



O SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE E ALAGOAS: LOGÍSTICA E FLUXOS DE MERCADORIAS.

Ronald dos Santos Pereira ¹

RESUMO

O artigo realiza uma análise da dinâmica portuária e marítima dos estados de Sergipe e Alagoas, com destaque aos fluxos de mercadorias, aos investimentos públicos e privados, aos pontos de estrangulamento e às modernizações, pois trata-se de um setor importante para o desenvolvimento regional. A dinâmica portuária de Sergipe e Alagoas, especialmente do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (Barra dos Coqueiros/SE) e do Porto de Jaraguá (Maceió/AL), é pouco expressiva quando se compara a outros portos e terminais do Nordeste e do Brasil (caso, por exemplo, de Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA), sendo importante a expansão e modernização para atender as demandas internas e externas. Fomentar o setor portuário sergipano e alagoano é relevante para o desenvolvimento regional, entretanto, os insuficientes investimentos públicos e privados e o modelo de concessão neoliberal (Estado não regulador) prejudicam a economia dos dois estados.

Palavras-chave: Setor Portuário, Logística, Transporte, Fluxos, Mercadorias.

ABSTRACT

The article analyzes the port and maritime dynamics of the states of Sergipe and Alagoas, highlighting the flow of goods, public and private investments, bottlenecks and modernization, as this is an important sector for regional development. The port dynamics of Sergipe and Alagoas, especially the Inácio Barbosa Maritime Terminal (TMIB) (Barra dos Coqueiros/SE) and the Port of Jaraguá (Maceió/AL), is not very expressive when compared to other ports and terminals in the Northeast and the Brazil (for example, Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE and Itaqui/MA), with expansion and modernization being important to meet internal and external demands. Fostering the port sector in Sergipe and Alagoas is relevant for regional development, however, insufficient public and private investments and the neoliberal concession model (non-regulatory state) harm the economy of both states.

Keywords: Port Sector, Logistics, Transport, Flows, Goods.

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 redes e fluxos no espaço. Portos e terminais modernos atraem mercadorias de cabotagem e longo curso (importação e exportação), gerando reflexos econômicos positivos em âmbitos regional

¹ Mestre do Curso de Geografia da Universidade Federal de Sergipe- UFS, ronaldsantos19@hotmail.com;



e nacional. O transporte marítimo contribui com a circulação de produtos no território brasileiro (cabotagem) e articula o Brasil a outros países (longo curso), sendo importante para as redes, os fluxos, as interações espaciais e o desenvolvimento econômico.

Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala. A logística privada e as infraestruturas possuem uma relação de coexistência, contudo, possuem significados distintos. Em muitos casos, as estratégias logísticas atenuam os pontos de estrangulamento existentes no sistema de transportes, sem que isso represente melhorias nos fixos. A dinâmica portuária de Sergipe e Alagoas é pouco expressiva quando se compara a outros portos e terminais do Nordeste e do Brasil (caso, por exemplo, de Salvador/BA, Suape/PE e Pecém/CE), sendo importante a expansão e modernização para atender as demandas internas e externas.

Desse modo, o presente trabalho possui como objetivo analisar a dinâmica portuária dos estados de Sergipe e Alagoas, com destaque aos fluxos de mercadorias (cabotagem e longo curso), aos investimentos públicos e privados, aos pontos de estrangulamento e às modernizações relativas. Este setor apresenta capacidade anticíclica 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 ênfase aos portos e transporte marítimo, juntamente com pesquisas em sites da internet, revistas, jornais, órgãos públicos e privados etc. Trabalhos de campo foram realizados para verificação das infraestruturas e dos gargalos existentes no sistema portuário de Sergipe e Alagoas. A coleta de dados e informações ocorreu em vários sites e instituições, com destaque às Administrações Portuárias, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). As tabelas foram confeccionadas a partir das informações e dos dados estatísticos obtidos, especialmente sobre os portos de Sergipe e Alagoas.

O texto está estruturado em três partes, quais sejam: logística e fluxos de mercadorias no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e Porto de Jaraguá/AL; os investimentos públicos e privados; modernizações e pontos de estrangulamentos; além das considerações finais e das referências bibliográficas.



2 - Logística e fluxos de mercadorias no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e Porto de Jaraguá/AL.

A logística otimiza a circulação no espaço, além de colaborar com os ganhos econômicos das corporações por meio da diminuição de custos e aumento da competitividade. A logística modifica substancialmente o espaço geográfico via ações corporativas, estatais e, até mesmo, individuais. Suas inovações estão no âmbito organizacional, todavia, espalham, definem, influenciam os âmbitos tecnológico, tributário, normativo, de gestão e outros, por isso, passam da infraestrutura à superestrutura e vice-versa (SILVEIRA, 2019).

No capitalismo busca-se a eficiência no transporte e na estocagem de mercadorias para uma maior acumulação do capital, assim, a logística diante desse contexto de competitividade internacional ganha relevância. O padrão industrial toyotista, que possui características importantes como a flexibilidade, mão de obra qualificada e polivalente, *just in time* etc., não pode ser entendido sem considerar a organização logística, o planejamento e a gestão.

A logística de Estado e os investimentos geram, por conseguinte, resultados positivos à economia e à sociedade. Diferentemente das políticas neoliberais dos anos de 1990 (governos de Fernando Collor, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso) e desde 2016 (governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro), houve no Brasil um avanço do planejamento estatal setorial e uma retomada dos investimentos públicos em infraestruturas durante os governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff (2003-2016), o que contribuiu para a distribuição de renda no país, notadamente na região Nordeste.

A expansão do sistema de circulação e transportes permite a especialização funcional e produtiva de diversas regiões, assim, a divisão territorial do trabalho se intensifica, já que cada região não precisa produzir tudo aquilo que os indivíduos necessitam para sua sobrevivência. Os fluxos tangíveis e intangíveis e a formação de redes entre cidades, regiões e países surgem a partir dos fixos existentes no espaço, conduzindo à ideia de revalorização do local diante da globalização econômica (SANTOS, 2002).



O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – criado no governo de Luiz Inácio Lula da Silva – representou a reativação do planejamento setorial e dos investimentos em infraestruturas no Brasil, servindo como estratégia anticíclica e de desenvolvimento econômico, com base no fomento do efeito multiplicador interno, na geração de empregos e renda e no incremento da demanda efetiva na economia.

É imprescindível alavancar os investimentos públicos e privados (mediante um adequado modelo de concessão) em fixos no território nacional, gerando reflexos positivos no espaço, na economia e na sociedade, como maior fluidez, emprego, renda e consumo. O setor de transportes estimula o desenvolvimento regional e nacional, a partir da expansão e modernização das infraestruturas. A presença de uma base material otimizada no território permite potencializar o sistema produtivo e a circulação de mercadorias e pessoas, bem como favorece o surgimento de novos investimentos pelo capital privado (RANGEL, 1987).

Ademais, com base no planejamento estratégico, o poder público deve estimular os setores com anticapacidade ociosa, através de inversões em infraestruturas e em equipamentos e serviços de utilidade pública, valorizando a abrangência espacial. Isso é essencial, pois permite melhor prover os espaços periféricos com mobilidade e acessibilidade e, assim, reduzir as desigualdades no território, visto que há um predomínio no Brasil de melhores infraestruturas e maior fluidez nos subespaços de interesse do grande capital, em detrimento dos grupos de menor renda (modernização seletiva espacialmente) (FELIPE JUNIOR, 2019).

Diante disso, realizando uma comparação da movimentação de cabotagem e de longo curso no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL (tabelas 1, 2, 3 e 4), em relação à movimentação nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA, fica evidente a escassez de investimentos no setor portuário de Sergipe e Alagoas.

Cabotagem/TMIB		Cabotagem/ Porto de Jaraguá	
Ano	Movimentação (t)	Ano	Movimentação (t)
2010	103.587	2010	431.914
2011	-	2011	454.901
2012	-	2012	550.570
2013	724	2013	506.953
2014	35.182	2014	542.140
2015	-	2015	450.660
2016	-	2016	441.356



2017	2.753	2017	502.091
2018	2.983	2018	387.633
2019	7.509	2019	327.756
2020	3.518	2020	240.048
Total	156.256	Total	4.836.022

Tabela 1 - Comparação da cabotagem no Porto de Jaraguá e TMIB (2010-2020).

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

A cabotagem ao longo do período analisado no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) foi incipiente. Não houve movimentação nos anos de 2011, 2012, 2015 e 2016. Esse fato demonstra que o TMIB necessita, a partir de um planejamento realizado pelo Estado, de maiores inversões públicas e privadas. O Porto de Jaraguá, por sua vez, possui uma movimentação de mercadorias mais expressiva que o TMIB, porém também precisa de maiores investimentos em sua estrutura portuária.

Longo curso/TMIB		Longo curso/Porto de Jaraguá	
Ano	Movimentação (t)	Ano	Movimentação (t)
2010	816.873	2010	2.205.515
2011	896.035	2011	2.585.461
2012	967.898	2012	2.172.715
2013	998.437	2013	1.829.747
2014	931.240	2014	1.932.432
2015	892.927	2015	1.719.346
2016	635.704	2016	1.291.887
2017	449.468	2017	1.297.944
2018	516.241	2018	1.229.300
2019	461.653	2019	1.167.704
2020	459.264	2020	1.489.890
Total	8.025.740	Total	18.921.941

Tabela 2 - Comparação do longo curso no Porto de Jaraguá e TMIB (2010-2020).

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Porto de Jaraguá apresentou uma movimentação maior que o TMIB no período, porém os dois portos tiveram desaceleração dos fluxos de cargas de longo curso nos últimos anos, influenciando negativamente a economia dos estados de Sergipe e Alagoas (empregos, renda, demanda etc.).

Cabotagem/total movimentado em toneladas			
Ano	Porto de Pecém	Porto de Suape	Porto de Salvador
2010	2.296.185	3.550.624	507.208
2011	2.269.342	3.874.437	579.992
2012	2.549.756	3.172.062	602.399



2013	2.914.895	4.786.986	703.290
2014	3.441.932	5.782.372	879.238
2015	2.791.499	8.277.746	868.814
2016	2.489.016	9.764.781	980.222
2017	2.427.395	9.298.280	1.049.813
2018	2.154.786	10.001.250	956.845
2019	1.306.026	9.501.458	953.028
2020	6.690.102	11.319.455	924.152
Total	31.330.935	79.329.451	9.005.000

Tabela 3 - Comparação da cabotagem nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2020).

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Porto de Suape/PE, de 2010 até 2020, conseguiu quase que triplicar sua movimentação de mercadorias, sendo resultado dos investimentos públicos e privados alocados no complexo ao longo do período. Situação que ocorre de maneira diferente no Terminal Marítimo Inácio Barbosa e no Porto de Jaraguá, pois necessitam de maiores inversões.

Longo curso/total movimentado em toneladas

Ano	Porto de Pecém	Porto de Suape	Porto de Salvador
2010	1.872.545	5.499.186	2.587.580
2011	1.829.239	6.740.418	2.584.624
2012	1.848.110	7.272.831	2.530.664
2013	2.003.863	7.214.389	2.950.629
2014	1.738.804	8.025.230	3.144.642
2015	1.665.073	7.866.495	3.003.701
2016	1.925.791	8.745.885	3.264.023
2017	2.388.264	9.567.993	3.490.765
2018	2.436.172	8.704.994	3.234.494
2019	2.964.289	9.857.232	3.708.847
2020	6.916.275	8.854.619	3.843.085
Total	27.588.425	88.349.274	34.343.054

Tabela 4 - Comparação do longo curso nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2020).

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Porto de Suape/PE, assim como ocorre na cabotagem, destaca-se como o mais dinâmico do Nordeste na movimentação de longo curso, sendo reflexo dos investimentos ao longo dos anos. O Porto de Salvador/BA aparece como o segundo maior em toneladas movimentadas no longo curso, a frente de Pecém/CE. Todavia, o Porto de Jaraguá/AL e o Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE perdem em



competitividade em relação a outros complexos portuários nordestinos, sendo resultado, entre outros fatores, da reduzida modernização.

3 - Os investimentos públicos e privados

De acordo com Rangel (2005), o Estado não deve se eximir de suas responsabilidades e funções como agente de planejamento e investimentos. Isso é importante para fomentar o crescimento da economia e a organização do território. Contudo, desde 2016, com a retomada agressiva da política neoliberal no Brasil, tem-se um contexto de crise do planejamento e desmonte dos projetos/programas de desenvolvimento por parte do poder público (federal, estaduais e municipais).

As concessões no Brasil refletem o frágil desempenho do Estado e das agências reguladoras na imposição de metas a serem realizadas pelas empresas concessionárias, quantidade mínima de investimentos, liberdade de concorrência, impedimento de ações que estabelecem cartéis e oligopólios setoriais, entre outros. A baixa cobrança por parte do Estado em relação às empresas concessionárias é consequência do modelo de concessão liberal criado nos anos de 1990 no Brasil, caracterizando a fragilidade do poder público em estabelecer ações/medidas que valorizem os interesses nacionais (SILVEIRA, 2003; FELIPE JUNIOR, 2008).

O Estado deve mobilizar o capital privado para investir em segmentos estratégicos à economia e à sociedade, como os serviços de utilidade pública, indústrias, tecnologias de energia limpa etc., e não incentivar a aplicação de recursos no mercado financeiro e especulativo, como é predominante no Brasil na atualidade (RANGEL, 2005; FELIPE JUNIOR, 2014).

A falta de investimento público e privado limita a modernização das estruturas portuárias. Empresas concessionárias no Brasil geralmente não se sentem pressionadas a investir porque o atual modelo de concessão prejudica/restringe a ação estatal (modelo liberal). No Brasil, essa situação é verificada em diversas áreas de atuação do capital privado por meio de concessões, como rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, telecomunicações etc. (FELIPE JUNIOR, 2014).

As empresas tem pouco interesse em portos/terminais menos dinâmicos e o capital oligopolista limita o investimento em diversos terminais, como nos estados de Sergipe e Alagoas. É importante haver uma logística de Estado que desenvolva um plano estratégico para o setor portuário brasileiro, pois isso está relacionado ao



desenvolvimento regional e nacional (empregos, renda, consumo, indústrias, empresas de transporte, estaleiros, terminais alfandegados e não alfandegados, serviços especializados etc.). Ademais, portos/terminais modernos exercem o efeito de aglomeração de atividades no espaço, com implicações importantes para a demanda efetiva e o fortalecimento do mercado formal de trabalho (FELIPE JUNIOR, 2014).

O modelo de concessão de serviços públicos ao setor privado deve seguir uma política desenvolvimentista, adquirindo o Estado novas funções e responsabilidades, diferentemente do atual modelo de concessão (Lei Fernando Henrique Cardoso). De acordo com o projeto de lei nº 2.569, de 1989, o Estado deve ser o poder concedente e o credor hipotecário. As concessionárias devem oferecer parte de seus ativos como garantia (hipoteca) para que, em caso de quebra de contrato ou falta de pagamento, o governo poder tomá-los e, assim, evitar perdas (RANGEL, 2005).

Adequadas parcerias público-privadas (PPPs) são fundamentais, tendo em vista a necessidade de expansão de hidrovias, portos e infraestruturas intermodais. Em decorrência da incapacidade do Estado manter todos os investimentos necessários, cabe às parcerias e, mais precisamente, às concessões, o relevante papel de fomentar o setor de infraestruturas e serviços de utilidade pública, visto que são imprescindíveis para o crescimento macroeconômico (FELIPE JUNIOR, 2008).

No que tange às inversões no setor portuário de Sergipe e Alagoas, destaca-se que havia um espaço destinado à Tomé Ferrostaal em Maceió. Ela deixou a área arrendada porque terminou o contrato com a Petrobras para fabricar esses equipamentos. No auge (entre 2012 e 2018) havia mais de 2 mil pessoas trabalhando na atividade, a partir do contrato de prestação de serviço junto à Petrobras. No momento não se tem nenhuma empresa interessada nas áreas disponíveis para arrendamento no Porto de Jaraguá (figura 1).



Figura 1 - Antiga área que estava concedida à Ferrostaal.

Fonte: Ronald dos santos Pereira, 2019.

4 - Modernizações e pontos de estrangulamentos

Vários pontos de estrangulamento prejudicam/limitam as operações portuárias no Brasil (apesar dos avanços, sobretudo, nas duas últimas décadas), com destaque às restrições de modernização. Os aprimoramentos existentes nos portos e no setor marítimo do Brasil indicam que a maioria das inovações tecnológicas utilizadas no país é tardia e apresenta um ritmo mais lento em comparação aos países do centro capitalista e à China. Outro fato indica que a inovação no setor marítimo foi relevante nos últimos vinte anos, devido ao aumento da demanda internacional por transporte e armazenamento. As inovações (tecnológicas e organizacionais) e as ampliações na infraestrutura são decisivas para melhorar o sistema portuário e marítimo e aumentar os fluxos de cargas e navios (FELIPE JUNIOR, 2014).

Não basta fazer melhorias em equipamentos e softwares, pois a utilização de grandes navios cargueiros pelos principais armadores requer a ampliação de berços e cais, aprofundamento das áreas de atracação e outras melhorias (FELIPE JUNIOR, 2019). Nesse sentido, de acordo com o chefe de operações do Porto de Jaraguá/AL, a dragagem sempre foi um empecilho para o mesmo, mas houve avanços relativos nos últimos anos (Figura 2).

Desde a década de 1990, tem-se uma maior integração econômica e comercial do Brasil, gerando impacto no setor portuário e marítimo nacional, nas interações



espaciais e nos fluxos de mercadorias. Através do uso de novas tecnologias, a produtividade e a eficiência portuárias foram relativamente incrementadas, os custos reduzidos, a cabotagem e o longo curso intensificaram, a movimentação de grandes navios aumentou nos principais portos do país, houve avanços no acondicionamento das cargas (como a refrigeração), construção de terminais modernos, entre outros (FELIPE JUNIOR, 2014).



Figura 2 - Dragagem realizada no Porto de Jaraguá/AL.
Fonte: Administração do Porto de Maceió, 2019.

Diversos avanços ocorreram/ocorrem no setor portuário e marítimo, como o uso de navios com grande capacidade de transporte, equipamentos modernos (portêineres, transtêineres, ship loaders, contêineres especiais, tecnologia da informação e comunicação, scanners, drones etc.), otimização logística, computadores e programas (softwares) para controle de operações (gestão de estoques, movimentação de cargas e contêineres nos terminais), entre outros (FELIPE JUNIOR, 2012).

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e o Porto de Jaraguá/AL possuem equipamentos obsoletos que limitam o crescimento e a diversificação das mercadorias movimentadas. Como consequência, estes dois portos perdem cargas para outros complexos mais modernos da região Nordeste, como Salvador/BA, Suape/PE e Pecém/CE. Isso se expressa, sobretudo, nos fluxos de cargas containerizadas sergipanas e alagoanas que, diante das limitações existentes, são escoadas muitas vezes por outros portos.



Não obstante, há tecnologias da informação e comunicação (TICs) no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL, caso dos sistemas computadorizados de informações para controle de carga, pessoas e veículos, crachás com leitores digitais para identificação daqueles que acessam as áreas portuárias, sistema de controle de estoque (software), entre outros.

Embora os equipamentos presentes no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL possam assegurar alguns serviços e operações, é importante haver investimentos públicos e privados para fomentar a atividade portuária e marítima, bem como o desenvolvimento regional. O capital muitas vezes busca outros complexos mais modernos e de maior capacidade operacional, caso de Salvador/BA, Suape/PE, Pecém/CE e Itaqui/MA. O TMIB e o Porto de Jaraguá/AL precisam de mais investimento e modernização, pois seus gargalos afetam negativamente a economia de Sergipe e Alagoas.

Nos últimos anos, a quantidade movimentada no Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE e no Porto de Jaraguá/AL diminuiu. Essa evidência está relacionada à recessão econômica nacional, à perda de clientes (empresas brasileiras e internacionais) e à reduzida modernização. No entanto, em outros portos e terminais do Brasil, como Suape/PE, Itaqui/MA, Santos/SP, Navegantes/SC, Itapoá/SC etc., apesar das crises interna e externa, houve crescimento na circulação de mercadorias, cujo resultado se deve aos investimentos, à modernização, à otimização da logística, aos incentivos fiscais e tributários, entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte é uma ação que envolve demanda e oferta e é reflexo da atividade econômica local, regional, estadual, nacional e global (principalmente produtiva). Possui a função de satisfazer as demandas corporativas e humanas e agrega valor às mercadorias. O sistema de transportes e, em especial, o modal marítimo é fundamental para completar o ciclo de rotação do capital, visto que os produtores de bens primários e industriais dependem dos meios e das vias de deslocamento no espaço para escoamento das mercadorias dos centros produtores até os mercados consumidores.

Para impulsionar o transporte marítimo e o setor portuário 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. Além da necessidade de melhorias operacionais, demandam-se também avanços e readequações no sistema normativo e tributário, construção de portos secos e/ou terminais alfandegados para apoiar as atividades marítimas em Sergipe e Alagoas, 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 importante que investimentos públicos e privados fomentem a atividade portuária sergipana e alagoana (cabotagem e longo curso), pois são relevantes 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 e não alfandegados etc.).

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; diminuir os afretamentos de navios estrangeiros; reduzir a burocracia; expansão da multimodalidade/intermodalidade; plano estratégico portuário etc.

REFERÊNCIAS

ALAGOAS/RIO GRANDE DO NORTE. **Administração do Porto de Maceió (APMC)**. Informações e dados estatísticos. Maceió, 2019.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos e informações. Brasília, 2021.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. **A Hidrovia Tietê-Paraná e a intermodalidade no Estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2008.

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.

FELIPE JUNIOR, Nelson F. O setor portuário e marítimo brasileiro: modernizações, limitações e repercussões na economia nacional. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org). **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: editora Insular, 2019 p. 67-94.

PEREIRA, Ronald dos S. **O setor portuário de Sergipe e Alagoas: fluxos de mercadorias e desenvolvimento regional**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal de Sergipe (UFS). São Cristóvão, 2020.

RANGEL, Ignácio. **Economia brasileira contemporânea**. Campinas: Bional, 1987.

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SILVEIRA, Márcio R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese de Doutorado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio R. Circulação, transportes e logística e seus impactos na fluidez e na competitividade territorial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org). **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: editora Insular, 2019 p. 17-65

TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB). **VLI Multimodal S.A.** Informações e dados estatísticos. Barra dos Coqueiros, 2019.