

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/GEDRI

ISSN 2675-3308

v. 6, n. 4, 2025

O PORTO SECO DE CASCAVEL COMO CENTRO ADUANEIRO: CONCESSÃO, LOGÍSTICA E CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Nelson Fernandes Felipe Junior

Eidy Edwin Arndt Semoto

Ronald dos Santos Pereira

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit) se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), constituído em 2005. Ele congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).



Edição do Textos para Discussão

LabCit/GEDRI

www.labcit.ufsc.br

Departamento de Geociências

Bloco C do CFH, sala 4

E-mail: labcit.gedri.cfh@contato.ufsc.br

Vinculação institucional

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFH)

Departamento de Geociências (GCN)

Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG)

Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística (LabCit)

Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI)

Coordenador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira

O PORTO SECO DE CASCABEL COMO CENTRO ADUANEIRO: CONCESSÃO, LOGÍSTICA E CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Nelson Fernandes Felipe Junior

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
nelfelipejr@gmail.com

Eidy Edwin Arndt Semoto

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
eea.semoto.2018@aluno.unila.edu.br

Ronald dos Santos Pereira

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
ronaldsantosperreira19@hotmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar o Porto Seco de Cascavel e, em especial, as atividades aduaneiras, a concessão, a logística e a circulação de mercadorias. Os portos secos são pontos nodais no território que exercem diversas funções, como o transbordo, o armazenamento e a movimentação de cargas, a realização de processos aduaneiros e tributários, entre outros. Os portos secos são importantes para a integração regional e o comércio, com apoio da infraestrutura, da logística, das normas e da tributação. São utilizados como meio de descentralização das atividades dos portos, dos aeroportos e das áreas de fronteira, antecipando os processos burocráticos, alfandegários e de despacho. São distribuídos de forma estratégica no território nacional e têm como objetivo favorecer os fluxos de mercadorias e o controle aduaneiro no território. Os portos secos são constituídos de um terminal alfandegado que segue uma legislação específica para sua criação e operação. O Porto Seco de Cascavel favorece o transporte de produtos agrícolas (sobretudo soja e milho) do oeste do Paraná e contribui com as exportações e importações do Brasil, do Paraguai e da Argentina.

Palavras-chave: porto seco; Cascavel; concessão; circulação; logística.

THE DRY PORT OF CASCABEL AS A CUSTOMS CENTER: CONCESSION, LOGISTICS AND CIRCULATION OF GOODS

Abstract: This article aims to analyze the Cascavel Dry Port and, in particular, its customs activities, concession, logistics and movement of goods. Dry ports are nodal points in the territory that perform several functions, such as transshipment, storage and movement of cargo, customs and tax processes, among others. Dry ports are important for regional integration and trade, with support from infrastructure, logistics, standards and taxation. They are used as a means of decentralizing the activities of ports, airports and border areas, anticipating bureaucratic, customs and clearance processes. They are strategically distributed throughout the country and aim to favor the flow of goods and customs control in the territory. Dry ports consist of a bonded terminal that follows specific legislation for its creation and operation. The Cascavel Dry Port facilitates the transportation of agricultural products (mainly soybeans and corn) from western Paraná and contributes to exports and imports from Brazil, Paraguay and Argentina.

Keywords: dry port; Cascavel; concession; circulation; logistics.

INTRODUÇÃO

A reestruturação econômica, as tecnologias, os investimentos, as modernizações, o transporte, o armazenamento, a logística, o sistema normativo e tributário e outros, promovem repercussões na produção, na circulação e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, com apoio das rodovias, das ferrovias, das hidrovias, dos portos secos, dos portos (fluviais e marítimos), dos aeroportos e outros. Os portos secos, segundo Silva Junior (2016, p. 664), “são instrumentos técnicos-normativos voltados ao desembarque aduaneiro e proteção do território”, em que o Estado executa o controle territorial e promove a desconcentração dos fluxos de mercadorias no espaço.

Roso (2006) destaca alguns serviços realizados nos portos secos, como armazenagem e consolidação de mercadorias, acompanhamento e rastreamento de cargas, recebimento e movimentação de contêineres e desembarque aduaneiro. Ademais, revela que os portos secos auxiliam na mitigação de problemas, como os congestionamentos nos portos marítimos, e colaboram com a integração interior-litoral, especialmente ao considerar o transporte de cargas. Cardoso (2001) evidencia diversas atividades realizadas nos portos secos, como serviços de embalagem, unitização e paletização das cargas, limpeza e desinfecção de contêineres, retirada de amostras, etiquetagem, marcação de volumes, colocação de lacres, testes de máquinas, veículos e equipamentos, entre outros. Para mais, os portos secos podem oferecer vantagens e serviços mais eficientes, como tarifas mais baixas que as praticadas em portos e aeroportos, segurança e fiscalização das mercadorias, incorporação tecnológica (*scanners*, sistemas informatizados de controle de entrada e saída de cargas e veículos, transtêineres etc.), gestão do armazenamento e da movimentação de contêineres e cargas, entre outros.

Atualmente, no Brasil existem 66 portos secos em funcionamento, sendo 27 no estado de São Paulo. O Porto Seco de Foz do Iguaçu é o principal em movimentação na América do Sul – segundo informação da Receita Federal, em 2024, o terminal recebeu 196.599

caminhões, movimentou 5,6 bilhões de toneladas de cargas e totalizou US\$ 8,5 bilhões, considerando as importações (US\$ 4,3 bilhões) e as exportações (US\$ 4,2 bilhões). Nos portos secos e nos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA) são executados todos os serviços aduaneiros sob responsabilidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), incluindo o despacho aduaneiro de importação e exportação.

Além de possibilitar a interiorização desses serviços no território nacional, as atividades desempenhadas nesses pontos nodais seguem regras. No caso das mercadorias importadas, os portos secos recebem as cargas e, depois que elas são nacionalizadas, podem ser despachadas de forma imediata ou permanecerem armazenadas pelo prazo máximo de três anos. Considerando os produtos exportados, os portos secos podem receber e preparar as mercadorias que serão transportadas para outros países. Os portos secos do oeste do Paraná (Cascavel e Foz do Iguaçu, sendo este último de fronteira) são nós importantes para o comércio no Mercosul – de acordo com informação da Receita Federal (2024), 99% das cargas dos portos secos do oeste paranaense têm como destinos o Paraguai e a Argentina.

Estas infraestruturas contribuem com as importações, as exportações, o armazenamento, os trâmites aduaneiros e o comércio exterior. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, os portos secos funcionam como nós intermediários da circulação de cargas no território e favorecem as interações espaciais. Por exemplo, os portos secos de Anápolis e Varginha colaboram com a circulação e o armazenamento de cargas, especialmente dos produtos agrícolas da região Centro-Oeste que são transportados aos portos de Santos e Paranaguá. Nos portos secos de Cascavel e Foz do Iguaçu são movimentados grãos, farelos, alimentos, artigos industriais e outros, constituindo redes e fluxos de comércio. Apesar dos pontos de estrangulamento existentes (área reduzida, necessidade de mais equipamentos e instalações, congestionamento de caminhões nas vias de acesso etc.), eles atendem parte das demandas do Brasil, do Paraguai e da Argentina.

Diante disso, este artigo tem como objetivo analisar o Porto Seco de Cascavel, considerando as atividades aduaneiras, a concessão, a logística e a circulação de

mercadorias. A metodologia se pautou na revisão da literatura (bibliografia) referente à Geografia Econômica, com ênfase aos transportes e aos portos secos; na obtenção de informações e dados secundários (sobretudo em *sites* de instituições públicas); na realização de trabalho de campo e entrevistas; e na elaboração de tabelas, quadros e cartogramas que permitam uma melhor visualização dos dados estatísticos tabulados. O artigo está estruturado da seguinte forma: introdução; portos secos, circulação de mercadorias e logística; o Porto Seco de Cascavel como centro (nó) aduaneiro: concessão, armazenamento e movimentação de cargas; considerações finais e referências.

PORTOS SECOS, CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E LOGÍSTICA

Com a interiorização das atividades econômicas no Brasil e em muitos países, há necessidade de criar pontos nodais para favorecer a circulação de cargas e os processos aduaneiros¹. Os portos secos são importantes para o armazenamento e a distribuição das mercadorias, principalmente no interior e nas áreas de fronteira. Por um lado, são distribuídos de forma estratégica no território nacional, sobretudo no Centro-Sul do país, por outro, as regiões Norte e Nordeste possuem poucos portos secos.

A rede aduaneira é constituída basicamente por pontos de fronteira, portos, aeroportos e portos secos. O Estado exerce ações relativas ao seu poder administrativo, em especial, na circulação de mercadorias no território nacional, podendo até mesmo interrompê-la, se necessário. Trata-se do exercício do poder fiscal pelo Estado, com base no direito fiscal e aduaneiro, ou seja, representa o poder de tributar no país. O Estado, por meio das atividades fiscais e aduaneiras, exerce maior controle sobre os fluxos e ratifica o território como instrumento legítimo de atuação (França, 2016). Assim:

¹ Até 1989, a rede aduaneira brasileira era composta por aeroportos e portos (marítimos e fluviais), além de outros prédios públicos da instituição aduaneira, ou seja, somente na zona primária. Em 1996, foram criadas as Estações Aduaneiras do Interior (EADI), que posteriormente, em 2003, passaram a ser denominados de Portos Secos. Estes estão na zona secundária, pois não estão nas “portas” de entrada e saída do país (França, 2016).

Dito isso, a Aduana tem uma expressão geográfica, uma territorialidade expressa por uma rede de alfândegas e estruturas públicas organizadas de acordo com a lógica dos fluxos e lugares com maior concentração de pessoas e atividades econômicas, além dos pontos de entrada e saída do país. A Aduana demonstra que a circulação não é livre como tentam forjar os defensores da globalização. Mercadorias e pessoas esbarram-se diariamente em alfândegas mundo afora. À medida em que avançam as técnicas, que dotam as máquinas de maior velocidade, maior controle é exercido, justamente para justificar o poder dos estados (nas formas de arrecadação e controle sobre a mobilidade populacional) (França, 2016).

Os avanços na modernização e na eficiência das operações dos portos secos podem contribuir com a fluidez no território, com o aumento do volume de cargas movimentadas e com a redução dos gargalos (congestionamentos de caminhões, atrasos no recebimento e na liberação das cargas etc.). Os portos secos são nós que favorecem a circulação de mercadorias, o armazenamento e os trâmites aduaneiros, podendo ser intermodal ou não. Diante disso:

Os serviços de logística envolvem alguns segmentos, como a estratégia de distribuição física, a administração de materiais e suprimentos, as operações de movimentação de materiais, de produtos, de transportes e de outros. A intenção é acelerar a disponibilidade de produtos e materiais nos mercados e pontos de consumo com máxima eficiência, rapidez e qualidade, com custos identificáveis. Contudo, a armazenagem e o transporte eficientes, dependem da utilização de novas tecnologias e sistemas de gestão. Portanto, o conceito de logística abarca diversas situações ligadas à movimentação e à estocagem de produtos, com objetivo principal de aumentar a competitividade em diversas escalas (Silveira, 2007, p. 138).

As interações espaciais são influenciadas pelos pontos nodais existentes no território (terminais rodoviários e de transporte público, aeroportos, portos, portos secos etc.) e pelas características sociais, econômicas, infraestruturais e demográficas. A ação de atratividade que esses nós produzem não se limita às empresas, mas envolvem outros fatores como a força de trabalho, os investimentos, as tecnologias, a atuação estatal, a presença de instituições de regulação e fiscalização, entre outros.

Os portos secos são instrumentos técnico-normativos para realizar o desembarque aduaneiro e controlar os fluxos de mercadorias, como os produtos agrícolas e industriais. Estes pontos nodais são infraestruturas que contribuem com o processo de reprodução do capital, favorecem o controle territorial e promovem a desconcentração relativa dos fluxos

de mercadorias, que, por sua vez, tendem a se concentrar nas principais zonas primárias, especialmente nos portos marítimos. Dessa maneira, o Estado estabelece e exerce seu poder fiscal e tributário nas principais redes técnicas existentes no território (França, 2016).

Ainda que a competitividade internacional de *commodities* – sobretudo minérios e grãos – seja menos impactada pelo custo-Brasil de transportes, é importante que o país tenha uma matriz de transportes mais equilibrada, condizente com as especializações produtivas regionais e nacionais. O custo-Brasil² se refere a vários custos que podem ser arrefecidos, caso dos transportes e da logística. O Brasil tem um custo de transportes e logística elevado se comparado aos seus concorrentes, como a China, os Estados Unidos e a União Europeia. Por um lado, a competitividade internacional do Brasil é acometida mais pelos subsídios e pelas práticas comerciais de outros países, por outro, estes aspectos são compensados relativamente por fatores físico-biológicos, climáticos, tecnológicos e pelo baixo custo da força de trabalho em todas as cadeias de *commodities* que o país concorre (Felipe Junior; Silveira; Cocco, 2023).

De qualquer modo, a constituição de um moderno sistema de transportes, armazenamento e logística é relevante para mitigar o custo-Brasil de transportes e, por conseguinte, produzir reverberações nos preços dos produtos nacionais. Isso pode provocar outros benefícios para o país, como a redução do custo de frete (incluindo o *déficit* de pagamentos de fretes internacionais) e a geração de um efeito multiplicador interno (Keynes, 1982; Rangel, 2005), a partir da construção de infraestruturas de transportes e armazenamento. O crescimento da economia brasileira pode ser impulsionado pelos investimentos em infraestruturas³, em especial, voltados aos equipamentos e serviços

² É equivocado pensar que a superação do custo-Brasil em transportes seria suficiente para acabar com os problemas ligados à competitividade das empresas e dos produtos nacionais (sobretudo os artigos industriais). Há outros fatores essenciais que precisam ser considerados nas análises, como as políticas macroeconômicas adotadas pelos países e os elevados subsídios estatais, permitindo, assim, preços baixos e competitivos no mercado interno e internacional.

³ O novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê investimentos de 1,7 trilhão de reais em recursos públicos e privados no Brasil. A previsão é que 1,4 trilhão de reais sejam aplicados até 2026, e a expectativa é que serão criados quatro milhões de empregos ao longo do período. O novo PAC é constituído pelos seguintes eixos: transporte eficiente e sustentável; infraestrutura social inclusiva; cidades sustentáveis e resilientes; água para todos; inclusão digital e conectividade; transição e segurança energética; inovação para a indústria da

públicos. Além do modal rodoviário, é importante ampliar e qualificar o transporte hidroviário interior, o modal ferroviário, a cabotagem e a multimodalidade/intermodalidade no país (Felipe Junior; Silveira; Cocco, 2023).

Segundo Silveira (2009), a logística tem um papel fundamental na distribuição e no armazenamento das mercadorias. A logística não é sinônimo de infraestrutura (apesar de estarem relacionadas), mas interfere na circulação no território. Os fluxos são dependentes da infraestrutura, mas a logística também é um fator importante para sua realização. Nesse sentido, destacam-se alguns aspectos: 1) a logística corporativa tem capacidade de otimizar as infraestruturas pré-existentes e as futuras, e isso pode produzir reverberações no armazenamento e no transporte; 2) a logística de Estado permite ao poder público planejar e gerir mais adequadamente a fluidez pelo território nacional; e 3) a logística de Estado (o planejamento) deve ser seguida pela construção de novas infraestruturas e pela ampliação das consolidadas.

A partir de 2003, o Estado concentrou suas ações principalmente em: a) ampliar a fluidez pelo território e construir novas infraestruturas, como no Nordeste, Centro-Oeste e Norte do Brasil, na qual beneficiassem o fluxo insumo-produto; b) construir e melhorar as infraestruturas em nós estratégicos da rede de circulação nacional, que visavam otimizar a infraestrutura já existente, como a dragagem de portos, as melhorias em canais portuários, túneis, pontes, contornos e duplicações de rodovias; e c) construir novas infraestruturas estratégicas, como portos, autoestradas, portos secos, linhas férreas e outros (Silveira, 2019).

A diminuição do tempo e do custo de circulação, proporcionada pela logística, pela melhoria das infraestruturas, pelas tecnologias e outros, é fundamental para a concorrência intercapitalista (Silveira, 2019). Isso, por conseguinte, gera reflexos na circulação do capital e no lucro das empresas, como no caso das grandes transportadoras rodoviárias e dos armadores de transporte marítimo. As cargas perecíveis são um exemplo, pois o tempo é

defesa e saúde; e educação, ciência e tecnologia. Para o eixo de transporte eficiente e sustentável, estão previstos 349,1 bilhões de reais (MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, 2023).

crucial para o transporte, visando disponibilizar rapidamente os produtos (verduras, hortaliças, frutas etc.) aos consumidores e minimizar as perdas e os custos.

A logística se consolida a partir da adição de novas tecnologias (tecnologias da informação e comunicação – TIC e outras), como auxílio às atividades de planejamento e gestão das atividades. Como exemplos, têm-se: os Sistemas Inteligentes de Transportes, os equipamentos de conexão via rádio frequência, o uso do GPS, os softwares de simulação de rotas, os gerenciadores de tráfego, o SIG e SIG-T, entre outros. Assim:

A logística (enquanto estratégia, planejamento e gestão) envolve duas formas básicas que se correlacionam, pois são interdependentes: a organizacional e a territorial. A organizacional está voltada para facilitar o aumento da circulação do capital das empresas, ou seja, facilitar para a mesma a acumulação e reprodução do capital (logística corporativa). Vale lembrar que a logística organizacional é utilizada por outros segmentos, como o poder público (logística de Estado), que não tem interesses direto na acumulação de capital. A logística territorial, a que mais interessa à Geografia, por se relacionar melhor com outros ramos do conhecimento geográfico, envolve o planejamento referente às infraestruturas (sistemas de movimento e armazenamento) e normas (sistemas de normas) capazes de tornarem eficiente a fluidez territorial e, por conseguinte, alterar o território (os espaços urbanos e rurais). A logística territorial é fundamental para o atendimento das demandas corporativas, mas também é planejada pelo Estado sem necessariamente estar atendendo diretamente esses interesses. A logística organizacional e a territorial são condicionantes e condicionadas entre si. O interesse corporativo para tornar mais eficiente a logística organizacional necessita de mudanças no território, isto é, da atuação da logística territorial através de suas estratégias e planejamento. Ao mesmo tempo a organizacional tem que criar estratégias eficientes para atuar sobre o território, ou seja, a logística territorial também condiciona à organizacional. A logística territorial de Estado é relevante para a Geografia, visto que teve participação no processo de desenvolvimento brasileiro (de 1930 até o final da década de 1970), com as políticas de desenvolvimento regional, de integração do território e do mercado interno e setoriais. O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), na atualidade, a partir da logística territorial de Estado, configura-se como importante fator para a rápida saída do Brasil da crise e como tentativa de recuperação do crescimento macroeconômico (Silveira, 2011, p. 37 e 38).

Nesse sentido, ressaltam-se alguns aspectos, quais sejam: 1) o papel fundamental do Estado no processo de desenvolvimento, com base no planejamento, na logística de Estado e nos investimentos estratégicos (econômicos e sociais), caso dos equipamentos e serviços de utilidade pública; 2) a logística privada/corporativa avança mais rapidamente do que a melhoria das infraestruturas no Brasil; 3) apesar dos pontos de estrangulamento existentes no território brasileiro, muitas infraestruturas apresentaram crescimento na movimentação de

cargas a partir de 2003; e 4) fatores como a retomada dos investimentos em infraestruturas e habitação no país – notadamente pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e pelo Programa Minha Casa, Minha Vida –, o aumento do crédito e dos financiamentos, a diversificação das parcerias comerciais (fluxos Sul-Sul), o crescimento da economia, a geração de empregos e renda, a ampliação do consumo, entre outros, produziram reverberações na circulação e no armazenamento de mercadorias no território nacional.

Ao considerar as parcerias Sul-Sul e, em especial, os casos do Mercosul e da Unasul, as ações para avançar na integração regional dependem de condições políticas favoráveis e de negociações entre os países envolvidos, principalmente para criar maiores possibilidades de participação e de “peso” nas decisões internacionais e no comércio global (produtos agrícolas, carnes, petróleo e seus derivados, manufaturas etc.). Dessa maneira, infere-se que: a) a estratégia da integração territorial e comercial em escala regional é importante para alavancar o crescimento econômico, especialmente do setor industrial; b) a integração regional deve caminhar junto com os processos de desenvolvimento endógeno, inclusive para os efeitos da integração serem mais expressivos; e c) a integração intrarregional – envolvendo a infraestrutura (portos, portos secos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias, usinas hidrelétricas etc.), os investimentos, as parcerias, as tecnologias, o comércio e outros – pode servir de instrumento para uma maior inserção internacional (Silveira; Felipe Junior; Cocco, 2025).

O PORTO SECO DE CASCAVEL COMO CENTRO (NÓ) ADUANEIRO: CONCESSÃO, ARMAZENAMENTO E MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

As Estações Aduaneiras do Interior (EADI) e os portos secos⁴ (tabela 1) provocaram reverberações nas redes e na organização espacial brasileira. Alguns portos secos se destacam,

⁴ Em Quixeramobim, no interior do Ceará, será construído um porto seco com investimento de R\$ 1 bilhão da corporação Value Global Group. As empresas Mercado Livre e Shopee estão em negociação para se instalar no porto seco. Outras empresas já confirmaram a atuação, caso da Vibra Energia (antiga BR Distribuidora), do Grupo J. Macêdo (das marcas Dona Benta, Petybon e Sol) e do Grupo Mateus, que possui uma rede de supermercados no Norte e Nordeste do país. O projeto também prevê a instalação de um *data center*, uma fábrica de drones (em negociação

como os de Foz do Iguaçu, Itajaí, Uruguaiana, São Paulo, Santos, Vitória, Corumbá e outros, movimentando produtos agrícolas, químicos, petróleo e derivados, alimentos e bens industriais.

Tabela 1 - Portos secos no território brasileiro e a movimentação de cargas (2021)

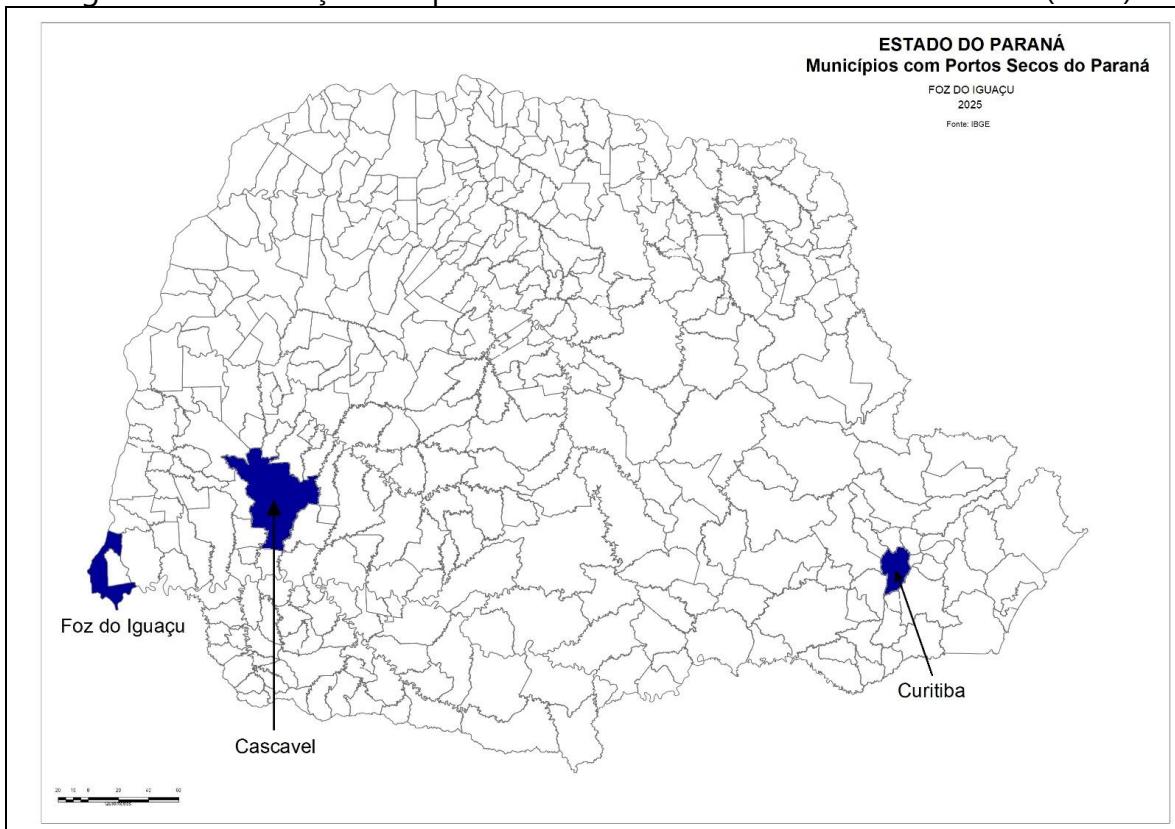
| Município | Recinto aduaneiro | Qtde. import. (unid.) | Peso líq. merc. import. | Qtde. export. (unid.) | Peso líq. merc. export. |
|----------------------------|--|--------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Volta Redonda - RJ | Terminal Log.Do Vale Do Paraíba | 3.057 | 15.353.858 | 94 | 753.327 |
| Vitória - ES | Zilli Armazéns Gerais S.A. | 9.038 | 253.147.600 | 28 | 270.989 |
| Vitória - ES | Cia De Transp.E Armaç. Gerais | 9.896 | 113.294.413 | 5 | 24.046 |
| Vitória - ES | Porto Seco De Vitoria I - Psvit I-Coimex Logística Int.S/A | 7.036 | 70.316.689 | 2 | 5.931 |
| Varginha - MG | Armazéns Gerais Sul Das Gerais Ltda | 4.632 | 47.902.808 | 8 | 162 |
| Varginha - MG | Armazéns Gerais Agrícola Ltda | 12.834 | 78.779.335 | 225 | 10.364.341 |
| Uruguaiana - RS | Porto Seco - Multilog Sul Armazéns Gerais Ltda | 31.833 | 773.935.020 | 68.677 | 1.161.739.359 |
| Uberlândia - MG | Uberaba-Porto Seco Do Triângulo Ltda | 2.325 | 41.699.225 | 102 | 5.239.461 |
| Uberlândia - MG | Mineração Andira Ltda | 701 | 17.754.844 | | |
| Taubaté - SP | Taubaté Ltda | 1 | 6 | | |
| Taubaté - SP | Taubaté Ltda | 1.365 | 9.852.642 | 12 | 13.781 |
| Sorocaba - SP | Aurora Terminais E Serviços | 7.724 | 52.197.081 | 963 | 5.420.188 |
| São Sebastião - SP | Cnaga - Armazéns Gerais Alfandegados Ltda | 160 | 190.112.670 | | |
| São Paulo - SP | Cnaga | 10.440 | 24.514.147 | 470 | 2.962.884 |
| São Paulo - SP | Multilog - Mooca SP | 4.846 | 22.131.367 | 36 | 23.500 |
| São Paulo - SP | Embragen | 14.483 | 43.604.488 | 1.228 | 1.881.121 |
| São Paulo - SP | Agesbec SP | 8.261 | 21.737.906 | 448 | 596.030 |
| São Paulo - SP | Cragea | 13.550 | 107.420.091 | 3.602 | 24.529.741 |
| São Paulo - SP | Wilson Sons Terminais e Logística Ltda. | 13.015 | 65.537.126 | 421 | 1.215.062 |
| São Paulo - SP | Lachmann Terminais | 3.896 | 27.881.774 | 1.315 | 15.531.765 |
| São Paulo - SP | Porto Seco Barueri SP | 12.489 | 19.718.435 | 134 | 404.156 |
| São José dos Campos - SP | Universal Armazéns Gerais E Alfandegados Ltda | 3.673 | 11.252.779 | 864 | 2.943.078 |
| São Francisco do Sul - SC | Centro Logíst. Integrado Fastcargo S. A | 10.408 | 153.666.320 | 40 | 934.276 |
| Santos - SP | Multilog Brasil S.A. | 13.889 | 214.245.862 | 167 | 3.599.839 |
| Santos - SP | Eudmarco S.A. Serviços E Comercio Internacional | 13.366 | 267.385.147 | 254 | 3.897.019 |
| Santos - SP | Santos Brasil Logística S.A. | 10.392 | 267.907.446 | 1.239 | 35.407.00 |
| Santos - SP | Santos Brasil Logística S.A. | 37.529 | 682.488.336 | 8.841 | 50.849.943 |
| Santos - SP | Bandeirantes Deicmar Logística Integrada S. A | 43.074 | 737.042.018 | 555 | 2.073.976 |
| Santana do Livramento - RS | Porto Seco - Multilog Sul Armazéns Gerais | 2.341 | 66.741.771 | 5.068 | 77.817.931 |
| Salvador - BA | Cia Empório | 3 | 2.398.454 | | |
| Salvador - BA | Cia Empório | 4.398 | 135.184.770 | | |
| Salvador - BA | Tpc Logística Nordeste S.A. | 5.620 | 200.837.969 | 110 | 6.031.213 |
| Rio de Janeiro - RJ | Multiterminais | 4.399 | 16.520.710 | 1 | 1.218 |
| Porto Alegre - RS | Banrisul Armigera | 7.403 | 44.596.040 | 4.886 | 4.223.068 |
| São Francisco do Sul - SC | Porto Seco - Rocha Terminais de Carga Ltda. | 4.761 | 1.129.908.153 | 16 | 281.342 |
| Novo Hamburgo - RS | Multi Armazéns Ltda | 9.203 | 52.488.816 | 2.441 | 4.203.397 |
| Nova Iguaçu - RJ | Transp.Mar. Mult.Sao Geraldo Ltda | 852 | 12.638.939 | 1 | 170 |
| Manaus - AM | Aurora Da Amazonia Terminais E Serviços Ltda | 13.060 | 16.064.286 | 4 | 53.360 |
| Juiz de Fora - MG | Juiz De Fora, Multiterminais | 1.120 | 258.364.447 | | |
| Joinville - SC | Multilog S.A. | 2.338 | 13.994.895 | 11 | 30.015 |
| Jaguarão - RS | Porto Seco - Multilog Sul Armazéns Gerais Ltda | 6.527 | 232.902.322 | 10.183 | 182.915.458 |
| Itajaí - SC | Localfrio S. A | 8.276 | 156.792.510 | 1.420 | 53.599.404 |
| Itajaí - SC | Multilog S.A. | 26.970 | 340.347.693 | 1.484 | 10.009.096 |
| Ipojuca - PE | Porto Seco - Brasfrigo S. A | 1.391 | 61.603.902 | 290 | 7.863.486 |
| Ipojuca - PE | Yolanda Log.Arri.Transp.Serv.Ltda. | 5 | 53.364 | | |
| Foz do Iguaçu - PR | Supplog Porto Seco de Ipojuca Ltda | 3.270 | 36.872.970 | 16 | 102.631 |
| Curitiba - SC | Multilog Brasil S.A | 32.574 | 3.068.129.681 | 49.482 | 1.142.169.875 |
| Cuiabá - MT | Multilog Brasil S.A | 4.625 | 35.656.236 | 62 | 676.372 |
| Corumbá - MS | Porto Seco De Cuiabá-MT/Transmino Transp. Ltda | 932 | 31.705.462 | 49 | 977.881 |
| Caxias do Sul - RS | Estação Aduaneira De Fronteira | 3.284 | 313.778.249 | 20.906 | 506.080.946 |
| Cascavel - PR | Porto Seco Transportes Ltda | 6.667 | 47.868.519 | 160 | 467.872 |
| Campinas - SP | Porto Seco - Cia. Desenv. Agropec. Paraná Codepar | 129 | 2.537.196 | 3.798 | 139.868.571 |
| Campinas - SP | Multilog - Clia Campinas SP | 11.626 | 34.153.666 | 85 | 1.459.642 |
| Brasília - DF | Libraport Campinas-S/A | 36.244 | 53.038.622 | 417 | 1.631.930 |
| Belo Horizonte - MG | Logserve-Logística, Armazenagem E Serviços | 380 | 1.023.725 | | |
| Belém - PA | Belo Tora Recintos Alfandegados S.A. | 19.328 | 109.795.155 | 84 | 199.880 |
| Bauru - SP | Porto Seco-Metobel -Estaleiros Pe Juliao | - | - | 165 | 4.828.372 |
| Anápolis - GO | Brado Logística S/A | 554 | 7.267.738 | 312 | 7.212.806 |
| | Porto Seco Centro Oeste | 4.707 | 52.399.900 | 43 | 3.102.636 |

Fonte: elaborado pelos autores com base em dados requeridos na Lei de Acesso à Informação - Processo n.º NPU 18800.240628/2024-71 (Fala.Br) de 2024.

com a empresa Tupan, de São Paulo) e a chegada de duas grandes indústrias de laticínios, com o objetivo de fortalecer a cadeia leiteira regional. A previsão é que o Porto Seco de Quixeramobim tenha uma hinterlândia ampla, incluindo Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Piauí (Governo do estado do Ceará, 2025).

Por um lado, há uma concentração de portos secos na região Centro-Sul do Brasil, por outro, existem poucos no Norte e Nordeste do país. Eles são constituídos de um terminal alfandegado que segue uma legislação específica para sua criação e funcionamento. No caso brasileiro, a movimentação de produtos agropecuários nos portos secos e nos portos marítimos é significativa, com “peso” nas exportações e no comércio exterior do país. No Paraná, atualmente, três portos secos (figura 1) estão em funcionamento: Foz do Iguaçu, Cascavel e Curitiba, com destaque para o primeiro (de fronteira).

Figura 1 - Localização dos portos secos em funcionamento no Paraná (2025)



Fonte: Comex Stat (2025).

Na Ásia e na Europa existem importantes portos secos. O maior porto seco do mundo fica localizado em Khorgos, no Cazaquistão, próximo da fronteira com a China. Nele há integração entre as malhas ferroviárias da China e do Cazaquistão e favorece o comércio com a Rússia e a Europa. Uma inovação setorial é a presença de transtêineres ferroviários automatizados, onde são transferidos os contêineres de um vagão para o outro enquanto

eles estão em movimento. O Porto Seco de Manzhouli (um dos maiores da China e da Ásia) é um nó considerando os fluxos de trens de carga entre a China e a Europa. Em 2020, 3.548 trens transfronteiriços passaram pelo porto seco, transportando 324.310 contêineres de mercadorias. Os principais produtos importados e exportados são: bens de consumo duráveis, produtos elétricos, maquinaria industrial, metais, produtos agrícolas e peças automotivas. O maior porto seco da Europa é o de Duisburg, na Alemanha, localizado próximo aos rios Reno e Ruhr. Ele atende sobretudo demandas industriais (siderúrgicas, metalúrgicas, químicas, petroquímicas etc.) da Alemanha, além dos fluxos com o Porto de Roterdã, nos Países Baixos. Outro exemplo, é o King Salman Energy Park (SPARK), na Arábia Saudita, um novo megaprojeto localizado próximo a áreas industriais e redes rodoviárias e ferroviárias, com destaque ao centro logístico e ao porto seco, com capacidade anual de movimentar 8 milhões de toneladas de cargas (Poder 360, 2023).

Após a construção da Ferrovia Paraná Oeste (Ferroeste), foi criado o Porto Seco de Cascavel, em 1989, utilizando-se da intermodalidade (rodovia e ferrovia) para o transporte das cargas (BR-277 e Ferroeste). O Porto Seco de Cascavel é administrado pela Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná (Codapar) e os principais objetivos do seu funcionamento são: a) contribuir com o escoamento da produção agrícola do oeste do Paraná e do Paraguai (principalmente soja e milho); b) realizar o desembarque aduaneiro de produtos importados e exportados (sobretudo do Brasil, da Argentina e do Paraguai); e c) dar suporte aos fluxos de grãos do oeste paranaense ao Porto de Paranaguá, com destino ao exterior. Por ser um recinto alfandegado, no Porto Seco de Cascavel são executados todos os serviços aduaneiros de importação e exportação, podendo ser mercadorias em trânsito (produtos em transporte) ou armazenados sob regimes aduaneiros especiais (armazenamento com regras diferenciadas na aplicação de impostos).

O Porto Seco de Cascavel atende especialmente as demandas das indústrias e agroindústrias do oeste paranaense (grãos, carnes, alimentos etc.), e favorece os fluxos com o Porto de Paranaguá. Os portos secos do oeste do Paraná (Foz do Iguaçu e Cascavel) exercem papel importante não somente para o Brasil, mas também para o Paraguai,

auxiliando nas interações espaciais entre o país vizinho e o Porto de Paranaguá. Como o Paraguai não tem litoral, o porto marítimo paranaense é utilizado para muitas importações e exportações paraguaia, como produtos eletrônicos, de informática e têxteis, máquinas e equipamentos, grãos, alimentos, combustíveis etc.

Por ser um recinto alfandegado, no Porto Seco de Cascavel são realizados todos os serviços aduaneiros de importação e exportação de mercadorias. Estas cargas podem estar em trânsito ou serem armazenadas sob regimes aduaneiros especiais, destacando-se: 1) o apoio às operações de importação e exportação; 2) o Depósito Alfandegado Público (DAP), caracterizado pelo Regime Aduaneiro Comum, com desembaraço aduaneiro em até noventa dias; 3) o Entrepôstamento Aduaneiro (EA), onde são realizados desembaraços parciais, com armazenamento até dois anos; 4) o Trânsito Aduaneiro; 5) o Depósito Aduaneiro Certificado (DAC), destinado às exportações; 6) a Admissão Temporária e a Exportação Temporária; e 7) o *Drawback*, que é um regime aduaneiro especial com o objetivo de favorecer as exportações, ao suspender tributos incidentes sobre os insumos, as matérias-primas e os componentes usados na produção de mercadorias de exportação (IDR-Paraná, 2024).

Outras atividades desempenhadas no terminal são: estadia de veículos e cargas, pesagem, limpeza e desinfecção de veículos, fornecimento de energia, retirada de amostras, ionamento e deslonamento, emissão de títulos, colocação de lacres, expurgo⁵, transbordo, transporte rodoviário e ferroviário, embalagem e reembalagem, unitização e desunitização, e carregamento e descarregamento de contêineres. O Porto Seco de Cascavel (quadro 1 e figuras 2, 3a e 3b) é um terminal intermodal, assim, há possibilidade de troca de modal de transporte, ou seja, do rodoviário para o ferroviário e vice-versa (IDR-Paraná, 2024).

⁵ Procedimento realizado com o objetivo de controlar pragas e evitar a disseminação de doenças e infecções por meio das mercadorias que chegam e saem do terminal. Um exemplo é a técnica usada para eliminar a infestação de pragas em grãos e sementes armazenados.

Quadro 1 - Principais infraestruturas do Porto Seco de Cascavel (2025)

| Infraestruturas/instalações |
|--|
| 30 mil m ² de área |
| Armazém convencional para cargas gerais com 2.000 m ² |
| Câmara frigorífica para inspeção de cargas pelo MAPA |
| Estruturas administrativas do Porto Seco, MAPA e Receita Federal |
| Armazéns e silos |
| Linha ferroviária (Ferroeste) e rodovia (BR-277) |
| Pátio de estacionamento para caminhões |

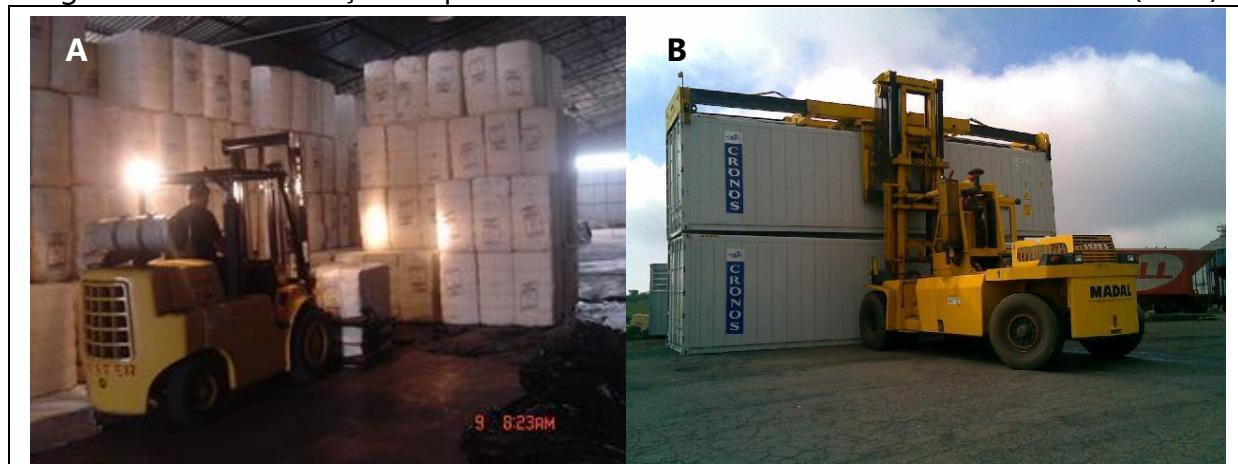
Fonte: Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR-Paraná), 2025.

Figura 2 - Porto Seco de Cascavel (2024)



Fonte: Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR-Paraná). Disponível em:
<https://www.idrparana.pr.gov.br/Pagina/Porto-Seco>.

Figura 3 - Movimentação de paletes e contêineres no Porto Seco de Cascavel (2024)



Fonte: Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR-Paraná). Disponível em:
<https://www.idrparana.pr.gov.br/Pagina/Porto-Seco>.

Existem fatores atrativos no Porto Seco de Cascavel, como a intermodalidade rodoviária (BR-277 e Ferroeste) e as tarifas especiais. Além disso, o tempo para os caminhões acessarem o Porto Seco de Foz do Iguaçu é maior (pode demorar até três dias). Em Cascavel⁶, eles conseguem entrar e sair com a carga liberada no mesmo dia. No centro logístico, desde a balança onde os caminhões são pesados até a solicitação de trânsito, a média de espera é de quatro horas, e 99% das cargas têm como destinos o Paraguai e a Argentina (IDR-Paraná, 2024). Entretanto, há forte competição exercida pelo Porto Seco de Foz do Iguaçu, que atrai mais cargas de importação e exportação. Essa atratividade é explicada por alguns fatores, como a localização estratégica (na Tríplice Fronteira – Brasil, Paraguai e Argentina), a proximidade com as Aduanas brasileira, paraguaia e argentina, o tamanho (área do Porto Seco) e a incorporação tecnológica (equipamentos e softwares).

Em 2023, a Receita Federal abriu licitação para a nova concessão⁷ do Porto Seco de Cascavel, mas não houve empresas interessadas. O contrato de concessão venceu em 2019,

⁶ O Porto Seco cascavelense tem capacidade para receber 50 caminhões por dia.

⁷ Como estratégia para os transportes no Brasil, é pertinente viabilizar o carreamento de recursos ociosos ao 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 nº 2.569/89) e diferentemente da lei geral de concessões de serviços públicos (Lei nº 8.987/95) – Lei Fernando Henrique Cardoso. A transferência de recursos ociosos deve ser estimulada a partir de uma estrutura legal e de um mecanismo de intermediação financeira, visando promover investimentos no setor. Como não ocorre um crescimento harmonioso da economia, a

mas foi prorrogado pelo governo do Paraná. O prazo previsto em edital para a nova concessão do Porto Seco era de 25 anos, com investimentos previstos de R\$ 29,5 milhões (R\$ 24,6 milhões nos primeiros 14 anos), incluindo a construção de novos armazéns e pátio (Gmais Notícias, 2023; Receita Federal, 2015). Diante disso, a Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná (Codapar) continuou como gestora do Porto Seco de Cascavel. Segundo a Receita Federal, o principal motivo alegado para a falta de interessados foi o valor do investimento, mas não é somente isso. Um importante fator que influenciou diretamente foi o projeto do novo Porto Seco em Foz do Iguaçu, que será mais amplo e moderno, e isso, consequentemente, atrai indústrias, empresas e cargas. Somam-se, ainda, as novas obras de infraestruturas que beneficiarão o Porto Seco na Tríplice Fronteira, especialmente as novas Aduanas, a Perimetral Leste e a Ponte da Integração.

Em 2011, o governo do estado do Paraná – por meio da Codapar e da Ferroeste – e o grupo paraguaio Unexpa realizaram investimentos para ampliação das instalações e modernização do Porto Seco de Cascavel, com destaque ao aumento da capacidade de armazenamento de cargas (principalmente grãos) e a câmara frigorífica para recebimento e inspeção de produtos congelados de origem animal (carnes bovina, suína e de aves) (Ferroeste, 2011; IDR-Paraná, 2024). O centro logístico não movimenta apenas grãos do oeste paranaense (como soja e milho), mas recebe produtos de outros estados brasileiros, como Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e São Paulo, além de auxiliar no comércio do Paraguai e do Mercosul. Os portos secos de Foz do Iguaçu e Cascavel são centros de desembarque aduaneiro das mercadorias paraguaias e, em seguida, elas são despachadas e transportadas ao Porto de Paranaguá.

Os portos secos do oeste do Paraná (Foz do Iguaçu e Cascavel) estão localizados em uma região de significativa produção agrícola e de fronteira, com grande volume de operações de importação e exportação. Eles prestam os mesmos serviços na sua atividade

forma dominante de formação de capital deve ser a captação e a transferência do excedente econômico para um ou vários setores, e não predominantemente por meio do reinvestimento dos lucros de cada empresa (este último deve ter papel secundário). Nesse sentido, ressalta-se o aparelho nacional de intermediação financeira (bancos, sistema de poupança etc.) para fomentar o desenvolvimento da economia brasileira (Rangel, 2005).

fim, porém apresentam algumas estruturas diferenciadas, como o tamanho (área do terminal), ligação rodoviária ou intermodal (rodovia e ferrovia), quantidade de equipamentos e trabalhadores, capacidade ociosa e outros, com destaque ao Porto Seco de Foz do Iguaçu. Ademais, o Porto Seco cascavelense apresenta capacidade ociosa (subutilizada) e o de Foz do Iguaçu funciona próximo do seu limite operacional.

Há uma forte concorrência entre os portos secos, mas também entre as zonas primária e secundária. Cada unidade utiliza estratégias para competir com a concorrência, como os investimentos em infraestruturas, equipamentos e *softwares*, treinamento de funcionários, competitividade em preços, agilidade da Receita Federal para realizar o processo de desembarque das mercadorias, atuação dos órgãos de fiscalização, áreas de fronteira, proximidade de Adunas, redução de custos, custo com mão de obra, preços menores dos serviços realizados, regimes aduaneiros especiais⁸, entre outros (Souza; Lara; Silva, 2016). Ademais, os portos secos de Cascavel e Foz do Iguaçu possuem uma hinterlândia (área de influência) supranacional, visto que participam de importações e exportações principalmente do Brasil, do Paraguai e da Argentina.

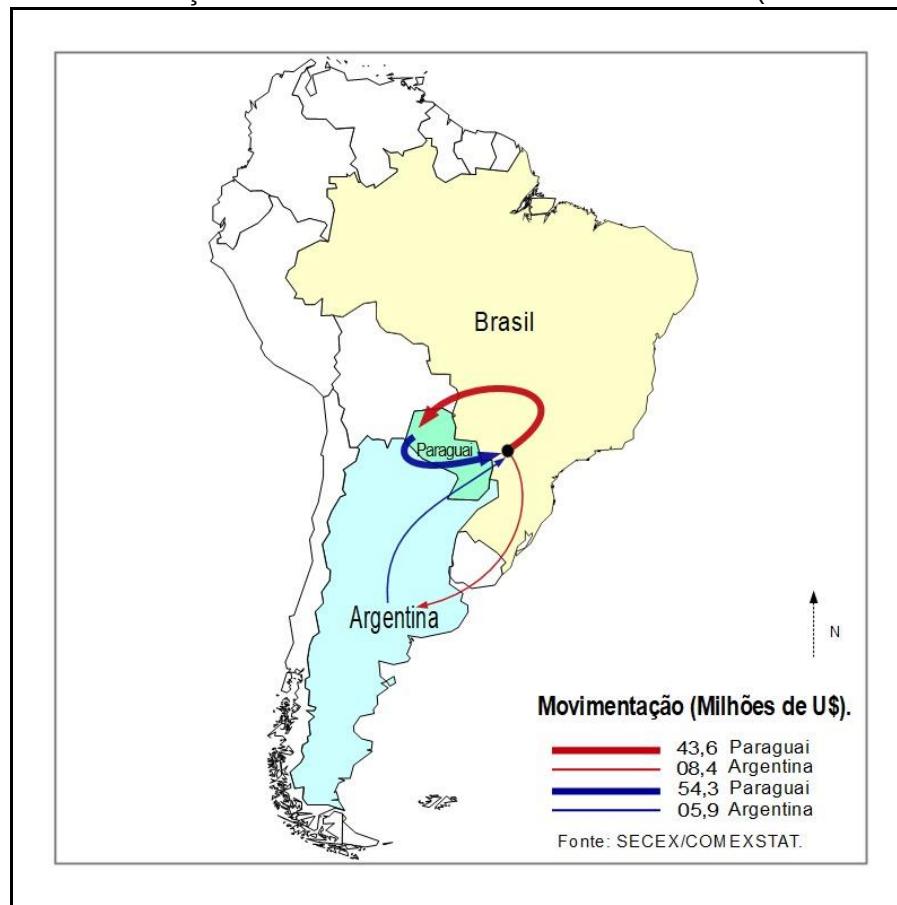
Os portos marítimos, os terminais privados e os portos secos disputam, cada vez com maior intensidade, sua atuação no mercado, aproveitando os benefícios adquiridos com o Estado, a modernização, a especialização de cargas, o aprimoramento das estratégias logísticas e competitivas, as mudanças fiscais e normativas, a melhoria da infraestrutura terrestre e aquaviária, a profundidade dos canais de navegação e das áreas de atracação dos navios, a automação das operações (carga e descarga, manuseio das mercadorias etc.), a informatização (sistemas de controle e informação), a precarização das relações de trabalho (trabalho temporário e trabalhador avulso), as terceirizações, a localização estratégica, entre outros. A concorrência é expressiva entre os portos secos de Foz do Iguaçu e Cascavel, e isso reflete na movimentação de cargas e veículos e nos valores de comércio. Em 2024, no

⁸ O Regime de Entreposto Aduaneiro é um exemplo de regime aduaneiro especial, pois a mercadoria fica armazenada com suspensão dos impostos de importação e pode ser nacionalizada de forma fracionada à medida que o importador necessitar.

Porto Seco de Foz do Iguaçu, tiveram 196.599 caminhões liberados e foram comercializados US\$ 8,6 bilhões (Receita Federal, 2025).

Ao considerar o valor total das exportações e importações do Porto Seco de Cascavel e a representatividade em relação ao total do Paraná, verifica-se que este centro aduaneiro não tem a mesma relevância de Foz do Iguaçu (tabelas 2 e 3 e figura 5). Além disso, de acordo com a Receita Federal, 99% das cargas do Porto Seco cascavelense têm como destinos o Paraguai e a Argentina.

Figura 5 - Movimentação no Porto Seco de Cascavel em 2024 (milhões de dólares)



Fonte: Comex Stat (2025).

Houve diminuição das exportações e importações no Porto Seco cascavelense nos últimos anos, sendo consequência da concorrência exercida pelo Porto Seco de Foz do Iguaçu e, em especial, das melhorias tecnológicas e operacionais, o que atraiu/atrai muitas cargas. Parte das mercadorias oriundas do Paraguai que passam pelos portos secos do oeste

paraense seguem ao Porto de Paranaguá, com destino ao mercado externo (sobretudo Estados Unidos, União Europeia e China).

Tabela 2 - Representatividade das exportações e importações do Porto Seco de Cascavel em relação ao total do Paraná (2021-2024)

| Anos | Exportações | Importações |
|------|----------------------------|----------------------------|
| | % sobre o valor total US\$ | % sobre o valor total US\$ |
| 2021 | 1,9 | 0,9 |
| 2022 | 1,8 | 0,8 |
| 2023 | 1,5 | 0,6 |
| 2024 | 1,3 | 0,5 |

Fonte: Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2025/janeiro/porto-seco-de-foz-do-iguacu-supera-recorde-e-movimenta-us-8-6-bilhoes-em-2024>.

Ao comparar o Porto Seco de Cascavel com o Porto Seco de Foz do Iguaçu, fica evidente que o segundo tem maior representatividade no total das exportações e importações do estado do Paraná. Para mais, ainda que o centro aduaneiro cascavelense contribua com os fluxos de mercadorias no Mercosul, o Porto Seco da Tríplice Fronteira tem maior participação no comércio exterior (tabela 4).

Tabela 3 - Representatividade das exportações e importações do Porto Seco de Foz do Iguaçu em relação ao total do Paraná (2021-2024)

| Anos | Exportações | Importações |
|------|----------------------------|----------------------------|
| | % sobre o valor total US\$ | % sobre o valor total US\$ |
| 2021 | 12,9 | 12,4 |
| 2022 | 14,2 | 13,9 |
| 2023 | 15,8 | 15,3 |
| 2024 | 19,8 | 23,6 |

Fonte: Receita Federal. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2025/janeiro/porto-seco-de-foz-do-iguacu-supera-recorde-e-movimenta-us-8-6-bilhoes-em-2024>.

O Porto de Paranaguá, por sua vez, é fundamental para o comércio exterior do Paraná e do Brasil, principalmente considerando as exportações. Em 2023, foi responsável por 64% das vendas externas paranaenses (US\$ 16,2 bilhões), com destaque para soja, carne de

frango e óleo vegetal. No mesmo ano, ele movimentou 58,3 milhões de toneladas de cargas, ficando em segundo lugar entre os portos organizados brasileiros, superado apenas pelo Porto de Santos, que movimentou 136 milhões de toneladas em 2023 (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, 2024).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os portos secos são importantes não apenas como nós de movimentação de cargas, mas como elementos que conectam diferentes regiões e países e ampliam as interações econômicas e espaciais. O Porto Seco de Cascavel, apesar dos pontos de estrangulamento e da capacidade ociosa (subaproveitada), exerce influência na circulação de produtos do oeste do Paraná, do Paraguai e da Argentina. No Porto Seco cascavelense são realizados vários serviços, como armazenamento, desembarço aduaneiro e transbordo de mercadorias, além de oferecer regimes aduaneiros diferenciados, que favorecem as operações de importação e exportação.

O controle aduaneiro é parte do sistema tributário nacional, que representa o exercício de poder do Estado sobre o território e, em especial, na circulação de mercadorias. Para isso, o Estado direta e indiretamente (sob concessão) constituiu uma rede de centros aduaneiros no país. Existe, portanto, uma territorialidade aduaneira em rede, composta por nós logísticos que envolvem infraestruturas voltadas ao armazenamento e à circulação de cargas. Ao considerar os aspectos técnicos, logísticos e normativos, os objetos (como os portos secos) são cada vez mais densificados (Santos, 2006), principalmente pelas tecnologias da informação e comunicação (TIC).

No Brasil existem 66 portos secos em funcionamento, com grande concentração no Centro-Sul do país. Os portos secos, como o de Cascavel, contribuem para descentralizar os serviços alfandegários dos portos e aeroportos, agilizar os processos burocráticos e favorecer os fluxos no território. Esses terminais fazem parte de uma rede de circulação e logística complexa, formada por rodovias, ferrovias, armazéns, sistemas de normas e

tributação, incentivos fiscais, entre outros. Os portos secos de Foz do Iguaçu, Itajaí, Uruguaiana, São Paulo, Santos, Vitória, Corumbá etc., são relevantes para o transporte e o armazenamento de cargas no país, como grãos, alimentos, produtos químicos, artigos industriais e outros.

Os portos secos são submetidos ao controle aduaneiro da Receita Federal do Brasil. Quando as mercadorias oriundas dos portos secos são liberadas para o embarque nos portos marítimos, já estão prontas para serem despachadas, com mais agilidade. O funcionamento desses terminais favorece as empresas que realizam as operações de comércio. Algumas vantagens são: a) a redução dos congestionamentos em portos marítimos e aeroportos, a fim de evitar filas e atrasos nos despachos das mercadorias; b) os portos secos aumentam a segurança e o controle sobre as mercadorias, com menor incidência de furtos, danos e avarias; e c) as operações e os despachos nos portos secos (zona secundária) são, em geral, mais ágeis em comparação à zona primária, o que favorece a circulação dos produtos.

Apesar do potencial existente, o Porto Seco de Cascavel enfrenta desafios, especialmente a concorrência com o Porto Seco de Foz do Iguaçu e os problemas/as dificuldades em relação à sua concessão. O Porto Seco cascavelense atende sobretudo as demandas das indústrias e agroindústrias do oeste do Paraná, e é um ponto nodal em relação aos fluxos de cargas com o Porto de Paranaguá. Os portos secos de Foz do Iguaçu e Cascavel contribuem com as importações e exportações do Brasil, do Paraguai e da Argentina. Os dois portos secos e as infraestruturas de transportes do estado do Paraná – notadamente a BR-277, a Ferroeste e o Porto de Paranaguá – são usados para o transporte de parte das cargas paraguaias.

As infraestruturas (como os portos secos), os meios e as vias de transportes, as estratégias logísticas e competitivas das empresas e outros fatores produzem reflexos na competitividade dos territórios e das corporações. Os principais centros aduaneiros do Brasil concentram os fluxos de cargas e atendem parte das demandas econômicas e corporativas. O destaque desses pontos nodais é resultado das modernizações, da gestão logística, da

eficiência das operações, da localização estratégica (como os municípios de fronteira), da atuação de instituições públicas (Receita Federal, Anvisa e Mapa), entre outros.

Ademais, o incremento da demanda efetiva e do efeito multiplicador interno é essencial para fomentar o crescimento econômico do Brasil. O planejamento qualificado e os investimentos estratégicos (caso dos transportes e suas infraestruturas) devem fazer parte dos objetivos principais dos governos, visto que os programas/os planos de desenvolvimento são relevantes para a economia, especialmente para a produção, a circulação e a geração de empregos e renda. Uma retomada mais expressiva da atividade econômica no país necessita, em grande medida, da capacidade do Estado exercer seu papel de planejador e indutor e de uma política macroeconômica desenvolvimentista, com base nos investimentos de interesse econômico e social.

REFERÊNCIAS

- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA. Dados e informações sobre os portos paranaenses. 2025. Disponível em: <https://www.portosdoparana.pr.gov.br/webservices/documentador/estatisticas>. Acesso em: 18 jul. 2025.
- BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Novo PAC projeta R\$ 69,1 bilhões para os setores de portos, aeroportos e hidrovias. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/08/novo-pac-projeta-r-69-1-bilhoes-para-os-setores-de-portos-aeroportos-e-hidrovias>. Acesso em: 22 jul. 2025.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Comex Stat. Dados e informações sobre comércio exterior. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/informativos/informativos-estatisticas-de-comercio-exterior>. Acesso em: 21 jul. 2025.
- FELIPE JUNIOR, N. F.; SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. A Hidrovia Tietê-Paraná e a intermodalidade: fluxos de mercadorias, desenvolvimento econômico e repercussões no território. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 13, n. 1, p. 101-124, 2023.
- FERROESTE. Modernizado, Porto Seco de Cascavel retoma as operações. 2011. Disponível em: <https://www.ferroeste.pr.gov.br/Noticia/Modernizado-porto-seco-de-Cascavel-retoma-operacoes>. Acesso em: 03 jul. 2025.
- FRANÇA, R. Portos secos de fronteira como nós aduaneiros: o caso de Foz do Iguaçu-PR. *Século XXI*, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 73-94, 2016.

GMAIS. Porto Seco de Cascavel será fechado após 30 anos de funcionamento. 2025. Disponível em: <https://gmaisnoticias.com/porto-seco-de-cascavel-sera-fechado-apos-30-anos-de-funcionamento>. Acesso em: 02 jul. 2025.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. Projeto do porto seco em Quixeramobim: investimento de R\$ 1 bilhão impulsionará o desenvolvimento do sertão cearense. 2025. Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2025/07/07/projeto-do-porto-seco-em-quixeramobim-investimento-de-r-1-bilhao-impulsionara-o-desenvolvimento-do-sertao-cearense/>. Acesso em: 21 jul. 2025.

IDR-PARANÁ. Porto Seco de Cascavel. 2025. Disponível em: <https://www.idrparana.pr.gov.br/Pagina/Porto-Seco>. Acesso em: 01 jul. 2025.

PODER 360. Maior porto terrestre da China aumenta fluxo de carga para Europa. 2024. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/internacional/maior-porto-terrestre-da-china-aumenta-fluxo-de-carga-para-europa/>. Acesso em: 07 jul. 2025.

RANGEL, I. *Obras reunidas*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. 2. v.

RECEITA FEDERAL. Dados e informações sobre portos secos. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2025/janeiro/porto-seco-de-foz-do-iguacu-supera-recorde-e-movimenta-us-8-6-bilhoes-em-2024>. Acesso em: 25 jul. 2025.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA JUNIOR, R. F. da. Fiscalizar com fluidez: o nó logístico aduaneiro de Foz do Iguaçu-PR e o uso corporativo do território. *GEOUECE*, Fortaleza, v. 7, n. 4, p. 88-102, 2015.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (Org.). *Questões nacionais e regionais do território brasileiro*. Rio de Janeiro: Expressão Popular, 2009. p. 13-42

SILVEIRA, M. R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. *Entre-Lugar*, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020.

SILVEIRA, M. R. Circulação, transporte 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: Insular, 2019. p. 17-66.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F.; COCCO, R. G. Desglobalização ou regionalização da globalização? A reorganização territorial do comércio exterior e seus aspectos geoeconômicos e geopolíticos. *Ciência Geográfica*, Bauru, v. 29, n. 1, p. 838-866, 2025.

SOUZA, R. da S.; LARA, J. E.; SILVA, S. W. Os portos secos como canais de comércio exterior. *Revista Espacios*, v. 38, n. 21, p. 16-31, 2017.

Para citar (ABNT):

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes; SEMOTO, Eidy Edwin Arndt; PEREIRA, Ronald dos Santos. O Porto Seco de Cascavel como centro aduaneiro: concessão, logística e circulação de mercadorias. *Textos para Discussão: LabCit/GEDRI*, v. 6, n. 4, 2025.