnico-normativa-informacional. Com esses elementos postos em discussão, constata-se que o porto seco rodoviário de Foz do Iguaçu incorporou técnicas e normas que capacitaram o nó logístico aduaneiro em elevar fluidez, garantindo fluidez aos circuitos espaciais de produção, ao mesmo tempo em que ampliou o controle fiscal, assegurando uma importante arrecadação para o estado, auferindo lucros com o aumento da movimentação de caminhões. A ideia é fiscalizar com fluidez, em uma regulação híbrida do território entre estado e corporação que detém a concessão, demarcando normas, tentando estabelecer poder sobre os fluxos em meio à uma conflituosa dinâmica de fronteira.

Palavras-chave: logística territorial; portos secos; nós logísticos; Foz do Iguaçu (PR); circulação.

¹ Professor Adjunto 2 da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (Unila).

Abstract

The movement of goods is carried out by techniques and norms. The techniques allow the movement of goods and information. Norms and institutions regulate, organize and enhance flows. High density techniques and standards are in dry ports, nodes logistics giving fluidity production circuits at the same time serving to the supervisor control. Considering the territory used, the dry port is a feature of State to corporate agents, and territorial logistics, is the materialization of this relationship and knowledge of companies for the territory. Based on the presented problem, the purpose of this article is to analyze the dry port of Foz do Iguaçu-PR and the growing importance of nodes logistics in tax proceedings, especially with the increase of technical and norms. With these elements put into discussion, noted that the dry port of Foz do Iguaçu has incorporated techniques and rules that have enabled the Customs logistics node in raise fluidity, ensuring fluidity space circuits of production, at the same time extended the tax control, ensuring an important fundraiser for the State, earning profits with the increased movement of trucks. The idea is to oversee fluidly, in a hybrid territory regulation between State and Corporation that holds the concession, establishing standards, trying to establish power over streams in the midst of a contentious border dynamics.

Key-words: Territorial logistics; dry ports; nodes logistics; Foz do Iguaçu (PR); Circulation.

Resumén

La circulación, en el período histórico actual, no se realiza sólo a través de técnicas que permiten el movimiento de mercancías e información, pero por reglas e instituciones que regulan, organizan y aprovechan estos flujos. Estas condiciones técnicas se cumplen en puertos secos regulados, en condiciones de servidumbre logística capaz de facilitar la fluidez necesaria para ciertos circuitos espaciales de producción, al mismo tiempo que sirve al control fiscal. El puerto como nodo de circuito espacial pensando el territorio utilizado como un recurso para agencias corporativas, cuya actuación en consonancia con el estado, consigue ser logística territorial una materialización de esta relación y conocimiento de las empresas en relación con el territorio, con todas sus reglas, sus límites, activos etc.. En vista de estas cuestiones, el objetivo de este artículo es analizar el seco puerto de Foz do Iguaçu-PR y la creciente importancia de nosotros logística aduanera en los procesos fiscales y, sobre todo, con el aumento de la normativa técnico-informativo de alta densidad. Con estos elementos en discusión, señaló que el puerto seco de Foz do Iguaçu ha incorporado técnicas y reglas que han permitido el nodo de logística aduanera en aumentar fluidez, garantizando fluidez circuitos de espacio de producción, al mismo tiempo amplió el control de impuestos, asegurando un importante recaudador de fondos para el estado, obteniendo ganancias con el mayor movimiento de camiones. La idea es supervisar de manera fluida, en un Reglamento de territorio híbrido entre el estado y la Corporación que tiene la concesión,

establecimiento de normas, tratando de establecer el poder sobre arroyos en medio de una dinámica de frontera discutible.

Palavras-clave: Logística territorial; puertos secos; nodos logísticos; Foz do Iguaçú (PR); Circulación.

1. INTRODUÇÃO

A globalização é materializada por três pressupostos: "a unicidade técnica, a convergência dos momentos e a unicidade do motor" (SANTOS, 1994, p. 49). Com base nesses fatores, e a partir das crises do petróleo e do fordismo (anos 1970), novas estratégias de mobilidade das mercadorias e de comércio internacional foram elaboradas, possibilitando uma reestruturação logística na escala mundial.

Essa reestruturação logística permitiu a formação de complexas redes de produção e consumo, mobilizando os mais diversos agentes e cadeias de valores (SILVA JUNIOR, 2009). Esse movimento não é desprovido de controle por parte do Estado, especialmente em relação à tributação.

Santos (1985, p. 67) chama as redes de "um conjunto articulado de fixos e fluxos". Em outra publicação, ao falar sobre o método geográfico, Milton Santos explica que:

Os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábricas) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos. Então, se considerarmos que espaço formado por fixos e fluxos é um princípio de método para analisar o espaço, podemos acoplar essa idéia a idéia de tempo. Os fluxos não têm a mesma velocidade (SANTOS, 1997, p.164).

Para realizar a tributação decorrente do intenso comércio exterior, o Estado também faz uso de nós logísticos aduaneiros, tais como: aeroportos com capacidade cargueira; plataformas logísticas; portos fluviais; portos marítimos, portos secos etc. Estes nós logísticos são cada vez mais providos de técnicas (especialmente tecnologias da informação) e normas (especialmente normas fiscais).

Ao longo das últimas quatro décadas, o comércio internacional apresentou alterações substantivas em relação aos procedimentos técnico-normativos, e isto ocorreu em função da elevação da oferta e da demanda de mercadorias, além da contínua promoção da fluidez territorial.

O aumento da fluidez territorial na escala mundial parte dos mais diversos agentes, desde o Estado, passando por toda a sorte de corporações industriais, até chegar às empresas de logística, que por sua vez, passaram a utilizar os novos conhecimentos em administração de fluxos, propiciando a coordenação racional dos deslocamentos de mercadorias pelo capital.

O principal resultado dessa reestruturação logística foi o aprofundamento da divisão internacional do trabalho, pois ampliou as possibilidades de as empresas deslocarem a produção para lugares cada vez mais distantes, tornando o comércio mais complexo, demandando, deste modo, novos usos do território, que são explicados pelas infraestruturas implantadas, pela dinâmica da sociedade e da economia. Segundo Santos & Silveira:

São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que juntamente com o alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS & SILVEIRA, 2006, p. 21).

Na perspectiva do grupo de Estudos Territoriais Brasileiros (2004), território usado é sinônimo de espaço geográfico. Os membros do grupo entendem que a perspectiva de território usado conduz a ideia de espaço banal, o espaço da interrelação entre os fenômenos e a totalidade social, que leva em consideração os objetos (materialidade) e as ações (dinâmica social).

Para os atores hegemônicos, o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território. Por outro lado, as situações resultantes nos possibilitam, a cada momento, entender que se faz mister considerar o comportamento de todos os homens,

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Fóz do Iguaçú – PR e o uso corporativo do território. **Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE**, v. 4, nº 7, p. 88 – 102, jul./dez. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoece>

instituições, capitais e firmas (ESTUDOS TERRITORIAIS BRASILEIROS, 2004, p. 261).

Um dos processos decorrentes das novas formas de circulação e usos corporativos do território, foi a interiorização das aduanas. No Brasil, essa interiorização foi normatizada e conduzida pela Receita Federal do Brasil (RFB), assim como na maior parte dos países por seus respectivos órgãos. Os portos secos foram distribuídos estrategicamente pelos territórios nacionais para operacionalizar o controle dos fluxos de mercadorias.

Um porto seco é um terminal interior alfandegado, podendo ser intermodal ou não, estabelecido em ponto estrategicamente definido, com a capacidade jurídica para o controle aduaneiro. O principal objetivo é dar maior velocidade às entradas e saídas de mercadorias, contribuindo para a fluidez territorial, ao mesmo tempo em que há o controle sobre as riquezas que circulam em estado puro².

Do ponto de vista geográfico, podemos tratar os portos secos como nós logísticos.

Os nós logísticos figuram como equipamentos especialmente concebidos e normatizados para concentrar e redistribuir mercadorias no território; são pontos que interligam redes de circulação, elevando os níveis de competitividade de alguns circuitos espaciais produtivos (BRAGA, 2013, p. 7).

Pensando no território como uma organização em rede composta por linhas e nós, as conexões e a realização dos fluxos materiais são efetivadas, com maior volume, por nós logísticos (terminais portuários, portos secos, aeroportos, centros de distribuição, plataformas logísticas, entre outras infraestruturas). Esses pontos são elos que promovem a fluidez nas redes técnicas e logísticas. Entretanto, quanto mais organizados, mais favorecem a competitividade das regiões. A localização dos nós logísticos se baseia na hierarquia da própria rede urbana. A essa organização no território chamamos de logística territorial (SILVA JUNIOR, 2009).

² Trata-se da contradição (dialética) entre a busca de fluidez territorial com controle fiscal.

Essa topologia hierárquica e concentrada de acordo com a competitividade de cada região, relaciona-se à “produção hegemônica da circulação corporativa” (CASTILLO & FREDERICO, 2010, p. 20). De acordo com o autor:

O conceito de região competitiva deriva diretamente da idéia de coesão regional decorrente de vetores externos e fundamentada em arranjos organizacionais [...]. Trata-se de um compartimento geográfico caracterizado pela especialização produtiva obediente a parâmetros externos (em geral internacionais) de qualidade e custos. Essas regiões, preferencialmente, são as que atraem os investimentos públicos e privados [...] (CASTILLO & FREDERICO, 2010, p. 20).

Diante das considerações desta introdução, analisaremos o controle fiscal e a busca por fluidez (seletiva e competitiva) no porto seco rodoviário de Foz do Iguaçú-PR. Para tal intento, realizamos trabalho de campo e levantamento de reportagens sobre o porto a fim de compreender esses processos, aparentemente contraditórios, de obter mais velocidade nos fluxos com aumento de eficiência tributária.

2. OS PORTOS SECOS DO BRASIL E A RECEITA FEDERAL

Os portos secos são elementos constituídos sob a fragmentação do processo produtivo, daí a imposição de ações normadas, criação de mais objetos técnicos e mais regulação (da economia e do território). Destarte:

[...] as novas necessidades de complementaridade surgem paralelamente à necessidade de vigiá-las, acompanhá-las e regulá-las. Estas novas necessidades de regulação e controle estrito mesmo à distância constituem uma diferença entre as complementaridades do passado e atuais (SANTOS, 2004, p. 232).

Segundo Antas Jr.:

A norma pode ser vista como o resultado da tensão e/ou da harmonia entre objetos e ações que constituem o espaço geográfico; dito de outro modo, como decorrência da indissociabilidade entre configuração territorial e uso do território, determinantes de diferentes tipos de normas (ANTAS JR., 2005, pp. 63-64).

Considerando a visão de Antas Jr., as normas derivam das técnicas, das ações sobre o uso dos objetos e da imposição de limitações acerca dos usos sobre determinadas técnicas, não haveria a possibilidade de movimentação de mercadorias sobre os territórios. Portanto, refletindo um pouco mais a respeito do atual período histórico, podemos afirmar que sistemas normativos são elaborados para garantir a organização e a fluidez das trocas internacionais, mas esse processo tem temporalidades (tempos de ocorrência) distintas em cada país. As normas incidem diretamente nos custos de circulação de mercadorias, especialmente na determinação dos tempos de rotação de capital.

No Brasil, os portos secos foram criados no início da década de 1970 como Centrais Aduaneiras do Interior (CAIs). A partir de maio de 1996 passaram a ser chamados de Estações Aduaneiras do Interior (Eadis) – como recintos alfandegados de uso público. A denominação Porto Seco passou a ser utilizada oficialmente a partir de janeiro de 2003, com uma “remodelagem” do regulamento aduaneiro.

De acordo com a Receita Federal, “portos secos 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”. Esta concepção “oficial”, por ora será apreendida, compreendendo o elemento jurídico como fundamental. No Brasil, todos os portos secos possuem postos da Receita Federal que executam os serviços aduaneiros sob sua responsabilidade, além do “processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País” (RECEITA FEDERAL, 2012).

Os portos secos oferecem diversos serviços. Sob a norma jurídica federal também é realizado o *drawback*, regime aduaneiro especial instituído em 1966, pelo Decreto Lei nº 37, de 21/11/66, “consiste na suspensão ou eliminação de tributos incidentes sobre insumos importados para utilização em produto exportado”. A estrutura incentiva as exportações, “pois reduz os custos de produção de produtos exportáveis, tornando-os mais competitivos no mercado internacional”.

Os portos secos, em muitos casos, possuem áreas climatizadas e refrigeradas; áreas segregadas para produtos químicos; posto do Ministério da Saúde (MS); posto do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e posto da Polícia Federal (PF). Os serviços aduaneiros nos portos secos chegam a ser 30% menores que nos portos e 90% menores que nos aeroportos (RECEITA FEDERAL, 2012).

Sobre portos secos, Mónica Arroyo elaborou um importante estudo que discute as bases da fluidez e a porosidade territorial, ou seja, o conjunto de estruturas fixas, como ferrovias, hidrovias e rodovias, associado a uma “base normativo-institucional na regulação do movimento de mercadorias voltadas para a exportação” (ARROYO, 2005, p. 211).

A autora também apresenta o processo de privatização que amplia o poder dos grandes grupos econômicos, e que acabam por administrar a base material fixa constituída, impondo as suas normas. “Paralelamente, existe um conjunto de instituições públicas e privadas que, através de leis, regras, medidas, programas, acordos e estratégias, opera como estímulo à abertura do território” (ARROYO, 2005, p. 211).

Para Arroyo (2005, p. 212), o aumento da pauta de exportação e o processo de “liberalização” comercial sob o imperativo da fluidez, fizeram o Brasil se adaptar a este movimento por meio de uma base normativo-institucional e do desenvolvimento técnico das bases da fluidez. As empresas gestoras de fluxos de mercadorias (SILVA JUNIOR, 2009) também tiveram que se adaptar, assim como os portos, que tiveram que realizar transformações técnicas e políticas.

Para Arroyo (2005, p. 212), os portos secos são verdadeiros enclaves territoriais que servem à fluidez exigida pelo capital. A autora denominou esse processo como “porosidade territorial”, numa clara alusão ao que “dá passagem”, ao “que se move”, ao “que se desloca”.

3. O PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU

Foz do Iguaçu foi emancipada de Guarapuava em 1918, e a partir de 1920 sua integração é iniciada com a construção da estrada ligando-a à Curitiba. No final da década de 1950, iniciou-se o asfaltamento do que seria, a partir de 1973, a BR-277, rodovia que corta o estado de leste a oeste, de Paranaguá à Foz do Iguaçu. A inauguração desta estrada asfaltada foi em 1969, quando era denominada “Grande estrada”, quatro anos após a inauguração da Ponte da Amizade.

Com um legado de ex-colônia militar com vistas à ocupação do território e delimitação de limites fronteiriços (1889), como uma histórica “agência fiscal” (1897), com localização estratégica (rota para exportações e importações do Paraguai), e, com consequentes infraestruturas de circulação em uma região trinacional (duas pontes internacionais e sendo construída uma terceira – novamente ligando Brasil e Paraguai), Foz do Iguaçu configura-se com um nó estratégico na circulação de mercadorias e serviços.

Apesar de lindeira ao Rio Paraná, Foz do Iguaçu não tem um passado portuário em razão das condições histórico-geográficas. O porto mais utilizado era o Porto Meira (atualmente nome do bairro onde localizava-se o porto), que ligava Brasil e Argentina antes da inauguração da Ponte da Fraternidade, em 1985. A ponte recebeu o nome oficial do então falecido presidente Tancredo Neves.

Esta ponte acabou por integrar toda a região fronteiriça trinacional. Trata-se de uma integração rodoviária de três municípios, originalmente separados pelas águas dos rios Paraná e Iguaçu, o que acabou dinamizando sistemas de controle aduaneiro de elevada densidade técnico-normativa.

Em 1992, após sedimentação das principais infraestruturas aduaneiras e de circulação, emerge a Estação Aduaneira do Interior (Eadi) de Foz do Iguaçu, inicialmente sob a administração da Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná (Codapar), que administrou o recinto até 2002, quando foi aberta nova licitação, onde o permissionário passou a ser a Elog, empresa que administra 11 portos secos.

O porto seco de Foz do Iguaçu tem uma área total de 150.000 m², sendo 2.000 m² de armazéns comuns; 3.300 m² de armazéns químicos; 8 docas; 750 vagas de caminhões.

A Elog divulga, três vezes por semana, a movimentação nos portos secos de fronteira. Em relatório divulgado em 30 de Janeiro de 2014 (das 12h do dia 29/01 às 12h de 30/01), passaram pelo porto seco de Foz do Iguaçu, 250 veículos para operações de exportação, com tempo médio de 17h25 e, 216 para importação, com tempo médio de 39h15. A situação de momento, no ato da divulgação do relatório era a seguinte:

- Operação Noturna: durante a Operação Noturna em 29/1, a Elog registrou a passagem de 100 veículos. As operações noturnas foram feitas numa média de 5h45.
- Conferência física: realizadas 11 conferências físicas, com 12 aguardando.
- Movimentação externa: no momento, existem 15 veículos no pré-cadastro na área de exportação, todos autorizados a entrar no Porto. Todos os veículos na área de importação foram recepcionados.
- Resultado do mês: desde dia 1º do mês de Janeiro, a unidade de Foz do Iguaçu, registrou um total de 10.030 na entrada de veículos e 10.051 na saída.

De acordo Antônio da Rocha, superintendente da empresa Elog para a Região Sul, o porto seco de Foz do Iguaçu movimentou R\$ 11 bilhões em mercadorias, de janeiro a setembro de 2014, com um fluxo de 120.125 veículos. Para o superintendente, o maior volume foi de exportações, que movimentou R\$ 6,5 bilhões. Destaca-se a exportação de maquinário e insumos agrícolas ao Paraguai. As principais mercadorias operadas no porto são: farinha de trigo, milho e trigo na importação, além de fertilizantes, papel e cerâmica para exportação. Paraguai e Argentina são os principais países de origem e destino das mercadorias, seguido pelo Chile.

Os serviços oferecidos no porto seco de Foz do Iguaçu são: armazenagem alfandegada (importação e exportação) – depósito alfandegado certificado;

armazenamento geral; silo de 54 m³; depósito especial; atendimento especializado para cargas especiais; pátio para produtos químicos; câmara fria; entreposto aduaneiro; admissão temporária; exportação temporária; trânsito aduaneiro; drawback; scanner - redução em até 50% no tempo de permanência nos terminais; operação 24 horas; gestão completa em segurança.

Trabalham no porto seco de Foz do Iguaçu, cerca de 140 funcionários, que atuam nos seguintes segmentos: serviços de pesagem, armazenagem, estadia, movimentação, etiquetagem e selagem. No porto seco atuam os seguintes órgãos fiscalizadores: Mapa, Receita Federal e Anvisa.

A fiscalização é um dos principais pressupostos do Estado, que por sua vez, estrutura redes de poder e de inspeção das normas. A aduana é uma das infraestruturas responsáveis pelo controle estatal dos fluxos. No processo de interiorização portuária, a fronteira foi um dos territórios pensados estrategicamente para o estabelecimento de portos secos.

No caso dos portos secos em regiões de fronteira, ocorre uma regulação híbrida do território e das fronteiras. Os portos secos, em geral, são permissionários ou concessionários do uso do território e suas normas, mas imprimem novas normas a partir da elevada densidade técnica.

A densidade técnico-normativa se incrementa no sentido do estabelecimento do ritmo logístico, pois existem esforços intensos em técnicas, normas e conhecimento, voltados para a fluidez do território. Isso pode ser demonstrado enfaticamente em reportagens sobre os referidos portos secos: “Porto seco de Foz do Iguaçu bate recorde no tempo de liberação dos veículos” (CBN, 2013).

A manchete e a respectiva matéria apresentam e demonstram os esforços na redução dos tempos de parada no porto, acelerando os fluxos e contribuindo para a diminuição dos custos aos usuários. Em Foz do Iguaçu, o tempo médio para a liberação de cargas de exportação caiu de 27 horas, em abril de 2012, para 19 horas, em abril de 2013, totalizando uma redução de 30%. Na importação diurna, essa redução foi de 35%, passando de 57 horas, em abril de 2012, para 37 horas, em abril de 2013. A importação noturna registrou 50% de redução no tempo de permanência dos caminhões no porto seco (CBN, 2013).

Isso foi possível mediante mudanças nas normas da RFB e na permissão do uso de um escâner no pátio. Este equipamento realiza a verificação da carga em 30 segundos, não tendo a necessidade de descarga do veículo. As imagens geradas são transmitidas para quatro monitores nas salas da própria RFB. Em caso de dúvidas na visualização das imagens, os auditores fiscais podem submeter o veículo à uma nova travessia pelo escâner ou a fazer a averiguação física, com o descarregamento parcial ou total da carga.

O incremento das normas e técnicas nos recintos alfandegados proporciona, progressivamente, o aumento da velocidade dos fluxos, alterando o modo das interações espaciais, capilarizando fluxos mais densos e extensos. As redes logísticas se tornam mais complexas, assim como os circuitos produtivos, compondo novas territorialidades.

Redes logísticas se formam a partir da complementaridade logística entre Estados, empresas e órgãos públicos. A relação entre as instituições e agentes de circulação corporativos demarca uma solidariedade organizacional, no qual condições e espaços são viabilizados para a realização das cadeias logísticas (SILVA JUNIOR, 2011), em torno da melhor organização de alianças e relacionamentos. Emergem verticalidades e interdependências hierárquicas diante das necessidades de cooperação entre os lugares. A solidariedade organizacional será a interdependência produzida a partir de normas estabelecidas por interesses mercantis e em função do mercado (SANTOS & SILVEIRA, 2006, p. 307). A menção ao mercado é a de dispersão das unidades de produção, circulação e vendas.

As trocas se ampliam e colocam “os dispositivos logísticos” com “uma posição central, pois a dispersão dos fornecedores, produtores e consumidores exige uma grande capilaridade dos sistemas de transporte enquanto a organização da produção em rede supõe uma conexão perfeita entre os nós e vetores” (MONIÉ, 2009, p. 3).

Cabe aqui, recuperarmos a teoria de Milton Santos sobre a relação entre fluidez e normas. De acordo com Santos (2004, p. 275), sendo a fluidez uma entidade sociotécnica, ela só pode ser atingida por intermédio de sistemas de normas, adequado aos novos sistemas de objetos e aos novos sistemas de ações

na escala mundial. A produção da fluidez é, também, um cometimento composto pela ação do poder público e do setor privado, consistindo em uma “natureza mista e ambígua”, cabendo, portanto, ao Estado, fornecer o território dos macrossistemas técnicos “sem os quais as demais técnicas não se efetivam”. A análise cabe, certamente, ao entendimento dos portos secos na rede logística.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A emergência da logística se deve a fatores eminentemente econômicos, assegurados por inovações das técnicas de circulação (transportes, telecomunicações, TIC etc.). Todavia, sua existência e atuação também são normativas. Nesse sentido, a logística representa uma forma histórica de circulação inventada na década de 1960 (corporativa, portanto, parcial, pois não abrange a totalidade da circulação), que implica na constituição de novas políticas territoriais diante dos obstáculos técnicos e/ou normativos, formando novas territorialidades a partir do controle e uso do território. Este uso é corporativo, seletivo e racional.

Esse movimento, associado à reestruturação logística da década de 1970 e à manutenção do controle do Estado acerca da tributação, possibilitou a interiorização de aduanas em vários países. No caso brasileiro, a interiorização resultou em portos secos com a prestação de serviços adicionais que permitiram, progressivamente, o aumento de velocidade dos fluxos de mercadorias, porém, sem perder o controle sobre os principais volumes transportados na fronteira.

Como a interiorização das aduanas veio acompanhada pelo movimento de concessões e permissões, o poder sobre os fluxos é regulado de modo híbrido entre Estado e empresa. O porto seco de Foz do Iguaçu é controlado pelos agentes públicos federais, mas sobretudo pela empresa Elog logística, que controla todos os portos secos de fronteira na região Sul do Brasil, o que demonstra o grande valor geográfico da fronteira com o Mercosul.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Fóz do Iguaçú – PR e o uso corporativo do território. **Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE**, v. 4, nº 7, p. 88 – 102, jul./dez. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoeuce>

Agradecimentos: Esta pesquisa teve apoio da Fundação Parque Tecnológico Itaipu (FPTI) – Fundação Araucária (Paraná). Quero aqui deixar registrado meus agradecimentos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAS JR., Ricardo Mendes. **Território e regulação:** espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.

ARROYO, Mónica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, María Laura (Org.). **Continente em chamas:** globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. pp. 210-242.

CASTILLO, Ricardo e FREDERICO, Samuel. **Dinâmica regional e globalização:** espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. In: Mercator. v. 9, n. 18, jan./abr, 2010. pp. 17-26. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/330/265>>.

CENTRAL BRASILEIRA DE NOTÍCIAS (CBN). **Porto Seco de Foz do Iguaçú bate recorde de movimentação em 2013.** Disponível em: <<http://noticias.cbnfoz.com.br/noticias-de-foz-do-iguacu/editorial/foz-do-guacu/10052013-24134-porto-seco-de-foz-do-iguacu-bate-recorde-no-tempo-de-liberacao-dos-veiculos>>. Acesso em 11/05/2013.

ESTUDOS TERRITORIAIS BRASILEIROS. O papel ativo da Geografia: um manifesto. In: BRANDÃO, Maria de Azevedo (Org.). **Milton Santos e o Brasil.** São Paulo: Perseu Abramo, 2004.

MONIÉ, Frederic. Desenvolvimento territorial nas cidades-porto da América do Sul. In: 12º Encuentro de Geografos de America Latina, 2009, Montevideú. **Anais...**, 2009. Disponível em: <http://egal2009.easyplanners.info/area01/1051_Frederic_Moine.pdf>. Acesso em 02/11/2012.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Fóz do Iguaçu – PR e o uso corporativo do território. **Revista GeoUECE - Programa de Pós-Graduação em Geografia da UECE Fortaleza/CE**, v. 4, nº 7, p. 88 – 102, jul./dez. 2015. Disponível em <http://seer.uece.br/geoeuce>

RECEITA FEDERAL. Brasília: Online, 2012. **Apresenta informações sobre os Portos Secos** (Recintos Alfandegados). Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/Default.htm>>. Acesso em: 15 nov. 2012.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico internacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9 ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Circulação e logística territorial**: a instância do espaço e a circulação corporativa. Tese (Doutorado em Geografia). Presidente Prudente: Unesp, 2009.

SILVA JUNIOR, Roberto França. Value chains and goods flow management in Brazil: reflections on territorial logistics. In: **Terrae**, v.8, n.1-2, 2011. pp. 43-51.

