



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FCT - Campus de Presidente Prudente

SAMARANE FONSECA DE SOUZA BARROS

PORTOS SECOS E CIDADES: tramas escalares e dinâmicas espaciais

PRESIDENTE PRUDENTE – SP
Junho de 2024.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FCT - Campus de Presidente Prudente



SAMARANE FONSECA DE SOUZA BARROS

PORTOS SECOS E CIDADES: tramas escalares e dinâmicas espaciais

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus Presidente Prudente/SP.
Orientação: Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo.

Auxílio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq processo nº 14031/2020-4) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP, processo regular nº 2020/00231-6 e processo BEPE nº 2022/02262-1).

PRESIDENTE PRUDENTE – SP
Junho de 2024.

B277p	Barros, Samarane Fonseca de Souza Portos secos e cidades : tramas escalares e dinâmicas espaciais / Samarane Fonseca de Souza Barros. -- Presidente Prudente, 2024 246 p. : il., tabs., fotos, mapas Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Everaldo Santos Melazzo 1. Portos Secos. 2. Posicionalidade. 3. Expansão Territorial das Cidades. 4. Tramas Escalares. I. Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Presidente Prudente

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: PORTOS SECOS E CIDADES: tramas escalares e dinâmicas espaciais

AUTORA: SAMARANE FONSECA DE SOUZA BARROS

ORIENTADOR: EVERALDO SANTOS MELAZZO

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Doutora em Geografia, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. EVERALDO SANTOS MELAZZO (Participação Virtual)
Departamento de Planejamento Urbanismo e Ambiente / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Prof. Dr. LLUÍS FRAGO CLOLS (Participação Virtual)
Facultat de Geografia i Història / Universitat de Barcelona

Prof. Dr. WAGNER BARBOSA BATELLA (Participação Virtual)
Geociências / Universidade Federal de Viçosa

Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Profa. Dra. ADRIANA MARIA BERNARDES DA SILVA (Participação Virtual)
Instituto de Geociências / Universidade Estadual de Campinas

Presidente Prudente, 03 de junho de 2024

*Por tanto amor,
Aos meus pais.*

AGRADECIMENTOS

A sensação de terminar uma tese é estranha. Confesso que o *devir* assusta. Com esse nó estranho e ansioso na garganta começo a olhar para trás em um exercício de reflexão-quase-conforto. Ao olhar para trás, enxergo as pessoas que tornaram possível a minha formação acadêmica, mas principalmente o desabrochar pessoal.

É interessante pensar que o nome Samarane é advindo de uma máquina registradora. Sim. Aquelas bem antigas. Quis o destino que eu andasse por aí registrando tudo desde 2013 quando ingressei na graduação. Registrando encontros, beijos, abraços, lágrimas, copos de cerveja, congressos, monografia, dissertação, tese...ufa! Registrando tudo que a Geografia me ofereceu em uma troca quase simbiótica em que a Geografia me alimenta e eu, humildemente, tento alimentar a Geografia.

Quero registrar então, nos agradecimentos dessa tese, as pessoas pelas quais vale a pena o Geografar.

Inicialmente agradeço a espiritualidade, todas elas, que me sustentam. Demorei a me conectar com Algo/Alguém no sincretismo brasileiro (seria isso uma redundância?). Mas hoje enxergo que muitas forças e energias divinas me guiaram até aqui. Obrigada, amém, axé!

Aos meus pais, Guilherme e Bete, agradeço a compreensão, respeito, confiança e por assegurarem todos os meus passos, mesmo que de longe. Inclusive, repito a dedicatória que fiz na dissertação agora nesta tese, com uma única diferença: o amor só aumentou!

Ao meu irmão, Vicente Augusto, agradeço a amizade e por me presentear com um sobrinho, ainda no início do doutorado. Heitor é um suspiro de felicidade na nossa família. Agradeço a minha cunhada Mariane por ser cuidadosa e carinhosa com todos nós.

À minha avó Edy, por sempre me bendizer e abençoar.

Aos meus tios, tias, primos e primas, por todas as trocas divertidas entre uma cerveja e outra.

Ao professor doutor Wagner Batella por ter acreditado em mim em 2014 e seguir insistindo nos meus sonhos, mesmo dez anos depois. Obrigada por todas as conversas sensatas e por sua doçura.

Ao professor doutor Everaldo Melazzo pela orientação sempre respeitosa e gentil. Obrigada pelas conversas de orientação, mas principalmente pelas palavras sempre amigas.

Aos professores do GASPERR, em especial Everaldo Melazzo, Carminha Sposito, Eliseu Sposito, Arthur Whitacker e Márcio Catelan, por me receberem no grupo de pesquisa e por todo o conhecimento compartilhado.

Aos amigos do CEMESPP, em especial Bruno Barcella, Marlon Abreu, João Victor Ferreira, Natália Britto e Bruna Corrêa, por todas as gargalhadas e prosas boas (e mentirosas).

Aos funcionários da UNESP que mantém a Universidade Pública funcionando. Agradeço a Tamae por sempre ser solícita e por me acalmar nas prestações de conta.

Aos amigos e mestres da Universidade Federal de Viçosa e da Universidade Federal de Juiz de Fora, em especial ao professor doutor Gustavo Iorio (Favela) pela disposição de sempre ajudar e pela amizade.

Aos amigos da Universitat de Barcelona pela acolhida. Agradeço ao professor doutor Lluís Frago pelas conversas sempre gentis. Agradeço ao *Grup D'Estudis Comercials i Urbans* por todo o conhecimento adquirido. Em especial, Alejandro Morcuende e David Lloberas pelas implosões-explosões. *Moltes gràcies!*

Agrdecida por Bruna Corrêa e Renata Rizzon serem família em Presidente Prudente e compartilharem as partes boas e ruins da Pós-Graduação (e da vida). Particularmente, Bruna Corrêa por entre tanta doideira e ansiedade ser um ponto de lucidez e apoio, e Renata Rizzon pela calma e serenidade.

Aos amigos que fiz em Presidente Prudente. Mesmo sendo -todos nós- cavalheiros do apocalipse, amo com todo o meu coração. Agradeço aos cavalheiros oficiais, Ananday, Mariana Runa e Arthur Massagardi, por todo o amor, respeito e carinho. Ao meu grupo carnavalesco Ananda Yamashiro, Mariana Moreno, Bruno Barcella, Bruna Corrêa, Carol Simon, Jota, Márcio Catelan, João Victor Amigão, Lorena Pereira, Paula Novack, Alex Pecinato, André Felix e Jean Legroux, sou grata por nunca deixarem o carnaval morrer – mesmo quando a pós-graduação parece uma Quarta-Feira de Cinzas. Ao “grupinho que não é da pós”, Amanda Baratelli, Bruna Corrêa, Fernando Jandira, Renata Rizzon, Ana Carolina Marques, Magno Ricardo e Rodrigo Bogo, agradeço as fofocas e ódios compartilhados.

Aos atletas e quase-atletas do Abya Yala Esporte e Cerveja (AYEC) por terem me transformado em uma presidenta de time de futebol. Quase o Eurico Miranda da UNESP. Obrigada por serem o time (da pós) e a torcida mais odiada da FCT. Esta tese também veste roxo e verde.

Aos amigos que deixei em Minas Gerais. Em especial Marcela Maffia por sempre entender minha ausência e as duas Ju's, Ju de Vênus e Ju Moreira, por toda a reciprocidade.

À Olívia Bogo, por ser lar onde quer que eu esteja. Obrigada por ser presente e por encantar a minha vida com seu humor, sua arte e, principalmente, sua amizade.

Ao Arthur Massagardi, por ter chegado no meio da confusão de uma tese e ter escolhido ficar.

Ao Alzeir, psicólogo, agradeço por não ter me deixado enlouquecer (ainda mais).

Aos professores Eliseu Sposito e Lluís Frago pelas contribuições no exame de qualificação. Aos professores Lluís Frago, Wagner Batella, Adriana Bernardes e Arthur Whitacker pela gentileza de aceitarem compor a banca examinadora final e ao conjunto de contribuições para esta tese.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo financiamento a partir da bolsa de doutorado entre março de 2020 e março de 2021 (processo 140319/2020-4). À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pela bolsa de doutorado (processo 2020/00231-6) e pela bolsa de pesquisa e estágio no exterior (BEPE processo 2022/02262-1). As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade da autora e não necessariamente refletem a visão do CNPq e da FAPESP.

Com o registro desta tese e a partir desta tese como registro, espero continuar registrando outras coisas por aí! Por isso, termino agradecendo a Geografia por ter me permitido viver muitas coisas e lugares. Por ter me permitido conhecer pessoas e amar pessoas. O *devoir* assusta, mas a sensação agora é um pouco mais feliz que antes, porque a Geografia serve, em primeiro lugar, para fazer e reconhecer amigos.

RESUMO

O objetivo principal deste trabalho é analisar a relação entre portos secos e cidades, tanto na perspectiva da expansão territorial das cidades quanto no peso destes empreendimentos em realocar os núcleos urbanos em diferentes redes e alterar a sua posicionalidade nas tramas escalares. Tomamos como ponto de partida a análise de quatro cidades médias, a saber, Varginha/MG, Juiz de Fora/MG, Ribeirão Preto/SP e Maringá/PR, para investigar os elementos gerais, particulares e singulares nas relações porto seco e cidade. Fundamentamo-nos, principalmente, nos vetores da urbanização contemporânea e na produção capitalista das infraestruturas que apontam para a necessidade da transformação do ambiente construído para alimentar as etapas de distribuição das mercadorias e circulação do capital. Metodologicamente, nos apoiamos em quatro eixos principais: a) levantamento bibliográfico, de dados secundários e documental; b) trabalhos de campo; c) realização de entrevistas semiestruturadas; d) levantamento de matrículas em cartórios de registros de imóveis. Identificamos que os portos secos são objetos externos às cidades e auxiliam nos processos de reestruturação em curso; no entanto, a partir dos diferentes agentes, redes e escalas, os empreendimentos apresentam relações singulares com cada cidade. O crescimento em salto das cidades indicado pela expansão territorial é necessariamente atrelado às continuidades espaciais engendradas pelo sistema capitalista que obedece, cada vez mais, ordens reticulares e verticalizadas.

Palavras-chave: Portos Secos. Posicionalidade. Expansão Territorial das Cidades. Tramas Escalares.

ABSTRACT

The main objective of this work is to analyze the relationship between dry ports and cities, both from the perspective of the territorial expansion of cities and the significance of these ventures in relocating urban nuclei in different networks and altering their positionality in scalar frameworks. We take as a starting point the analysis of four medium-sized cities, namely Varginha/MG, Juiz de Fora/MG, Ribeirão Preto/SP, and Maringá/PR, to investigate the general, specific, and unique elements in the relationship between dry ports and cities. We are mainly grounded in the vectors of contemporary urbanization and the capitalist production of infrastructures that point to the need for transforming the built environment to support the stages of goods distribution and capital circulation. Methodologically, we rely on four main axes: a) literature review, secondary data, and documentary research; b) fieldwork; c) conducting semi-structured interviews; and d) collecting property registration data from notary offices. We identified that dry ports are external objects to cities and assist in ongoing restructuring processes; however, depending on different agents, networks, and scales, these ventures exhibit unique relationships with each city. The leap in city growth indicated by territorial expansion is necessarily linked to spatial continuities engendered by the capitalist system, which increasingly adheres to reticular and vertical orders.

Keywords: Dry Ports. Positionality. Territorial Expansion of Cities. Scalar Frameworks.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização das cidades de estudo.....	17
Figura 2 – Matrícula de Imóvel.....	22
Figuras 3 e 4 – Sítio Eletrônico <i>Registradores</i> e área de abrangência dos serviços digitais.....	24
Figura 5 – Pesquisa Prévia.....	25
Figuras 6 e 7 – Planta Cadastral de Maringá.....	26
Figura 8 – Planta Cadastral de Maringá.....	27
Figura 9 – Busca de matrícula de inteiro teor por endereço.....	27
Figura 10 – Classificação de infraestruturas e sua relação com espaço regional.....	38
Figura 11 – Classificações e distinções das formas de capital.....	41
Figura 12 – Rede de logística de transporte.....	47
Figura 13 – Trama infraestrutural.....	50
Figura 14 – Rede urbana regional de Juiz de Fora.....	73
Figura 15 – Localização do Porto Seco de Juiz de Fora.....	76
Figuras 16 e 17 - Rede Urbana de Maringá.....	80
Figura 18 – Localização do antigo Porto Seco do Norte do Paraná.....	84
Figuras 19 e 20 – Rede urbana regional de Ribeirão Preto.....	88
Figura 21 – Localização do antigo Porto Seco Rodrimar e da área preferencial para o novo projeto.....	92
Figura 22 – Rede urbana regional de Varginha.....	96
Figura 23 – Localização do Porto Seco do Sul de Minas.....	99
Figura 24 – Reportagem sobre investimento em Varginha.....	108
Figura 25 – Reportagem sobre novo porto seco em Ribeirão Preto.	110
Figura 26 – Portos secos brasileiros.....	112
Figura 27 – Trama desde os portos secos.....	123
Figuras 28, 29 e 30 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Juiz de Fora.....	133
Figura 31 – Empreendimentos logísticos em Ribeirão Preto.....	134
Figuras 32 e 33 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Ribeirão Preto.....	136
Figuras 34, 35 e 36 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Maringá.....	137
Figuras 37, 38 e 39 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Varginha.....	138
Figura 40 – Remoções em Ribeirão.....	147
Figura 41 – Remoções em Ribeirão.....	148
Figura 42 – Ampliação das linhas de ônibus em Varginha.....	149

Figura 43 – Problemas em Dias Tavares.....	150
Figura 44 – Problemas em Dias Tavares.....	150
Figuras 45 e 46 – Publicações do Porto Seco do Sul de Minas.....	164

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Matriz metodológica.....	19
Quadro 2 - Normas, tempo e espaço.....	62
Quadro 3 – Desestatizações e privatizações.....	66
Quadro 4 – Portos Secos e suas administradoras.....	113
Quadro 5 – Continuidades espaciais e descontinuidades territoriais.....	177

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Execução financeira do PAC.....	59
--	----

Sumário

INTRODUÇÃO	14
<i>Matriz metodológica</i>	18
<i>Atividades nos cartórios de registro de imóveis e os Registradores Online</i>	21
<i>Apresentação dos capítulos</i>	27
CAPÍTULO 1 – Redes e escalas, espaço e tempo: a produção dos ambientes construídos voltados à circulação no Brasil	29
1.1) Infraestruturas, condições gerais de produção e a divisão territorial da circulação	31
1.1.2) Uma proposta de trama infraestrutural	49
1.2) Contextos georregulatórios e produção capitalista das infraestruturas de circulação no Brasil	51
1.3) Entre os fixos, os fluxos e a produção das espacialidades da circulação	63
CAPÍTULO 2 – Portos secos, posicionalidade e produção capitalista da cidade.	70
2.1) Descrição argumentada e a relação entre portos secos e cidades	71
2.1.1) Juiz de Fora/MG	71
2.1.2) Maringá/PR	79
2.1.3) Ribeirão Preto/SP	88
2.1.4) Varginha/MG	95
2.2) Portos secos: temas, noções e articulações	102
2.3) Redes técnicas, redes normativas e redes urbanas: o debate sobre posicionalidade	118
2.4) Produção de posicionalidades e produção de cidades: os interesses econômicos na urbanização	124
CAPÍTULO 3 – Expansão territorial e transformações nas/das cidades: formas, conteúdos e processos.	130
3.1) Expansão territorial das cidades: formas	131
3.2) Reestruturação urbana e das cidades: processos	140
3.3) Expansão logística e vetores de desigualdade socioespacial: conteúdos	145
CAPÍTULO 4 – Os pares analítico-relacionais das tramas entre portos secos e cidades	152
4.1) Introversão e extroversão	153
4.2) Aglomeração e interação	158
4.3) Densidade e vazio	162
4.4) Conexão e desconexão	167
4.5) Continuidades e discontinuidades	171
CONCLUSÕES	180
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	186
ANEXOS	196

INTRODUÇÃO

Essa tese tem como objetivo principal analisar a relação entre portos secos e cidades, tanto na perspectiva da expansão territorial das cidades quanto no peso destes empreendimentos em realocar os núcleos urbanos em diferentes redes e alterar a sua posicionalidade na trama escalar. Portanto, desdobra-se desse debate tanto a redefinição de escalas espaciais, como os novos conteúdos entre *porto* e *cidade*, jogando luz sobre os principais agentes e configurações espaço-temporais. É importante destacar o elo entre as dinâmicas logísticas e imobiliárias, pois consideramos os portos secos a partir de suas relações com os agentes e a terra urbana, bem como com as redes, técnicas e normas imbricadas ao setor logístico e sua capacidade de ordenação e mediação de outros processos.

Nesta perspectiva, os portos secos como objetos acirram os usos corporativos do espaço em coalizões externas e internas que se desdobram em múltiplas escalas, a saber: a escala das redes e suas tramas, as escalas intermediárias próprias da densidade normativa do território (Santos; Silveira, 1996) e as escalas da cidade e suas formas-conteúdos.

A virtualidade do fenômeno urbano ganha extensão a partir da transformação do ambiente construído e da produção de redes de infraestrutura e de sistemas logísticos. Estes elementos atendem às lógicas de circulação do capital e são cada vez mais densos e complexos por se combinarem e se entrelaçarem em diferentes lugares, territórios e escalas (Brenner; Schmid, 2015).

O jogo de escalas mediado por agentes distintos ganha robustez com os processos de urbanização que também são envoltos por tramas escalares próprias e específicas a depender do tempo e do espaço. Ao longo destes processos, há a operacionalização de lugares para subsidiar as dinâmicas socioeconômicas da vida urbana (Brenner, Schmid, 2015). A operacionalização destes lugares perpassa tanto pela necessidade de produção de infraestruturas e condições gerais de produção e circulação, quanto pela urgência de regulações que atendam ao escopo neoliberal.

A problemática da tese considera elementos contemporâneos dos estabelecimentos logísticos, no caso os portos secos, em suas manifestações que concatenam vetores globais, intermediários e locais, em específico, nas relações destes empreendimentos com as cidades em que estão.

Nossa hipótese principal consiste em considerar que os portos secos em cidades médias as dotam de mais complexidade à medida que incrementam sua posicionalidade nas tramas

escalares e proporciona a expansão territorial das cidades, indicando o acirramento de processos de desigualdade e diferenciação socioespacial. Não é nosso objetivo, no entanto, adentrar nestes processos e sim apontar vetores e elementos que o compõem a partir da ascensão de espacialidades espoliativas¹.

As espacialidades espoliativas são aqui pensadas em correspondência aos contextos georregulatórios de crescimento e consolidação dos portos secos no Brasil, acreditando que cada um destes quadros gera uma condição e uma situação para produção de espacialidades associadas a produção capitalista das cidades.

Enquanto realidades empíricas, a pesquisa volta-se para as cidades de Varginha/MG, Juiz de Fora/MG, Ribeirão Preto/SP e Maringá/PR, localizadas em situações geográficas estratégicas do país e, por isso, componentes de redes de diversas ordens. Apesar de se localizarem mais afastados do tecido urbano tradicional, os portos secos envolvem diversos agentes e instituições que fazem parte de práticas espaciais marcadas pela continuidade demandada pela reprodução do capital, levando à articulação entre descontinuidades territoriais e continuidades espaciais. Portanto, o crescimento em saltos das cidades aqui analisadas, ocasionado principalmente pela expansão das infraestruturas e das condições gerais de produção, deve ser analisado juntamente com a continuidade emanada pelas redes dos processos gerais. O que buscamos identificar é como as cidades sintetizam – a partir da dimensão do particular – o que é geral da conjuntura capitalista e o que é singular da sua expansão territorial.

As cidades são aqui tomadas como ponto de partida para entender os processos e vetores maiores inerentes à urbanização contemporânea, sendo este, portanto, o ponto de vista elencado para olharmos para as formas em suas articulações com dinâmicas mais amplas (Sposito, 2017). Ainda, sabe-se que existem inúmeros pontos de vista de cunho teórico-metodológicos e é desejável que eles existam para a compreensão da urbanização em múltiplos planos. Entretanto, “fazemos escolhas para elaborar uma dada interpretação” (Sposito, 2017, p. 198). A escolha por este ponto de partida ou ponto de vista não elimina, necessariamente, a existência de outros.

É importante ressaltar a ideia das cidades médias enquanto ponto de partida, pois o foco dessa proposta será nos processos e suas consequências para as formas em uma direção que não

¹ Aqui fazemos alusão a acumulação por espoliação cunhada por Harvey (2003). Para este autor uma das particularidades desta nova etapa de acumulação é o cerceamento de ativos públicos e comuns em detrimento de usos privados e excludentes dos recursos. São espoliados os direitos sociais dentro da lógica da reprodução capitalista em diferentes etapas distintas e geograficamente dispersas, sendo o conceito em muito utilizado para explicar a expansão dos limites espaço-temporais e políticos da acumulação capitalista.

se toma a parte pelo todo, mesmo que a parte “seja aquela parcela relativa aos espaços de comando e de difusão de novos valores e ações” (Sposito, 2017, p. 189).

A escolha das cidades se deu buscando captar diferentes contextos: foram escolhidas duas cidades médias do estado de Minas Gerais, onde os portos secos estão consolidados há mais tempo, considerando que esse foi um dos estados precursores na implantação desses empreendimentos (Souza, 2015), a saber: Varginha, cidade situada ao sul de Minas Gerais, onde a primeira estação aduaneira no interior do Brasil entrou em funcionamento no ano de 1993, e Juiz de Fora, localizada na Zona da Mata mineira, onde o porto seco funciona desde 1997. O estado de Minas Gerais conta com portos secos em outras três cidades: Betim, Uberaba e Uberlândia. Betim não entra nesta pesquisa por ser integrante da Região Metropolitana de Belo Horizonte e, Uberaba e Uberlândia não entram pelos portos secos lá instalados serem mais recentes que os das outras duas cidades, datados do ano de 1999. A variável temporal aqui se faz importante, pois pretende-se investigar os efeitos dos portos secos em um período maior de sua instalação e consolidação, bem como suas consequências para as cidades.

Considerando o processo de urbanização heterogêneo que se materializa de formas diferentes pelas cidades, agregaram-se a essa pesquisa também duas cidades do projeto FragUrb (Processo FAPESP nº 2018/07701-8) inseridas de formas distintas na rede urbana brasileira em razão das diferentes formações socioespaciais, a saber: Ribeirão Preto, no estado de São Paulo, onde o porto seco vigorou de 1994 a 2018, apresentando, portanto, mais de duas décadas de funcionamento, tempo considerável para se apreender as consequências, e Maringá, localizada ao norte do estado do Paraná, em que o porto seco, apesar de funcionar desde 1996, teve o encerramento das suas atividades também em 2018. A ideia de manter as cidades, mesmo com os portos secos sem funcionamento, vai ao encontro de demonstrar que eles ainda figuram no ambiente construído das cidades e são importantes para as dinâmicas urbanas e, principalmente, imobiliárias.

A Figura 1 abaixo aponta a localização das cidades escolhidas.



Figura 1 – Localização das cidades de estudo.

Encaramos os portos secos, portanto, a partir e diante dos vetores da urbanização contemporânea, fundamentais para a construção desta tese. A construção da tese considerou os portos secos a partir de suas dimensões públicas e privadas, espaciais e territoriais, buscando demonstrar que o peso deste objeto para processos mais amplos, como os de reestruturação urbana, depende da conciliação de agentes, redes e escalas. Ou seja, mesmo que o porto seco assuma vetores do que é geral, a saber, processos de globalização, neoliberalização e financeirização da economia, ele sintetiza particularidades da urbanização brasileira e expressa singularidades de cada cidade onde está inserido.

Portanto, consideramos que a atual fase do processo de urbanização demanda articulações escalares complexas e que sua compreensão pode se dar a partir da intersecção entre o crescimento da mancha urbana a partir de saltos, associado a continuidades espaciais engendradas pela lógica capitalista, isto é, entre as continuidades espaciais e descontinuidades territoriais.

Os objetivos do trabalho são:

- a) Compreender a logística e os processos desenvolvidos pelos portos secos no Brasil, e em especial, nas cidades médias estudadas;
- b) Investigar as escalas geográficas e sociais envolvidas nos portos secos e nas cidades analisadas, bem como as suas articulações e repercussões na acumulação capitalista;
- c) Identificar os agentes envolvidos no processo de consolidação dos portos secos e consequentes etapas de distribuição das mercadorias e circulação do capital;
- d) Analisar a expansão territorial das cidades causada pelos portos secos considerando as discontinuidades territoriais e continuidades espaciais, assim como o aprofundamento de desigualdades e diferenciações socioespaciais;
- e) Discutir a partir da tríade geral, particular e singular a dimensão dos portos secos e do processo de expansão das/nas cidades, sendo geral o processo de urbanização contemporânea, particular a análise dos portos secos em cidades médias e singular cada uma das realidades estudadas.

Para alcançarmos tais objetivos e para a construção da tese, a seguir sintetizaremos nossa matriz metodológica e detalhamos o procedimento metodológico de busca nos cartórios de registros de imóveis.

Matriz metodológica

De acordo com Elias (2017), a matriz metodológica é uma forma de mapear e organizar os dados a serem trabalhados, sendo construída à medida que o trabalho vai sendo desenvolvido. A partir de temas, processos, variáveis, indicadores e fontes de dados, a seguir apresentaremos nossa matriz como relação-síntese entre os principais componentes desta pesquisa e suas fontes de averiguação, mesmo que nem todos constem de forma literal na tese. A matriz revela, ainda, o caminho por onde se produziu a tese, partindo das temáticas mais gerais e alcançando a singularidade das cidades (Quadro 1).

TEMA 01: A instalação de capital fixo de longa duração e atividades de distribuição e circulação no Brasil		
Processo: Distribuição espaço-temporal de infraestruturas de circulação no Brasil		
VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Etapas de distribuição e circulação	Movimentos, trocas e fluxos no capitalismo contemporâneo	Bibliografia específica listada nas referências
Infraestruturas de transporte	Modais aéreos, modais rodoviários, modais marítimos e fluviais, modais rodoviários. Galpões e portos, centros de distribuição e portos secos.	Ministério do Transporte; Ministério da Infraestrutura; Receita Federal – Ministério da Economia (<i>Portal Aduana e comércio exterior</i>).

TEMA 02: A interiorização dos processos aduaneiros no Brasil		
Processo: Distribuição e circulação do capital em escala global		
VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Funções e desempenhos de aduanas no Brasil	Rankings internacionais de aduanas. Importações e exportações dos empreendimentos analisados.	<i>World Economic Forum (Global Competitiveness Index e Global Enabling Trade Report); Institute of Management Development (IMDWorld Competitiveness Center)</i> , Banco Mundial (<i>Doing Business – Trading Across Borders - e Logistics Performance Index - LPI</i>); Departamento de Competitividade e Tecnologia (DECOMTEC) da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP); <i>Agility Emerging Markets Logistics Index</i> . ¹ Receita Federal – Ministério da Economia (<i>Portal Aduana e comércio exterior</i>).
Processo: Instalação dos portos secos no Brasil		
VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Portos secos	Número e localização de portos secos no Brasil. Atividades desenvolvidas e números relacionados nos/aos portos secos de Varginha, Juiz de Fora, Ribeirão Preto e Maringá.	Receita Federal – Ministério da Economia (<i>Portal Aduana e comércio exterior</i>); Ministério da Infraestrutura. Receita Federal – Ministério da Economia (<i>Portal Aduana e comércio exterior</i>); Porto Seco Sul de Minas – Varginha (https://portosecosuldeminas.com.br/); Porto Seco Multiterminais Logística Integrada – Juiz de Fora (https://www.multiterminais.com.br/porto-

		seco-juiz-de-fora-mg); Porto Seco Rodrimar Terminal Ribeirão Preto (http://www.rodrimar.com.br/instalacoes-operacionais/porto-seco); Porto Seco do Norte do Paraná – Maringá. / Entrevista com agentes bem informados.
--	--	---

TEMA 03: As escalas geográficas e sociais envolvidas nos portos secos em Maringá/PR, Ribeirão Preto/SP, Varginha/MG, Juiz de Fora/MG.

Processo: Reconhecimento dos agentes envolvidos na consolidação e funcionamento dos portos secos em cada cidade, considerando o que é conjuntural e o que é estrutural.

VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Legislação brasileira e de cada cidade para implementação de aduanas.	Documentos e leis relacionadas a cada um dos portos secos.	Constituição; Decretos-Lei de implementação de portos secos e regimes aduaneiros; Leis orgânicas das quatro cidades estudadas.
Agentes envolvidos na consolidação dos portos secos em cada cidade.	Agentes bem-informados, como empresários e secretários públicos, relacionados aos portos secos.	Trabalhos de campo e entrevistas semiestruturadas.
Relação entre agentes, imóveis e terra urbana.	Localização e propriedade da terra e do imóvel em cada cidade.	Trabalho de campo e matrículas públicas de registros de imóveis encontradas nos Cartórios de Registro de Imóveis de cada cidade.

Processo: Articulação entre continuidades espaciais e descontinuidades territoriais

VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Fluxos e relações de cada um dos portos secos e análise das redes.	Importações e exportações. Principais parceiros comerciais de cada cidade.	Receita Federal – Ministério da Economia (<i>Portal Aduana e comércio exterior</i>). Entrevistas.
Crescimento em saltos das cidades estudadas.	Comparações espaço-temporais da mancha urbana, em específico, das áreas onde estão cada um dos portos secos.	Imagens disponibilizadas pelo <i>Google Earth</i> .

TEMA 04: Produção do espaço urbano de Maringá/PR, Ribeirão Preto/SP, Varginha/MG e Juiz de Fora/MG.

Processo: Reestruturação urbana a partir dos portos secos

VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Portos secos (em que medida os portos secos complexificam as cidades?)	Relação portos secos e cidade	Trabalhos de campo. Entrevistas Semiestruturadas.
Ambiente construído entorno do porto seco	Uso do solo e ocupações ao redor do porto seco. Outras infraestruturas logísticas.	Trabalhos de campo. Imagens disponibilizadas pelo <i>Google Earth</i> .
Processo: Expansão territorial das cidades		
VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Extensão dos tecidos das cidades	Comparações temporais sobre o uso do solo e análise do ambiente construído.	Trabalho de campo. Imagens disponibilizadas pelo <i>Google Earth</i> .
Processo: Desigualdades e diferenciação socioespacial		
VARIÁVEL	INDICADORES	FONTE DE CONSULTA
Privatização de infraestruturas de distribuição e circulação.	Constituição de espacialidades espoliativas.	Legislação. Trabalhos de campo.
Disputas territoriais.	Conflitos nas áreas próximas aos portos secos.	Trabalhos de campo. Análise de jornais e documentos históricos.

Quadro 1 – Matriz metodológica. Organização da autora (2024).

Atividades nos cartórios de registro de imóveis e os Registradores Online

Os cartórios de registros de imóveis têm como principal atribuição o registro de títulos de propriedade de imóveis e suas respectivas averbações. De acordo com o TJ-DF (2014), o cartório garante a propriedade e guarda o registro completo de cada bem registrado, sendo possível consultar o histórico de transações e demais movimentações envolvendo o bem através da emissão de certidões.

Além do registro, no cartório é realizada a matrícula do imóvel e as averbações relacionadas. Matrícula e registro são diferentes. A matrícula é o número que se dá ao imóvel nos livros do cartório, acompanhado de sua descrição, como a metragem e a localização, sendo adicionada toda e qualquer alteração que esse imóvel sofre ao longo do tempo por meio de averbações. Já o registro atesta a propriedade do bem e todas as transações relacionadas. Por

exemplo quando é realizada a compra ou a venda de um imóvel, é feito um registro na matrícula informando os novos proprietários².

As averbações, por sua vez, são as anotações feitas acerca das alterações e acréscimos referentes ao imóvel ou às pessoas e instituições que constam na matrícula ou no registro. Os principais atos averbados, de acordo com a Lei de Registros Públicos (Art 167, inciso II, da Lei nº 6.015/73), são: escritura de compra e venda; formal de partilha; alterações nos nomes dos proprietários do imóvel; contratos de promessa de venda; loteamentos urbanos e rurais; usufruto; cédulas hipotecárias; caução e cessão fiduciária de direitos relativos a imóveis; termo de securitização de créditos imobiliários; notificações para parcelamento; cessão de crédito com garantia real sobre imóvel; auto de demarcação urbanística; processo de tombamento e cessão de crédito³.

A Figura 2 a seguir ilustra parte de uma matrícula.

LIVRO N.º 2 — REGISTRO GERAL
REGISTRO DE IMÓVEIS
— COMARCA DE VARGINHA — M. G.

MATRÍCULA N.º 9.515 DATA: 09/12/81

IMÓVEL: UM TERRENO situado nesta cidade, no distrito industrial, com a área de 36.350ms², margeando a rodovia MG-26, na altura do KM.4, numa extensão de 157,00ms., confrontando pela direita com Exp. Princesa do Sul, numa extensão de 247,80ms.; pela Esquerda com a vendedora, numa extensão de 312,00ms. e pelos fundos com Antonio Batista da Silva, numa extensão de 114,00ms.

Proprietária: Roda Sol Transportes Rodoviários Ltda., sociedade de por cotas de responsabilidade limitada, estabelecida nesta cidade, inscrita no CGC/MF sob o número 19.361.542/0001-18. Registro anterior: Livro 2, R-2, matrícula nº 1.081.

R-1-9.515 09.12.81: Transmittente: Roda Sol Transportes Rodoviários Ltda. Adquirente: ADAUTO MARQUES DE PAIVA, brasileiro, comerciante, portador da Cédula de Identidade RG. M-1.297.885, SSEMG, casado sob o regime de comunhão de bens com Alda Lúcia de Paiva, residentes e domiciliados nesta cidade, inscrito no CPF sob o nº 005.197.746-04. Compra e venda. Escritura pública de 27 de novembro de 1981, lavrada pela Tabelião Substituta Ana Maria de Moura Leite Resende, do 2º ofício desta cidade, no livro 71, fls 94, no valor de R\$ 3.000.000,00. Dou fé.

Figura 2 – Matrícula de Imóvel. Fonte – Cartório de Registro de Imóveis de Varginha-MG.

Nas primeiras informações, podemos ver o número e a data de abertura da matrícula – realizada quando se faz o primeiro registro. Logo após, temos a descrição do bem sobre a localização e as dimensões. O primeiro registro – informação iniciada com a letra **R** – diz

² A escrita de compra e venda, no entanto, é feita no Cartório de Notas.

³ Todos os atos possíveis de averbação podem ser encontrados em <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/11319280/inciso-ii-do-artigo-167-da-lei-n-6015-de-31-de-dezembro-de-1973>.

respeito ao ato de compra e venda, contendo os dados, portanto, dos antigos e novos proprietários.

Além disso, a marca d'água que aparece ao fundo da matrícula indica que ela não serve como uma certidão. A certidão deve ser solicitada por toda e qualquer pessoa que necessita saber a situação jurídica do bem, como pendências de IPTU, penhora etc (TJ-DF, 2014).

Tanto as informações da matrícula quanto as certidões podem ser solicitadas por qualquer pessoa em qualquer cartório de registro de imóveis, por se tratar de informações públicas. Não é preciso explicitar o motivo ou o interesse da busca.

Desde 2017 com a aprovação da Lei nº 13.465, é possível ter acesso e consultar matrículas, registros e certidões de imóveis de forma digital, a partir do Operador Nacional do Sistema de Registro Eletrônico de Imóveis (ONR) composto por um corpo de Oficiais de Registro de Imóveis de todos os estados e do Distrito Federal, sendo seu agente regulador a Corregedoria Nacional de Justiça do Conselho Nacional de Justiça (CNJ). O principal propósito da ONR é projetar, implementar e operar o Sistema de Registro Eletrônico de Imóveis (SREI) no Brasil a partir da integração em rede de todos os Oficiais Registros de Imóveis do país. Além disso, busca fomentar e incentivar os Oficiais ao uso de recursos eletrônicos e tecnológicos, bem como operacionalizar o Serviço de Atendimento Eletrônico Compartilhado do Registro de Imóveis (SAEC) cuja finalidade é criar opções de acesso remoto aos serviços prestados pelos cartórios (ONR, 2023).

O SAEC, popularmente conhecido como *Registradores*, é o portal no qual se pode ter acesso aos serviços digitais. As Figuras 3 e 4 a seguir ilustram a interface do sítio eletrônico, bem como a área onde os serviços de consulta de matrícula estão disponíveis.



Figuras 3 e 4 – Sítio Eletrônico *Registradores* e área de abrangência dos serviços digitais. Fonte – SAEC, 2023. Disponível em <https://registradores.onr.org.br/>.

Os serviços digitais disponíveis são: acompanhamento registral, certidão digital, e-Protocolo, serviço eletrônico de intimações e consolidação da propriedade fiduciária, visualização de matrícula, monitor registral, pesquisa qualificada, pesquisa prévia, certidão negativa CODHAB, repositório confiável de documento eletrônico, regularização fundiária e usucapião extrajudicial.

A partir disso, então, foi realizada uma busca pela ferramenta *Pesquisa de Bens*⁴, em que se é possível identificar todos os bens e imóveis registrados em um CPF ou CNPJ em um período (Figura 5). Buscamos, então, para cada porto seco analisado o número do CNPJ da empresa, obtendo a sua matrícula a qual analisamos a localização exata do bem e todos os agentes e transações envolvidas ao terreno e ao imóvel, sendo possível traçar uma genealogia de cada porto seco e a sua relação com a cidade.

Pesquisa Prévía NOVO PEDIDO RELATÓRIO FINANCEIRO MANUAL SAIR

e-CPF: SAMARANE Créditos: R\$ 6,18 Último acesso: 29/09/2023 às 10:26

Listagem de Pesquisas Prévias

Protocolo de Pesquisa: CPF/CNPJ: De: Até:

FILTRAR

Detalhes Pedido	Protocolo	Data	CPF/CNPJ	Resultou Ocorrência?	Qtde. de Matrículas	Valor Total	Documentos Fiscais
-----------------	-----------	------	----------	----------------------	---------------------	-------------	--------------------

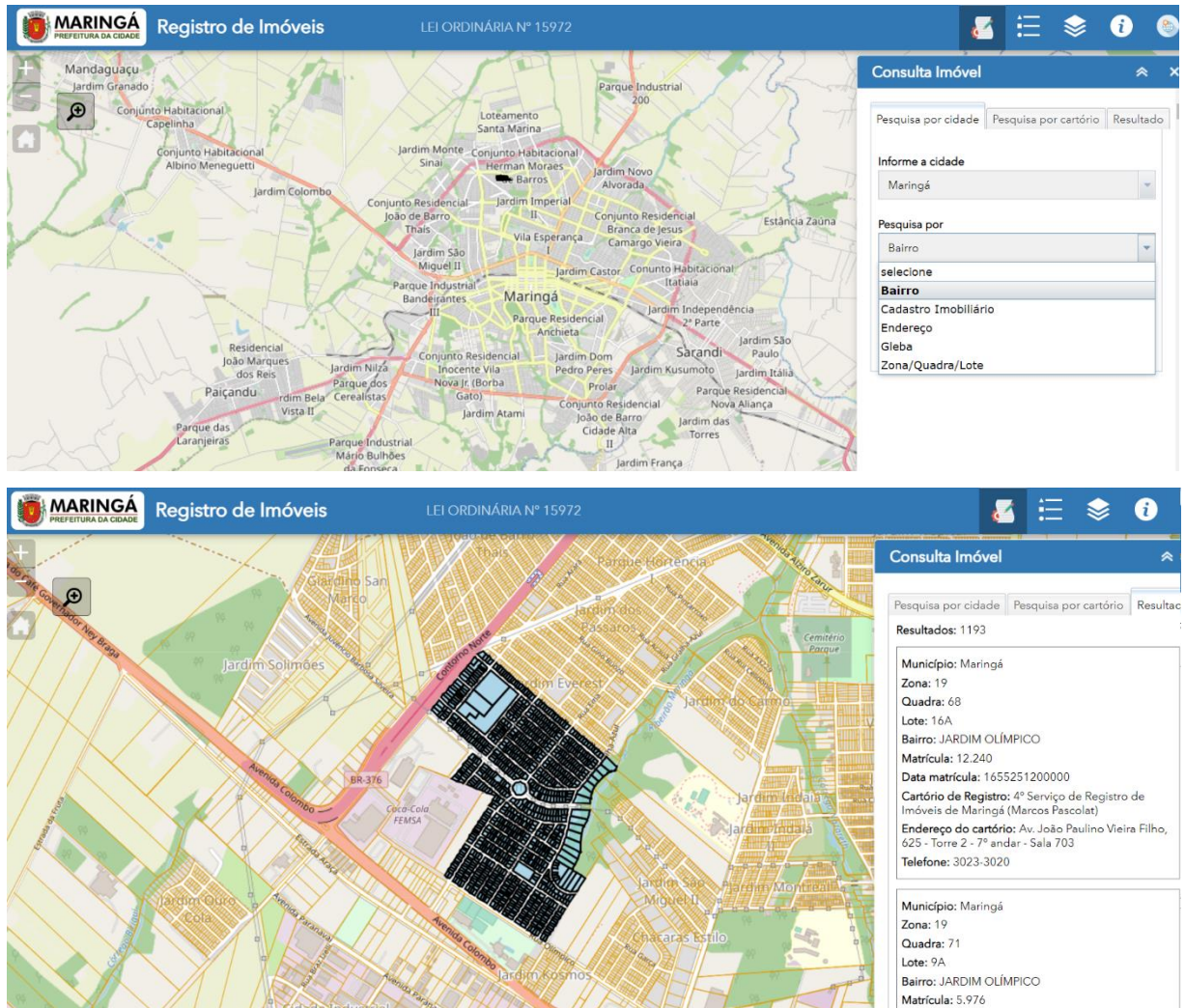
Página 1 de 1 0 Itens ◀ ▶ ⏮ ⏭

Figura 5 – Pesquisa Prévía. Fonte – SAEC, 2023. Disponível em <https://registradores.onr.org.br/>.

Vale salientar que esta atividade foi precedida pelos trabalhos de campo (ANEXO 1), uma vez que a visita aos cartórios nas cidades auxiliou na obtenção de informações, tais quais número do lote, da quadra, identificação dos CNPJ's vizinhos etc.

Para o caso de Maringá, em específico, a busca também foi realizada a partir da planta cadastral da cidade, disponibilizada pelo sítio eletrônico da Prefeitura Municipal, e que possibilita buscar os imóveis por bairro, cadastro imobiliário, endereço, gleba ou zona/quadra/lote, facilitando o trabalho no *Registradores Online*. As Figuras 6 e 7 a seguir ilustram o caso de Maringá.

⁴ O serviço é cobrado de acordo com as taxas referentes a cada Unidade da Federação. Por exemplo, para o estado de São Paulo é cobrada uma taxa de 6,79 enquanto para o estado do Paraná a taxa é 34,14 reais.



Figuras 6 e 7 – Planta Cadastral de Maringá. Fonte – Prefeitura Municipal de Maringá, 2023.

Disponível em <http://sisweb.maringa.pr.gov.br:81/registroimoveis/>

A partir do número de matrícula disponibilizado basta localizarmos nos portais eletrônicos para obtenção de maiores informações. Porém, caso o número de matrícula não esteja disponível, como no caso do exemplo abaixo, é possível realizarmos a busca no Registradores através do endereço exato (Figuras 8 e 9).

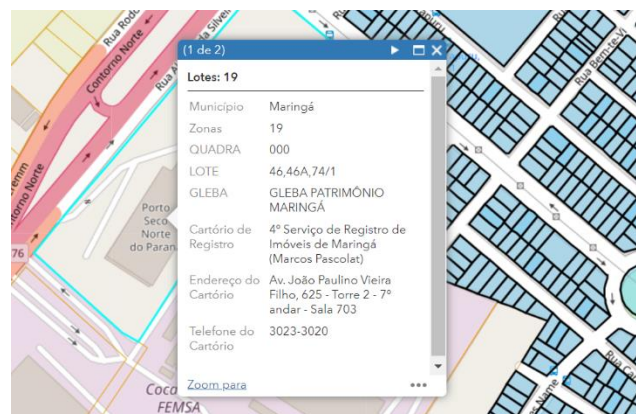


Figura 8– Planta Cadastral de Maringá. Fonte – Prefeitura Municipal de Maringá, 2023. Disponível em <http://sisweb.maringa.pr.gov.br:81/registroimoveis/>

Figura 9 – Busca de matrícula de inteiro teor por endereço. Fonte – SAEC, 2023. Disponível em <https://registradores.onr.org.br/>

A consulta nas matrículas dos imóveis nos ajudou a caracterizar os agentes envolvidos na relação entre os portos secos e as cidades e, por se tratar de um dado público, foi uma importante fonte para analisarmos as diferenças entre as cidades e as partes envolvidas na consolidação ou não dos empreendimentos.

Apresentação dos capítulos

Além desta introdução, a tese é composta por quatro capítulos, considerações finais e a lista de referências. A introdução buscou vislumbrar os principais pressupostos teórico-metodológicos para construção da tese e termina, agora, com a apresentação dos capítulos. A divisão dos capítulos foi, de certa maneira, acompanhando o pensamento científico e as mediações escolhidas para tratarmos da relação entre portos secos e cidades.

O primeiro capítulo apresenta um quadro mais geral acerca da produção dos ambientes construídos voltados aos processos de distribuição e circulação no Brasil, associados aos quadros georregulatórios. A partir da virada da década de 1990, nosso principal marco temporal, analisamos o investimento em infraestruturas e a necessidade de parte do capital se fixar no espaço, apontando na emergência de novos agentes e novas configurações espaço-temporais.

Vislumbramos neste capítulo, portanto, as relações entre a ação dos agentes e o redesenho de novas escalas, bem como as possibilidades de inserção nas tramas infraestruturais a partir de objetos, como os portos secos.

O segundo capítulo tem como objetivo a partir da análise conjuntural desenvolvida no capítulo um, analisar os portos secos como empreendimentos pertencentes à produção capitalista das cidades. Identificamos as principais características dos portos secos brasileiros e como eles podem alterar a posicionalidade das cidades e a divisão social dos seus espaços, ou seja, as possibilidades de operacionalizar distintas escalas a partir dos diferentes alcances espaciais inerentes aos seus processos.

O capítulo três se volta, principalmente, a produção e reestruturação dos espaços urbanos. A discussão é iniciada a partir da análise de cada uma das cidades, pautada em processos como expansão territorial e reestruturação urbana e das cidades para, ao fim do capítulo, identificarmos possíveis vetores de desigualdade e diferenciação socioespacial a partir da emergência de espacialidades espoliativas.

O quarto capítulo tem o esforço de voltar as elaborações mais gerais e apontar cinco pares analítico-relacionais para a compreensão da relação entre portos secos e cidades. Introversão e extroversão, Aglomeração e Interação, Densidade e Vazio, Conexão e Desconexão e Continuidades e Descontinuidades, além de darem subsídio para a análise comparativa entre as cidades, nos permitem apontar para elaborações mais gerais a partir dos quadros singulares.

Por fim, as considerações finais retomam o que foi discutido na tese a partir de quatro pontos que julgamos importantes para a síntese, a saber: escalas, agentes, redes e urbanização e logística.

**CAPÍTULO 1 – Redes e escalas, espaço e tempo: a produção dos ambientes construídos
voltados à circulação no Brasil.**

A virada da década de 1990 inaugurou no Brasil o receituário neoliberal e o redirecionamento das estratégias do Estado, especialmente considerando os investimentos em infraestruturas e setores específicos de produção e circulação (Brandão, 2017; Brandão, Souza, 2019). Isso ocorreu dentro do contexto da reestruturação produtiva e da ascensão das formas flexíveis de acumulação, em que observamos emergir uma lógica pautada, cada vez mais, pela celeridade das relações e acirramento da competição intercapitalista em diferentes níveis.

Mesmo que esta atual fase demande de simultaneidade e dê proeminência às relações em rede, há parcelas significativas de investimentos no circuito secundário (Harvey, 2006), ou seja, no ambiente construído. O investimento em infraestruturas e a necessidade de parte do capital se fixar no espaço configuram a emergência de novos agentes, novas relações e uma miríade de configurações espaço-temporais que se combinam – ou não – em cenários complexos. Sempre foi necessário que parte do capital se fixasse para que outra pudesse circular; no entanto, a contemporaneidade é atravessada pela aceleração das relações e da incessante busca pela diminuição das distâncias (medidas em tempo) (Harvey, 2006; Danyluk, 2018), tornando esse quadro seja ainda mais complexo e envolvido por diferentes intencionalidades.

Trabalharemos com a perspectiva de que o neoliberalismo no Brasil foi implementado por meio de rodadas de experimentações sociopolítico-espaciais (Brandão, 2017) desde a década de 1990. Isso se deve ao fato de que a experiência neoliberal nunca é acabada e, portanto, é passível de complementaridades ao longo das distintas conjunturas. Cada rodada de experimentação neoliberal apresenta um quadro georregulatório correspondente, com matrizes normativas próprias e resultantes espaciais.

Com isso em mente, o principal objetivo deste capítulo é argumentar como, ao longo das rodadas de experimentação neoliberal vivenciadas pelo Brasil – e a partir da associação entre conjuntura e estrutura – os ambientes construídos voltados à circulação do capital no país foram se modificando pela combinação dos diferentes quadros georregulatórios e pela consolidação de espacialidades espoliativas. Portanto, este capítulo visa problematizar as relações possíveis de serem traçadas no espaço-tempo, desde as ações dos agentes até o redesenho de novas escalas. Iniciaremos discutindo a relação entre infraestruturas, condições gerais de produção e capital fixo, bem como a relação entre os agentes e as escalas na consolidação de tramas infraestruturais. Isto é, como a combinação de distintos vetores de força costuram um emaranhado de redes que, por sua vez, só fazem sentido quando analisadas desde as redes urbanas e a conformação de tecidos urbanos.

Logo após, apresentaremos as três rodadas de experimentação neoliberal vivenciadas no Brasil desde a década de 1990, conforme apontado pela literatura consultada, a fim de demonstrar o que é estrutural da formação socioespacial brasileira e como isso possibilita a conformação de diferentes situações e espacialidades próprias das ferramentas técnicas e normativas de cada contexto georregulatório. Para auxiliar na análise, acionamos as principais políticas de provisão de infraestrutura em suas relações com as normas, o tempo e o espaço.

Por fim, apresentaremos a emergência de espacialidades espoliativas voltadas a circulação de capital e a defasagem – e contradição – existente entre as diferentes configurações espaço-temporais possíveis.

1.1) Infraestruturas, condições gerais de produção e a divisão territorial da circulação

No bojo das mudanças técnicas e organizacionais do capitalismo ao longo do século XX, observamos a crescente importância das etapas intermediárias entre produção e consumo no âmbito da reprodução capitalista. As inovações e o desenvolvimento de infraestruturas possibilitaram que a distribuição e a troca se dessem de maneira mais efetiva em diferentes porções do território, diminuindo as barreiras espaciais em função da maior amplitude e velocidade dos fluxos. A mediação entre a produção e o momento de troca propriamente dito, perpassando pela etapa da distribuição, será aqui tratada enquanto circulação.

É necessário, porém, que tenhamos a clareza que os benefícios da aceleração da circulação do capital não atingem de maneira homogênea todas as áreas – e pessoas – do planeta. Não há troca sem divisão do trabalho, bem como a intensidade das trocas é condicionada por estruturas sociais, históricas e produtivas (Marx, 2011).

Há um impacto direto na decodificação das distâncias. A instalação de uma infraestrutura voltada à circulação em determinado ponto do território depende da coalizão de inúmeros agentes que pretendem atribuir mais fluidez em um ponto em detrimento a outro. Santos (2000) já nos alertava que a velocidade não permite distribuição generalizada. Isto porque a exigência pela fluidez desenfreada é consequência direta do acirramento da competitividade exigida pela fase do capitalismo pós-fordista. De acordo com Santos (2004, p. 274):

Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos. Constroem-se edifícios telemáticos, bairros inteligentes, tecnopólos. Esses objetos transmitem valor às atividades que delas utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles “circulam”. É como se, também, fossem fluxos.

O acirramento da competição e o “imperativo da fluidez” (Santos, 2004) fazem parte das novas formas e exigências do capitalismo pós-fordista. Harvey (1993) designa esta fase como acumulação flexível a qual é amparada, em muito, pelos avanços oriundos da terceira revolução industrial, com merecido destaque para o desenvolvimento de novas tecnologias de informação, comunicação e transporte. Em contraponto à rigidez do fordismo⁵, a acumulação flexível é caracterizada pelo surgimento de novos setores de produção, mercados e serviços financeiros, além de novas cargas de inovação comercial, tecnológica e organizacional (Harvey, 1993).

Este período revela traços de crise (Santos, 2000) à medida que é marcado por intensas transformações que não se esgotam na passagem de um momento a outro, pelo contrário, anuviam o limiar entre permanências e rupturas. Entretanto, ainda assim, as transformações são mais proeminentes que as permanências na aceleração contemporânea (Santos, 2000; 2004).

O investimento em infraestruturas de circulação, então, é resposta às demandas do capitalismo contemporâneo. Em especial, tais infraestruturas são, em muito, forjadas para adaptação e ampliação dos fluxos hegemônicos. A fluidez, portanto, deve ser acompanhada da noção de competitividade que é também uma das características da acumulação flexível (Harvey, 1993). Silva (1986, p. 156) destaca a existência de um espaço da circulação responsável por denotar e dar concretude às posições econômicas, isto é, há “um conjunto dos espaços de circulação, que não podem existir sem os espaços de produção e consumo”. Em outras palavras, os espaços que proporcionam melhores condições de circulação e, por conseguinte, de acumulação capitalista saem na frente na competição e logram uma melhor posição econômica na divisão territorial do trabalho.

Fischer (1994 *apud* Sposito; Sposito, 2012) também reserva lugar central para a competitividade dentro dos processos capitalistas e isto perpassa, necessariamente, pela escala espacial. Para este autor, as intencionalidades dos agentes ao se localizarem partem do mesmo pressuposto: ser competitivo, sendo que há uma “adaptação contínua às mudanças das conjunturas econômicas, sociais e tecnológicas” (Fischer, 1994, p. 81 *apud* Sposito; Sposito, 2012, p. 5).

A potencialização da competitividade de um dado espaço pode ser relacionada as condições materiais que ele proporciona para a acumulação capitalista. Isto porque “é da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições

⁵ O fordismo é um modo de produção atrelado aos padrões de homogeneização e uniformização de bens produzidos em massa pressupondo, portanto, grandes plantas industriais e estoques. Apresenta grande grau de especialização da mão de obra e rigidez nos contratos de trabalho e conta com um Estado regulador e centralizado.

físicas da troca [...] devem uma necessidade para o capital em uma dimensão totalmente diferente – a anulação do espaço pelo tempo” (Marx, 2011, p. 432).

No âmbito da circulação, existe a produção de formas que envolvem vetores técnicos, mas também normativos, conferindo a densidade necessária para a instalação de atividades produtivas e consolidação de agentes específicos⁶. Neste trabalho, tais formas são tratadas como infraestruturas à medida que concordamos com as proposições de Werner e Brandão (2019, p. 288) que as entendem como “[...] suportes, valores de uso, forma especial de capital fixo, plataformas etc que proveem, quantitativa e qualitativamente, maiores e melhores bases materiais e imateriais à circulação de pessoas, de capitais, de informações etc”. As competições que se dão espacialmente exigem a instalação de infraestruturas e bases materiais em áreas consideradas vantajosas pelos capitalistas.

É válido ressaltar que tais formas estão fixas e são marcas no/do espaço. Portanto, para o avanço de uma Geografia das Infraestruturas, o espaço deve assumir caráter central. Assim como o espaço, as infraestruturas são produzidas socialmente (Werner; Brandão, 2019) e, por isso, devemos levar em consideração os diferentes movimentos gerais, conjunturais e as particularidades nas estratégias dos agentes que as produzem. Isto é, enquanto formas socialmente produzidas e marcas no espaço geográfico, as infraestruturas são mediadas por diferentes temporalidades e intencionalidades.

Acerca das temporalidades, tomamos como exemplo as ferrovias que, em um determinado momento, foram essenciais para a estruturação e consolidação da economia nacional, mas em função da proeminência do modal rodoviário na contemporaneidade, ficaram obsoletas e, em alguns casos, abandonadas no Brasil. Ao olhar para determinadas ferrovias, temos clareza quanto ao momento da estruturação econômica nacional que elas representam.

Agora, sobre a intencionalidade dos agentes, temos uma crescente participação de diferentes capitais privados no provimento das infraestruturas em função, grandemente, da neoliberalização da economia e privatização de alguns serviços. Graças a isso, temos as infraestruturas mais atreladas à produção capitalista do espaço do que aos interesses coletivos. Nos últimos anos observamos:

Uma miríade complexa de agentes e frações de capitais [que] compõem um bloco de capitais infraestruturais (promotores, incorporadores, mercantis, de transporte etc.) com grande poder de decisão sobre os destinos de nossas cidades e regiões. Em um regime de acumulação financeirizado e em um modo de regulação de neoliberalização antidemocrática, esse setor ganhou

⁶ Para que a circulação ocorra e atinja a realização do capital via consumo são necessários investimentos no ambiente construído que, para além das formas materiais, demandam de elementos técnicos e normativos para o pleno funcionamento dos setores de distribuição e troca.

proeminência. Assim, é plenamente justificável que se avance nas pesquisas do papel da infraestrutura no capitalismo atual (Werner; Brandão, 2019, p. 288).

Na contemporaneidade, a inter-relação entre os diferentes agentes e setores do capital corresponde à constante necessidade de diálogo entre as mais variadas infraestruturas, uma vez que elas raramente funcionam de maneira isolada. Neste sentido, o pano de fundo para a interconexão das infraestruturas é marcado por um emaranhado de redes que demanda sistemas organizacionais e normativos para gerenciá-las (Blanco, 2015). Por sua vez, estas redes técnico-normativas se materializam e são mediadas, principalmente, a partir da rede urbana.

Isto porque podemos ver a concretude destas conexões através das diferentes relações entre as cidades, da mesma forma que torna explícita a seletividade dos investimentos. Há um movimento duplo que parte do material para o imaterial e vice-versa: as cidades se conectam em rede a partir das distintas trocas e movimentos de circulação, sejam econômicos ou sociais. Por sua vez, a circulação só ocorre em função das infraestruturas fixadas, em grande medida, nas cidades e/ou regiões urbanizadas.

A relação entre a fixidez das infraestruturas e os fluxos que delas partem ou chegam é tratada por Harvey (2013) a partir das contradições do próprio capitalismo em que a necessidade da aceleração da circulação de capital é acompanhada da também necessidade de manter determinada parcela de capital fixa. Daí surgem as formas e marcas no espaço, atrelando diferentes temporalidades e deixando arenoso o terreno para o investimento neste tipo de setor. Concordando com Harvey (2005, pp. 148-149, *grifos nossos*):

Toda forma de mobilidade geográfica requer infraestruturas espaciais fixas seguras para funcionar efetivamente [...] A capacidade tanto do capital como da força de trabalho de se moverem, rapidamente e a baixo custo, de lugar para lugar, depende da criação de infraestruturas físicas e sociais fixas, seguras e, em grande medida, inalteráveis [...] *a capacidade de dominar o espaço implica na produção do espaço.*

Os grifos demonstram a centralidade do espaço para a circulação do capital, principalmente, a partir da produção das infraestruturas. Ao mesmo passo que as infraestruturas proporcionam a superação do espaço, elas mesmas constroem espaços voltados à circulação do capital que, em muito, estão imbricados e são mediados por uma rede – ou trama – infraestrutural. Voltaremos a ideia mais adiante.

Outro caminho possível para mediar nossa discussão sobre circulação e infraestrutura é considerá-las como parte das condições gerais de produção, especialmente se considerarmos também a sua relação com a produção do espaço urbano.

Lojkine (1997) destaca que a “armadura urbana”, dentre outros fatores, se manifesta através da rede de cidades, de diferentes hierarquias, que se organizam a partir da distribuição espacial e social das condições gerais de produção. Existem atividades que atribuem a cada cidade usos e funções privilegiadas e, portanto, condicionam a sua posição em rede, como as universidades, os portos, as zonas industriais, centros de gestão etc⁷. Isto é, as condições gerais de produção são responsáveis, entre outros elementos, tanto pela divisão social do espaço da cidade, como também pela divisão interurbana do trabalho.

A noção de condições gerais de produção surgiu n’O Capital, de Marx, quando o autor é levado a refletir sobre “a relação entre o processo imediato de produção, a unidade de produção, por um lado, e, por outro, o processo global de produção e de circulação do capital [...]” (Lojkine, 1997, p. 145).

Para Marx (2011, p. 42), “[...] essa parte geral consiste ou deve consistir: 1) das condições sem as quais a produção não é possível. Isso significa, de fato, nada mais do que indicar os momentos essenciais de toda produção [...]”. Desta forma, as condições gerais de produção intermediam o processo imediato de produção, a circulação do capital e o consumo produtivo, viabilizando a realização de uma série de capitais. Portanto, as condições gerais de produção são consumidas coletivamente.

No entanto, Lojkine (1997, p. 158) alerta que:

[...] não se pode confundir a utilidade das condições gerais de produção com seu uso capitalista sem destruir a principal contradição do capitalismo, a que opõe a socialização das forças produtivas – cuja lógica não se confunde com a da organização social – à propriedade privada dos meios de produção. É justamente o conflito entre as exigências do capital e as exigências de complementaridade, de coordenação no desenvolvimento das diversas ‘condições gerais’, independente da demora de seu efeito social, que fundamenta, a nosso ver, as contradições sociais e políticas da urbanização capitalista [...]

A cidade capitalista é o *locus* de concentração dos principais meios de reprodução do capital e da força de trabalho. Inclusive, há a tendência de crescimento e expansão das cidades e, conseqüentemente, desenvolvimento de aglomerados urbanos, a partir do interesse dos capitalistas de diminuir o tempo de produção, de circulação e de realização do processo de acumulação do capital (Lojkine, 1997).

Acerca disso, Linhares, Magalhães e Monte-Mór (2004) apresentam como exemplo a relação entre a expansão das condições gerais de produção no entorno metropolitano de Belo Horizonte/MG e a urbanização extensiva. Os autores ressaltam que o avanço de tais condições

⁷ Exemplos arrolados por Lojkine (1997).

deriva da redução do tempo social não produtivo, responsável por acelerar o processo de acumulação do capital. Ainda, soma-se a esta análise a própria extensão do meio técnico-científico-informacional (Santos 1994, 2004) que confere “maior fluidez aos agentes produtores do espaço, flexibilizando e mesmo ‘deslocalizando’ os espaços econômicos [...]” (Linhares; Magalhães; Monte-Mór, 2004, p. 18).

Nessa perspectiva, Lojkin (1997, p. 174) argumenta que o desenvolvimento da aglomeração urbana é “determinado pela tendência constante do capitalismo a diminuir o tempo de produção e o tempo de circulação do capital”.

Se as cidades são produzidas por agentes que visam à ampliação da reprodução do capital, da força de trabalho e à obtenção de ganhos competitivos, elas estão diretamente imbricadas nas sinergias e nexos das leis da acumulação capitalista. Desta maneira, não podemos dissociar tais leis do processo de urbanização e acrescentar, além disso, os elementos da divisão social e territorial do trabalho na materialidade e hierarquização das diferentes cidades, neste caso, desde a distribuição não generalizada das condições gerais de produção.

Apesar de concentrarem essas condições e apresentarem densidade técnica e normativa voltadas à acumulação, como as cidades estão relacionadas diretamente às leis de reprodução capitalista, elas também reproduzem as contradições inerentes a este sistema. Isto porque, conforme Lojkin (1997, p. 164), “o sistema capitalista vai procurar dividir, esfacelar esses efeitos úteis de aglomeração, diminuir sua duração de vida e sua fraca motilidade [...]” e, assim, ir destruindo e criando – simultaneamente – novas condições e elementos urbanos que melhor se adaptem às demandas do capitalismo.

A cidade, portanto, cristaliza as diferentes tentativas do capitalismo de superação das barreiras espaciais, sendo que tais tentativas, em muitos casos, coexistem – mesmo que sem êxito. Seguindo o raciocínio proposto por Lojkin (1997, p. 175):

A cidade aparece assim como efeito direto da necessidade de economizar as falsas despesas de produção, as despesas de circulação e as despesas do consumo a fim de acelerar a velocidade de rotação do capital e, portanto, de aumentar o período em que o capital é valorizado.

O autor continua:

Definimos a cidade capitalista como o produto de uma dupla socialização: a das condições gerais da produção e a do espaço. Seria assim possível falar – a respeito do impacto global das atividades urbanas sobre a economia capitalista – de efeitos de *aglomeração urbana*. Queremos com isso dizer:

- Por um lado, *efeitos úteis* produzidos pelos meios de circulação e de consumo concentrados na cidade;
- Por outro, *efeitos de aglomeração* que são apenas o produto indireto da justaposição de meios de produção ou de reprodução e não estão ligados,

como os efeitos anteriores, a um objeto material particular. Pode-se dizer que sua produção é, de certa forma, coletiva: é uma combinação social – consciente ou não, deliberada ou não – de agentes urbanos individuais (construtores de prédios de moradia, de comércio, de escritórios, de fábricas, etc.). (Lojkine, 1997, p. 176, *grifos do autor*).

O excerto acima destaca a importância de compreendermos a cidade, dentre outros fatores, a partir da concentração e socialização das condições gerais de produção que garantem não apenas a circulação, como também a ação imbricada de diferentes agentes. Temos, então, a relação entre a materialidade das condições voltadas à circulação dispostas na cidade, os fluxos hegemônicos e as decisões, por parte dos agentes, que garantem tais movimentações.

Lencioni (2007) também destaca a importância das condições gerais de produção para a urbanização, em especial, para a consolidação do que a autora considera cidade-região⁸. Isto porque, conforme esta autora, estas formas urbanas guardam relações próximas com as condições de circulação material e imaterial, concentrando as condições gerais de produção, principalmente, voltadas às economias de ponta, diferenciando-as do restante do país. Portanto, seguindo esta linha, temos que a distribuição desigual das condições gerais de produção corrobora com a hipótese do desenvolvimento geográfico desigual.

Concordamos com o acirramento do desenvolvimento geográfico desigual a partir da distribuição das condições gerais de produção, no entanto, a nossa análise é realizada a partir da totalidade do processo de urbanização que ao condicionar – e ser condicionado – por alterações no processo histórico do desenvolvimento do capitalismo como modo de produção também imprime na materialidade das cidades desigualdade e, no âmbito da rede urbana, hierarquização oriunda dentre outros fatores, da divisão territorial do trabalho.

Os estudos de economia urbana, em especial, destacam as infraestruturas como partes das condições gerais de produção e atreladas à esfera da produção material (Lojkine, 1997). A partir da nossa análise, todavia, optamos por relacionar tais materialidades também à dimensão da circulação e dos movimentos, portanto, como elementos essenciais para a fluidez do território. A combinação destas infraestruturas e de todas as outras condições gerais de produção e, sobremaneira, a sua concentração nas cidades e regiões fornecem a base material, técnica e normativa necessária para a acumulação capitalista.

Lojkine (1997), a partir de Besson (1965), propõe uma generalização para as infraestruturas e demais fatores essenciais que desempenham papel fundamental na evolução

⁸ Lencioni (2006, p. 71) destaca a cidade-região como uma expressão da globalização responsável por organizar as cidades e regiões, sendo “condição, meio e produto fundamental para a reprodução social dos dias atuais [...]”.

econômica, em especial, nas suas relações e articulações com o espaço regional. A Figura 10 propõe um modelo adaptado das ideias destes autores.



Figura 10– Classificação de infraestruturas e sua relação com espaço regional. Fonte – Lojkin (1997). Organização da autora.

A Figura 10 evidencia uma possível classificação das infraestruturas e, propomos para esta análise, pensarmos tal classificação em conjunto com as distintas escalas e redes nas quais operam. Por mais que no centro esteja evidenciado o espaço regional é válido salientar que o tratamos a partir da constituição, materialização e combinação de diferentes fluxos que, por sua vez, demandam de infraestruturas específicas para sua realização. Consideramos, ainda, o espaço regional como a síntese das escalas intermediárias e o espaço de materialização dos arranjos infraestruturais.

Na parte superior da figura temos, enquanto infraestruturas sócio-culturais e econômicas, os principais elementos capazes de subsidiar a produção que vão desde os terrenos para a construção das zonas industriais e habitação até as diversas redes que sustentam tais ambientes construídos. Salientamos que para a produção destas formas também estão atreladas dimensões da circulação, não necessariamente hierárquicas. Isto é, se

pensarmos na capacidade na produção de uma dada zona industrial ou no escoamento de um porto para articular escalas e atingir espaços descontínuos à sua área consolidada.

Destacamos a consideração dos terrenos enquanto infraestrutura. Isso traz à baila o papel de outros agentes importantes: os proprietários fundiários e os incorporadores imobiliários em suas relações com a propriedade privada. Harvey (2005; 2013) propõe que a terra, como um tipo especial de capital fixo, possui uma dualidade: enquanto serve como base para a reprodução material e para a extração – atuando como meio de produção –, também é indispensável para toda a produção e reprodução das atividades humanas – atuando, portanto, como espaço.

Por sua vez, a parte inferior da figura demonstra as articulações, a partir das infraestruturas, dadas principalmente por continuidades territoriais e horizontais, isto é, para suprimento das demandas das escalas locais e/ou mais próximas. As denominadas infraestruturas de formação são correspondentes, principalmente, ao suporte que as pessoas envolvidas nas atividades econômicas necessitam, como educação e saúde. No entanto, ainda assim, a escala local deve ser relacionada às articulações regionais em função de equipamentos específicos, como as universidades, que têm um alcance espacial maior e podem reposicionar as cidades nas regiões e redes.

Lojkine (1997) chama atenção, no entanto, para o fato das desigualdades sociais e espaciais e para a contradição existente entre o valor e o valor de uso. Para o autor:

Se, de fato, do ponto de vista da divisão *técnica* do trabalho, um porto tem valor de uso ‘coletivo indivisível’ e pode fornecer serviços ao conjunto das indústrias regionais e até nacionais ou mesmo multinacionais para as quais foi equipado, do ponto de vista da divisão *social* do trabalho esse valor de uso tenderá a ser privatizado e fragmentado sob o duplo efeito da concorrência entre agentes ou frações do capital (utilizadores) e da necessidade para o MPC de rentabilizar todos os setores da economia, integrando-os à esfera capitalista mercantil. O erro da teoria do ‘bem coletivo’ é o de ter suprimido a contradição valor de uso/valor, ao reduzir os equipamentos coletivos apenas ao seu valor, isto é, apenas à sua medida social pelo tempo de trabalho abstrato; erro correlativo seria o de só considerar o caráter indivisível e coletivo dos ‘bens coletivos’ fazendo abstração das relações sociais capitalistas que modificam seu valor de uso para integrá-los na produção mercantil (Lojkine, 1997, p. 182, *grifos do autor*).

É importante salientarmos que só há valor se as infraestruturas forem produzidas como mercadoria. Sobre as particularidades dos diferentes tipos de infraestrutura, podemos dividi-las também considerando a sua maior ou menor relação com o processo produtivo em suas intersecções com as condições de reprodução do capital baseadas, em específico, nas relações sociais do valor. Em outras palavras, existem as infraestruturas que mantêm relação direta

com o processo produtivo, em suas diferentes etapas, e àquelas de relação menos próxima. Na primeira categoria podemos compreender distintos pontos e redes, como aeroportos e aerovias, portos e estradas, fábricas e rodovias, entre outros, enquanto na segunda estão os elementos voltados para as demandas não imediatas do processo de produção, como escolas, hospitais etc.

Para o nosso trabalho, em específico, nos interessa mais pensarmos no primeiro grupo, isto é, aos elementos diretamente atrelados ao processo produtivo, em especial, às infraestruturas que oferecem melhores condições para a circulação. Este conjunto garante às cidades vantagens competitivas e de localização para a instalação de empresas. A cidade é, portanto, elemento fundamental para o desenvolvimento capitalista ao mesmo passo que o processo de urbanização é condicionado, diretamente, pelas necessidades da acumulação de capital (Lojkine, 1997).

Alinhamos, portanto, os debates sobre infraestrutura, condições gerais de produção e capital fixo. Isto porque, ao longo das condições históricas e técnicas, quando vários instrumentos de trabalho são produzidos e trocados como mercadorias, consumidos produtivamente e, no fim de sua vida útil, substituídos por outros mais avançados, para Marx, temos a formação do capital fixo (Harvey, 2013).

Assim como o capital, o capital fixo deve ser encarado como valor em movimento, sendo “um processo de circulação através do uso de objetos materiais, como as máquinas [...] Apenas os instrumentos de trabalho realmente utilizados para facilitar a produção do mais-valor são classificados como capital fixo” (Harvey, 2013, p. 282). A partir disso, decorrem algumas particularidades. Devemos prestar atenção que apenas os instrumentos utilizados para produção de mais-valor deve ser considerados capital fixo, portanto, a definição para tal depende mais do uso, podendo incorrer na contradição entre *valor* e *valor de uso*. Contradição uma vez que o capital fixo é utilizado para satisfazer as necessidades da produção, isto é, apresenta um valor de uso próprio ao mesmo passo que é concebido a partir de uma relação social e incorporado no espaço para os fins da acumulação, principalmente.

Harvey (2013), a partir de Marx, traça uma série de distinções e caracterizações acerca do capital fixo, partindo principalmente da produção de mais-valor e do movimento do capital. A Figura 11 sintetiza esta premissa.

<i>Categorias dentro da produção</i>		
<i>Formas materiais</i>	<i>Produção de mais-valor</i>	<i>Movimento do capital</i>
Fábrica e infraestruturas de equipamento físico da produção	Capital constante	Capital fixo
Matérias primas e materiais auxiliares à mão		
Força de trabalho	Capital variável	Capital circulante

Figura 11 – Classificações e distinções das formas de capital. Fonte – Harvey (2013, p. 285).

A partir da Figura 11 então, temos que Harvey (2013) distingue as formas de capital desde a produção e a circulação, estando o capital constante e o capital variável mais diretamente relacionados à produção, enquanto o capital fixo e o capital circulante estão mais ligados à circulação. O autor destaca que capital fixo e capital circulante se diferenciam pela maneira na qual transferem valor ao produto final, uma vez que no capital fixo o valor circula na proporção em que ele é passado ao produto final. Ou seja, a partir do desgaste das máquinas e outros elementos. Ademais, o capital fixo também pode ser diferenciado a partir do seu modo de reprodução e valorização e, em particular, sobre as particularidades na sua circulação.

No entanto, vale salientar que o capital fixo tanto é necessário para a produção do capital circulante quanto vice-versa. De acordo com Marx (2011), a reprodução do capital fixo requer o retorno de seu valor na forma de capital circulante, para que ele possa ser novamente trocado pelas suas condições de produção.

Em específico sobre a circulação do capital fixo e as contradições fixo e circulante e valor e valor de uso, Harvey (2013, p. 287) alerta que “o capital fixo continua a circular como valor enquanto permanece materialmente confinado dentro dos limites do processo de produção como um valor de uso”. Ainda,

[...] o valor de uso da máquina para o capitalista depende do mais-valor (ou lucro) que a máquina ajuda a gerar. Em uma situação de mercado competitivo, em que todas as mercadorias são comercializadas em seus valores (ou preços de produção), o capitalista que possui máquinas mais eficientes ou mais duráveis em relação à média social vai auferir um mais-valor relativo [...] O ato final no drama da circulação do capital fixo vem quando a máquina é desgastada e requer substituição. Para o capital ser reproduzido, deve ser gerado um estoque de valor suficiente para substituir a máquina no fim da sua vida útil. Aqui encontramos outra peculiaridade: o valor de troca inicial a ser

recuperado não é necessariamente o mesmo que o valor de troca da substituição requerido para garantir a reprodução do capital da produção (Harvey, 2013, p. 287).

Em síntese, a circulação do capital fixo como valor corresponde ao seu consumo como valor de uso no processo de produção e a velocidade de circulação do capital fixo depende, diretamente, da velocidade com que as máquinas se desgastam com o uso. Marx trabalha com a ideia de depreciação das máquinas, mas não iremos nos ater a isso nesta tese.

Em função das circunstâncias sociais e dos interesses capitalistas, o valor – que é uma relação social⁹ – do capital fixo vai se alterando. Acrescentamos a essa ideia, os diferentes momentos e movimentos conjunturais que demandam a reinvenção dos capitais fixos para sua melhor otimização no consumo produtivo e um mais rápido retorno em sua forma circulante. Como anteriormente mencionado, consideramos que estamos imersos em um período-crise no qual permanências e rupturas se fundem. Temos, portanto, um momento propício para coexistência de inúmeros capitais fixos. Isto porque em momentos de crise sempre há grande parcelas de capital a serem imobilizadas (Harvey, 2013).

Além disso, não são apenas as máquinas consideradas capitais fixos. Surgem enquanto este tipo de capital variados itens como navios, portos, ferrovias, trens, represas, pontes, fábricas, armazéns, redes de energia etc, sendo este conjunto também entendido como infraestruturas e condições gerais de produção, portanto. Apesar de estarem todos esses itens arrolados como capital fixo, temos particularidades entre eles, conforme Harvey (2013):

i) Capital fixo de larga escala e grande durabilidade

A maior particularidade deste tipo de capital fixo consiste na sua durabilidade e, por conseguinte, no seu tempo de circulação e está aí uma das grandes contradições, uma vez que quanto maior a durabilidade do capital fixo, maior a sua chance de desvalorização em função dos avanços tecnológicos. Nesta direção, a durabilidade do capital fixo é diretamente relacionada aos fatores econômicos, políticos, sociais, tecnológicos e na própria capacidade de investimento neste tipo de capital.

Os investimentos variam de acordo com as especificidades dos capitais fixos. Por exemplo, o valor inicial lançado para consolidação de um porto é maior do que o de uma rodovia que, inclusive, pode ser produzida e expandida aos poucos. Desta forma então:

Há, por assim dizer, barreiras à entrada de capital em alguns tipos de atividades por causa da escala do esforço inicial envolvido. Essas barreiras são em parte um reflexo das propriedades materiais e físicas do valor de uso

⁹ Para Marx, o valor é uma relação social entre pessoas que produzem mercadoria, portanto, envolve trabalho.

requerido, mas aqui, também, as circunstâncias econômicas desempenham o seu papel. A escala de investimento de capital fixo depende em parte do impulso para conseguir economias de escala na produção, economias no emprego do capital constante, e não independe do grau de concentração e centralização do capital (Harvey, 2013, p. 305).

A partir disso, temos particularidades no/do investimento no capital fixo de larga escala e grande durabilidade que decorrem de problemas inerentes a sua produção e circulação. Alguns destes problemas são, por exemplo, o longo período de trabalho requerido para sua concepção e o grande volume de dinheiro desembolsado pelos capitalistas nestes investimentos a longo prazo.

Algumas iniciativas, como a “concentração e centralização do capital e a organização de um sistema de crédito sofisticado permitem que tais projetos sejam realizados em uma base capitalista” (Harvey, 2013, p. 305). Sobre o sistema de crédito, observamos ser uma importante solução para equilibrar a durabilidade do capital fixo e a sua capacidade de circulação e valorização. Na atualidade observamos cada vez mais a participação do sistema de crédito e de outros mecanismos financeiros para provimento de capital fixo. Acrescenta-se a isso a participação do Estado que, em muitas das vezes, é acionado para dar conta destas despesas e garantir a base material para a circulação do capital sem maiores precedentes. Há, portanto, uma conciliação entre o público e o privado para elaboração de grandes capitais fixos. Esta conciliação e as particularidades dos agentes que investem neste tipo de setor serão tratadas mais adiante.

O que é evidente é que desde o início do desenvolvimento capitalista foi necessária que parte do capital se tornasse fixa para que acumulação ocorresse. Em cada estágio do capitalismo alguns capitais fixos são mais utilizados que outros, por exemplo, as ferrovias antes eram mais utilizadas que outros modais. Ou ainda, os investimentos em fibras óticas que temos hoje eram inconcebíveis outrora. Ainda, existe concentração de capital fixo e, portanto, uma centralização maior do capital, convergindo também com a ideia de que “as diferenças na escala e na durabilidade do capital fixo são destinadas a ser uma característica essencial do desenvolvimento desigual do capitalismo” (Harvey, 2013, p. 307).

ii) Capital fixo do tipo autônomo

Outra modalidade do capital fixo surge quando ele não é reconhecido diretamente no processo de produção, mas como forma autônoma principalmente incorporada à terra, como ferrovias, canais, rodovias etc. Por isso, junto da circulação desta modalidade de capital fixo,

há também a circulação da terra, o que demanda considerarmos neste caso o preço da terra e, posteriormente, a sua renda acrescida ao capital fixo incorporado.

Neste caso, esta modalidade do capital fixo atua diretamente como as condições gerais de produção. As condições gerais de produção, por sua vez, consideram a síntese entre as generalidades do sistema capitalista, as singularidades do local onde são incorporadas e geram as particularidades no tipo de investimento e circulação do capital fixo do tipo autônomo. Mais uma vez, portanto, o que permite a caracterização deste tipo de capital são as particularidades nas formas de circulação:

A relação peculiar que esse tipo de capital fixo tem com a produção é associada ao tipo específico de processo de circulação – ‘a realização do valor e do valor excedente nele contidos aparece na forma de uma anuidade, da qual o juro representa o mais-valor e a anuidade, o retorno sucessivo do valor adiantado’. Na verdade, o capitalista adquire o valor de uso desse tipo de capital fixo em uma base anual ou através de serviços remunerados – a construção que aloja a produção é alugada por um ano, uma empilhadeira é alugada por uma semana, um contêiner é alugada para levar a mercadoria para o seu destino (Harvey, 2013, p. 307-308).

Isto é, a propriedade do capital fixo do tipo autônomo não é necessariamente do produtor capitalista que, por sua vez, usufrui deste capital paulatinamente. O capital fixo é emprestado, então, na forma de uma anuidade que flui de volta com juro. Os juros, neste caso, são uma iniciativa para unificar tempo e espaço, porque são uma forma de minimizar os custos espaciais do capital fixo ao longo do tempo. Mais uma vez há, portanto, a necessidade de mecanismos de crédito à medida que quando um capitalista pede emprestado a outro, seja o capital em sua forma fixa ou circulante, ele mantém, dessa forma, frações do capital totalmente empregadas.

Inclusive, enquanto estratégias para solução de crises há investimentos e imobilização de partes do capital que não servem, necessariamente, na produção direta, mas se mantém circulando de formas particulares. Nos períodos de recessão também observamos a antecipação do arrendamento dos capitais fixos como forma de crescimento da economia (Harvey, 2013).

Para a circulação do capital fixo do tipo autônomo é necessário, portanto, mecanismos bem elaborados de sistemas de crédito, mas também de sistemas de normas, como a criação de sociedades e parcerias. Além disso, demanda diretamente das condições econômicas e estruturais de determinada localidade, assim como as relações e interações entre os diferentes agentes envolvidos em sua concepção.

Existe uma contradição inerente: se por um lado, há problemas na concepção do valor inicial incorporado e nas transferências de valor em função de inúmeros capitalistas que o

usufruem, por outro lado justamente por ser usado em comum há “busca competitiva por mais-valor dentro da empresa [que não] estimulará desvalorizações mediante a mudança tecnológica para parte alguma próxima do mesmo grau [...]” (Harvey, 2013, p. 310, [adapt]).

Podemos traçar, então, uma relação entre capitais fixos, condições gerais de produção e infraestruturas. Se partirmos da produção social das infraestruturas, encontraremos terreno fértil para considerá-las também capital fixo, uma vez que o capital é o valor em movimento e este, por sua vez, é uma relação social. Em especial, as infraestruturas estão relacionadas a forma autônoma de capital fixo e presentes em todo o processo de reprodução capitalista, atuando também como as condições gerais de produção. No mais, as infraestruturas se destacam enquanto capital fixo pela sua escala e duração, sendo que o investimento nestes elementos é condicionado, em muito, pelos momentos de sobreacumulação de capital quando necessita-se que sejam capturados grandes volumes de capital. Isto se dá em função da “recorrente transferência de capital de um circuito primário (de produção) a um circuito secundário (de consolidação do ambiente construído) [...]” (Rufino; Faustino; Wehba, 2019, p. 13).

Por mais que as infraestruturas estejam ligadas à necessidade de imobilização de parte do capital, existem contradições que incorrem dessa particularidade e que podem ser um entrave para a circulação ampliada do capital, uma vez que “limita a trajetória do desenvolvimento capitalista futuro, inibe mudança tecnológica adicional e coage o capital justamente porque ele ‘está preso à sua existência como valor de uso determinado’” (Harvey, 2013, p. 320). A contradição consiste, principalmente, na necessidade – histórica – das infraestruturas para garantir a fluidez do território e a circulação do capital. Isto porque a existência das infraestruturas condiciona, diretamente, as atividades produtivas da mesma forma que a existência de atividades produtivas estimula o investimento em infraestruturas.

Outra particularidade consiste na relação entre as infraestruturas e a condição desigual do desenvolvimento geográfico do capitalismo. Conforme Harvey (2018, p. 149): “promover investimentos em um determinado espaço físico, gera, também, maior fluxo de capitais para este espaço, delimitado pelo capital fixo [...]”. Este quadro se acirra ainda mais quando consideramos a atual fase de espoliação das infraestruturas, respondendo as demandas da produção capitalista do espaço (Werner; Brandão, 2019) e corroborando com a desigualdade entre os diferentes pontos – e pessoas. As infraestruturas são espoliativas em função da sua concepção capitalista a partir de mecanismos como concessão e privatização e também

ampliam concomitantemente a espoliação do espaço por elas serem componentes ativos da acumulação capitalista.

Se tomarmos como pano de fundo para distribuição das infraestruturas no Brasil a sua rede urbana temos a materialidade desta desigualdade. Nesta perspectiva, temos a concentração de infraestruturas voltadas para melhorias no sistema de circulação onde estão os principais núcleos urbanos brasileiros, ou seja, na porção centro-sul e de leste a oeste. A Figura 12 a seguir ilustra esta concentração com base no mapa disponibilizado pelo IBGE sobre as redes de logística de transporte.

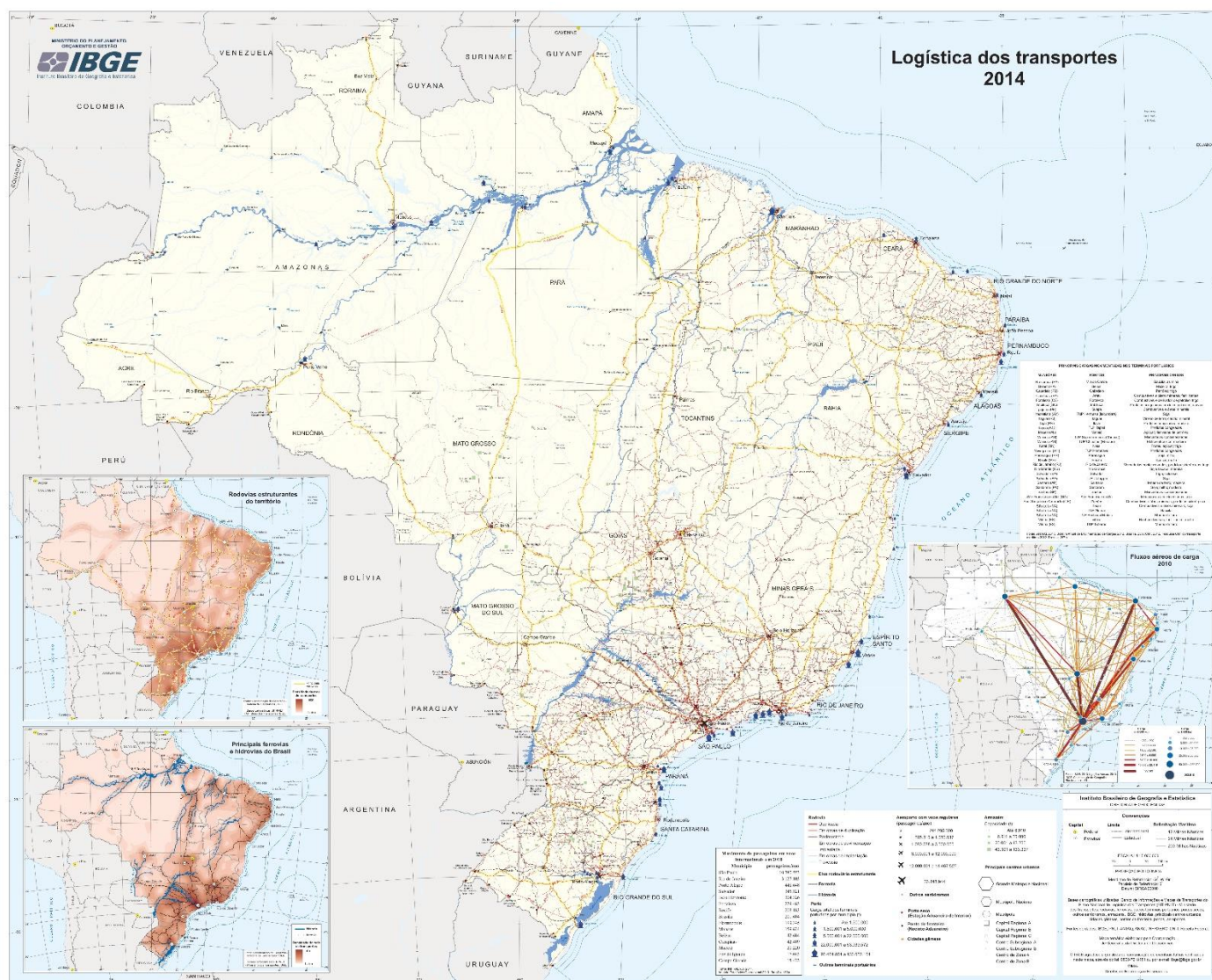


Figura 12 – Rede de logística de transporte (2014). Fonte – IBGE (2014).

Em um primeiro momento, chamamos atenção para o papel do Estado no investimento em infraestruturas e, de certa forma, na maneira como este corrobora com a perpetuação das desigualdades no país. Oliveira (1988) já nos alertava sobre a importância do fundo público para provisão de infraestruturas em realidades periféricas, tais como a brasileira. Também nesta perspectiva temos Topalov (1974) que indica que a socialização capitalista na modernização do território pode ser compreendida quando o Estado, alinhado aos interesses dos capitais hegemônicos, investe em infraestruturas e ocasiona a reprodução ampliada do capital e o enriquecimento de alguns a partir do dinheiro público e social.

A concentração de investimentos nas áreas onde há mais densidade técnica, normativa e de núcleos urbanos de impacto demonstra a proeminência de interesses corporativos em se firmarem em situações geográficas estratégicas, reafirmando o interesse privado e o abismo entre as “zonas de densidade” e as “zonas de rarefação” (Santos, 2004; Santos; Silveira, 2008).

É importante diferenciarmos logística e infraestruturas de transporte, embora sejam frequentemente tratados como sinônimos. Enquanto as infraestruturas de transporte estão diretamente ligadas à distribuição de mercadorias, pessoas etc., e são uma parte importante da logística, entendemos a logística aqui como uma regulação essencial dos processos gerais de circulação. A logística associa, portanto, tanto elementos técnicos (como o avanço dos meios de comunicação e transporte) quanto elementos normativos (legislações, marcos regulatórios etc.). A associação entre a rigidez das normas e a dinâmica do avanço das técnicas é mediada por escalas espaciais. Isto é, a logística - e suas correspondentes técnicas e normativas - encontra materialidade no espaço em suas diferentes concepções: desde os arranjos nacionais que regulam a logística até as escalas locais que cristalizam as infraestruturas inerentes à logística.

O que é válido ressaltar é que nas áreas de maior densidade técnica e normativa temos, conseqüentemente, temos um maior número de núcleos urbanos; por outro lado, a existência de núcleos urbanos de maior complexidade ocasiona e atrai um maior número de investimentos em infraestruturas. Ou seja, o ponto de partida é também ponto

de chegada. Isso nos permite abstrair e elaborar uma trama infraestrutural¹⁰ em sua relação com a rede urbana, composta por diferentes redes, nós e escalas.

1.1.2) Uma proposta de trama infraestrutural

Enquanto verbete de dicionário, trama aparece como “conjunto dos fios que os tecelões fazem passar com a lançadeira entre os fios estendidos do urdimento e transversalmente a estes. Conjunto desses fios já tecidos; teia: a trama de um pano” (Trama, 2022). Seguindo nesta lógica, portanto, temos que a trama é um emaranhado de redes que sustentam outras já dispostas. Se tomarmos como pano de fundo a rede urbana em suas diferentes conexões com as cidades que a compõem, temos que as infraestruturas aparecem para subsidiar e conferir materialidade a tais conexões, da mesma forma que condicionam o surgimento de outras redes transversais. É uma forma de pensarmos de maneira sistêmica, porém não limitada e encerrada, a possibilidade de interação entre as diferentes redes que compõem o quadro infraestrutural, assim como de localizarmos os pontos do encontro de tais redes.

Por estar sempre passível de ser costurada e permitir novas relações, a trama é atravessada por diferentes escalas sociais e geográficas, o que confere dinamicidade à fixidez das infraestruturas. Se entendermos cada linha disposta como vias infraestruturais, ou seja, hidrovias, rodovias, aerovias, gasodutos, redes de fibras óticas etc temos que o encontro entre elas ocasiona um ponto, como portos, galpões logísticos, portos secos, aeroportos etc. Por sua vez, o encontro entre estas diferentes conexões gera tecidos urbanos que também estão sendo costurados e interconectados por diferentes “tecelagens”. As ações do “tecer” são guiadas por intencionalidades, temporalidades e espacialidades distintas, garantindo a cada tecido urbano uma posicionalidade específica na rede de cidades.

A Figura 13 a seguir esboça o modelo desta trama.

¹⁰ A ideia de trama foi inspirada na *Trama Verde e Azul* proposta para o planejamento territorial e socioambiental da região minerária francesa conhecida como *Bassin Minier* (OLIVEIRA; COSTA, 2018).

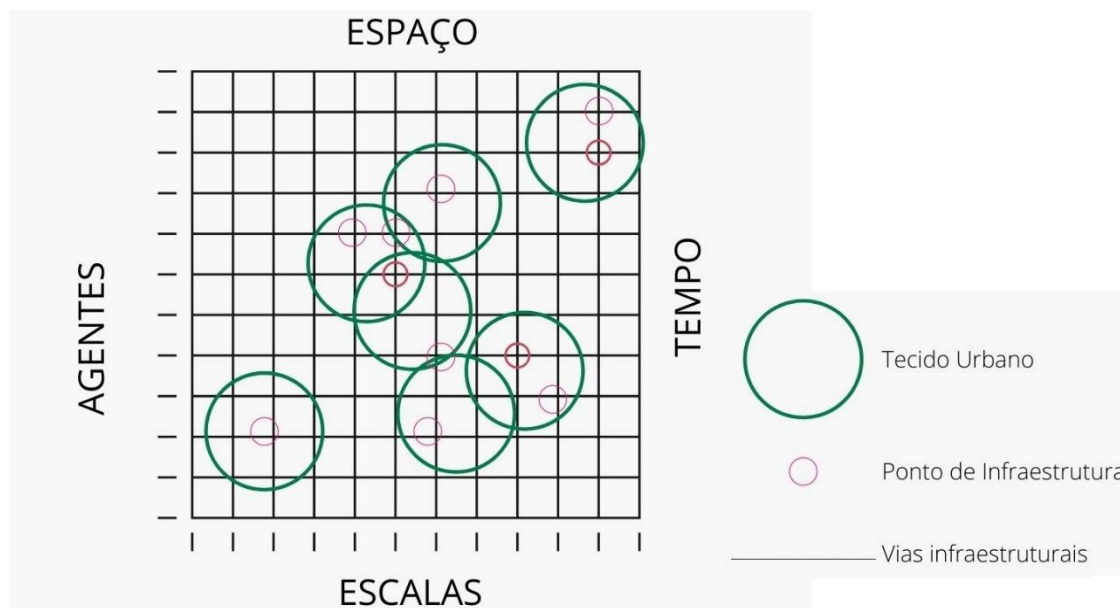


Figura 13 – Trama infraestrutural. Organização da autora.

Aqui consideramos a produção social do espaço urbano, seja no âmbito das redes, seja na escala da cidade, de maneira intrínseca à produção social das infraestruturas. A Figura 13 permite compreender que a trama é composta por inúmeras vias que, ao se encontrarem, produzem pontos dispostos em diferentes tecidos urbanos. Estes tecidos, por sua vez, também se inter-relacionam a partir das diferentes possibilidades de costura. Estas possibilidades são engendradas pelas diferentes intencionalidades dos agentes e pelos movimentos escalares que associam tempo e espaço ao longo de dinâmicas conjunturais e estruturais. A movimentação por parte dos agentes e das escalas garante que a trama seja mais um processo do que uma forma, à medida que ela não se esgota em si mesma. Os agentes, portanto, são vetores de força que encontram caminhos para costurar diferentes configurações espaço-temporais. Apesar de o modelo imprimir a sensação de espaço matricial e euclidiano, reconhecemos que as tramas se entrelaçam.

Se estamos em uma sociedade em redes (Castells, 1999), quanto mais condições uma cidade tiver de estar conectada com outras áreas e pontos, isto é, quanto mais envolvida em tramas tanto infraestruturais quanto escalares, mais bem posicionada ela estará diante das demandas da acumulação capitalista. Ainda mais se considerarmos, conforme Sheppard (2002), a posicionalidade concebida a partir de um espaço-tempo relacional. Entraremos no debate sobre posicionalidade mais adiante no segundo capítulo, mas é válido registrar que a concentração das infraestruturas em uma dada

cidade corrobora com a maior interatividade dela no âmbito das redes. Isto é, neste caso, a concentração se imbrica a partir dos mesmos nexos e sinergias das interatividades em um movimento que combina fixos e fluxos.

A trama fica ainda mais complexa se considerarmos a produção das infraestruturas voltadas majoritariamente para a produção do espaço econômico e em favor da acumulação capitalista. Desde a década de 1990, especialmente, os setores de logística e infraestrutura têm sido alguns dos mais privatizados a partir das experimentações neoliberais que o Brasil vivenciou. Trataremos disso no próximo segmento do texto.

1.2) Contextos georregulatórios e produção capitalista das infraestruturas de circulação no Brasil

Antes de adentrarmos na espoliação das infraestruturas de circulação no Brasil e nos diferentes mecanismos acionados para que isso ocorresse, nos debruçaremos sobre as distintas – e *complementares* - rodadas de neoliberalização no Brasil e o impacto delas para os setores logísticos e de infraestrutura, considerando que diferentes contextos georregulatórios intermediam permanências e rupturas nas paisagens do capitalismo, assim como possibilitam múltiplas determinações em uma mesma realidade (Brandão, 2009; 2017a; 2017b).

Acima, destacamos *complementares*, pois concordamos com Brandão (2017a, p. 39) quando o autor afirma que a “neoliberalização é um processo sempre incompleto, contraditório, contestado e complexo de experimentações sociopolíticoespaciais” e, para tanto, acreditamos que as rodadas de neoliberalização vão se complementando a fim de forjar novos contornos institucionais e contextos georregulatórios.

Os quadros georregulatórios podem ser apreendidos dentro de macroescalas por serem uma tendência geral e sistêmica marcada por reformas que visam políticas voltadas para o mercado e se consolidam, em muito, em períodos de crise nos quais a simultaneidade de eventos e de ciclos de experimentações políticas e econômicas tendem a ser mais aceleradas (Brenner; Peck; Theodore, 2012). No entanto, estas dinâmicas macroescalares na contemporaneidade incorrem em alterações em outras escalas, como a urbana – na qual se produz e reproduz a acumulação capitalista. Ademais, outras escalas se imbricam também a estas mudanças, como o Estado que recorre a novos redirecionamentos à medida que decorre a conjuntura. Ou seja, os contextos georregulatórios são reformulados a partir de macroescalas, mas podem

sintetizar particularidades e expressar singularidades em cada escala analisada, produzindo espacialidades próprias.

Para situarmos o Estado brasileiro dentro de um quadro geral de economia política global, neoliberalizada e financeirizada, precisamos resgatar as particularidades do país e a sua inserção periférica no sistema capitalista. Brandão e Souza (2019, p. 32, **grifos nossos**) chamam atenção para o fato de que no país “[...] *las diversidades productivas, urbanas, sociales y ambientales estuvieron subordinadas a la lógica económica de la valorización fácil y rápida, es decir, de naturaleza inmediateista, rentista y patrimonialista*¹¹.” Ou seja, o crescimento econômico brasileiro sempre esteve arraigado às bases tradicionais – e periféricas - pautadas na terra, no patrimônio e, portanto, nas baixas possibilidades de mobilidade social.

Para Brandão (2017b, p. 59, *grifos do autor*):

A expansão e a apropriação territoriais privatistas conformaram *forças produtivas*, mas também *forças predativas*, muito potentes, marcadas pela ‘fuga para a frente’, com o privilégio da órbita da circulação dos capitais e o controle inabalável da propriedade (rural e urbana) fundiária que sempre costuraram as equações políticas e econômicas que produzem o espaço brasileiro.

Portanto, entendemos a neoliberalização “sempre de modo diversificado, espacialmente desigual e dependente da trajetória, que tem se estendido e arraigado nas mais variadas escalas” (Brandão, 2017b, p. 49).

Focaremos aqui, em específico, na segunda metade do século XX e nos avanços da industrialização que deixaram o terreno fértil para a reorganização administrativa e burocrática e, ainda, para o reescalonamento do Estado brasileiro. Isto porque apesar do avanço da industrialização e do Brasil tê-lo tornado, em pouco tempo, uma das principais e mais complexas sociedades urbano-industriais do mundo, tais avanços não foram acompanhados de melhorias sociais, como acesso à propriedade e à terra urbana, educação e saúde de qualidade, habitação, inserção formal no mercado de trabalho e outros direitos sociais. Brandão e Souza (2019, p. 35) sintetizam:

Brasil ha levantado, en un proceso de larga duración, una sociedad urbana de masas compleja, sin urbanidad, fruto de la producción de espacios precarizados e ilegales, con negación del derecho a la ciudad para la mayoría, y bajo el control férreo de las élites agrarias,

¹¹ “As diversidades produtivas, urbanas, sociais e ambientais estiveram subordinadas à lógica econômica da valorização fácil e rápida, ou seja, de natureza imediatista, rentista e patrimonialista.” (Tradução livre).

*inmobiliarias y rentistas urbanas y rurales, poco sometidos a la disciplina de los poderes públicos y los designios colectivos*¹².

Estas desigualdades, que são marcas estruturais da formação socioespacial brasileira, tornaram-se ainda mais evidentes ao final do século XX, em grande parte devido aos rearranjos políticos do Estado Nacional. Paulani (2009) argumenta que na primeira metade da década de 1980, o Brasil figurava entre os países que mais demandavam por crédito para os sistemas internacionais, culminando em uma grande crise das dívidas latino-americanas. Por sua vez, já na segunda metade da década de 1990, “tornou-se potência financeira emergente, tendo, para tanto, realizado todas as reformas estruturais necessárias [...] posicionou-se, assim, como plataforma internacional de valorização [...]” (Paulani, 2009, p. 34). A transformação do país em uma arena de investimentos privados e estrangeiros, todavia, foi dada em função de grandes saques sociais e um acirramento das desigualdades no/do país, uma vez que o Estado estava mais preocupado em conciliações com o capital privado do que com reformas de cunho social.

Além disso, os investimentos eram direcionados para pontos específicos do território nacional, ampliando também as desigualdades regionais no fim do século XX, como demonstrado por Diniz (1993). O Estado brasileiro estava perdendo cada vez mais a capacidade de se organizar sistematicamente e por si só. Como resultado, houve uma grande expectativa e participação da iniciativa privada principalmente em setores-chave, como indústrias de base e infraestruturas. Inclusive, essas iniciativas se apropriaram do discurso do Custo Brasil¹³ para se estabelecerem de forma permanente nesses setores, com o pretenso objetivo de tornar o país mais competitivo no cenário internacional.

A eleição de Fernando Henrique Cardoso (FHC), em 1994, veio selar o fim de quaisquer resquícios de um Estado forte e desenvolvimentista, da mesma forma, estreitou os laços entre o Estado e o Mercado. O Governo FHC, portanto, engendrou

¹² “O Brasil construiu, ao longo de um processo prolongado, uma sociedade urbana de massas complexa, carente de urbanidade, resultado da produção de espaços precários e ilegais. Isso ocorreu com a negação do direito à cidade para a maioria da população, sob o rígido controle das elites agrárias, imobiliárias e rentistas urbanas e rurais. Essas elites têm exercido pouco controle sobre a disciplina dos poderes públicos e os destinos coletivos.” (Tradução livre).

¹³ Custo Brasil foi uma expressão cunhada para fazer referência ao conjunto de desigualdades estruturais, burocráticas e tributárias que supostamente atrapalham o crescimento econômico do Brasil, uma vez que tal conjunto é um dos responsáveis pelo aumento dos custos logísticos e, consequentemente, do preço dos produtos.

condições econômicas, políticas e fiscais para um *Roll-Back* (Brandão, 2017a; 2017b; Brandão, Souza; 2019).

Esta primeira rodada de neoliberalização e de experimentação regulatória iniciada com o *Roll-Back* foi marcada pelo dismantelamento de instituições públicas e abertura comercial e financeira, sendo possível reconhecer o controle corporativo do território a partir de mecanismos como privatizações e concessões. Estes mecanismos vieram como justificativa para tornar o Brasil imbuído de vantagens competitivas e, portanto, houve orientações macroestratégicas, principalmente nas “*commodities* e sua correspondente infraestrutura de logística” (Brandão, 2017a, p. 44).

Para Sparke (2019, p. 5), o *Roll-Back* está associado aos ajustes estruturais do fim da década de 1980 e início da década de 1990, sendo que “*rollback neoliberalism is a useful summary term for all the policies and programs promoting privatization, market liberalization, business desregulation*¹⁴ [...]”. Conforme mencionamos acima com base em Paulani (2009), o Brasil para voltar a ser potência financeira e arena de investimento de capitais externos, precisou passar por uma série de reformas estruturais mediadas, principalmente, por um redirecionamento do próprio Estado.

No Brasil, o *Roll-Back* manifestou-se em suas formas clássicas, conforme Brandão e Souza (2019, p. 38): “*un ataque a las estructuras desarrollistas heredadas, asociado a la desregulación primitiva de los mercados. Este ataque de basaba en la administración macroeconómica monetarista, en la desregulación dogmática y en la privatización*¹⁵”.

Associamos este *round* a uma perda de espaços estatais que é acompanhada, por sua vez, pelo surgimento de outras espacialidades à medida que diferentes agentes surgem e materializam as suas intencionalidades com novas possibilidades de articulação entre eles e deles para com o Estado, atualizando os delineamentos normativos, técnicos e, consequentemente, espaciais.

Neste esteio, temos que a produção das infraestruturas – em muito atreladas ao fundo público em realidades periféricas, como já vimos – passa a engendrar a produção destas novas espacialidades voltadas à regulação neoliberal. Acionamos aqui o Programa Nacional de Desestatização, Lei 8.031 de 1990 revogada pela Lei 9.491 de

¹⁴ “O *Roll-Back* é um termo resumido e útil para todas as políticas e programas que promovem a privatização, a liberalização do mercado e a desregulamentação empresarial.” (Tradução livre).

¹⁵ “Um ataque às estruturas desenvolvimentistas herdadas, associado à desregulação primária dos mercados. Esse ataque baseava-se na administração macroeconômica monetarista, na desregulamentação dogmática e na privatização”. (Tradução Livre).

1997¹⁶, que logo no artigo primeiro evidencia a preocupação com a reestruturação do setor privado a partir da modernização das infraestruturas e do parque industrial brasileiro, inclusive por meio da concessão de crédito. Apreendemos a imbricação entre setor público e privado para modernização do espaço nacional, isto é, novos rearranjos institucionais materializados em espacialidades para garantir as bases regulatórias neoliberais de acumulação capitalista.

Alinhada a esse Programa, temos a Lei Geral de Concessões, Lei 8.987 de 1995¹⁷, que garantia que a execução de obras públicas e a prestação de serviços públicos fosse designada a empresas e/ou consórcios aptos para realização de tais movimentações a partir da concessão. Entendemos as concessões aqui como mais um mecanismo que cerceia a espacialidade estatal em detrimento do surgimento de novas espacialidades regulatórias.

Em função das bases tradicionais nas quais as rodadas de neoliberalização se deram no Brasil e dadas as particularidades da formação socioespacial brasileira, temos a perpetuação da centralidade das *commodities* e de suas correspondentes infraestruturais na agenda de privatizações neoliberais, o que nos revela as dificuldades de um projeto de desenvolvimento para o Brasil neste período, bem como:

[O] caráter passivo e dependente que caracteriza o desenvolvimento brasileiro, colocando em questionamento a capacidade de se romper com a subordinação que configura a integração do país aos mercados globais e, conseqüentemente, com os padrões marcadamente desiguais de desenvolvimento de suas estruturas socioeconômicas e espaciais (Werner, 2019, p. 160).

Dada a fase de desmantelamento e desburocratização do Estado Nacional e, ainda, da ampliação do abismo social instaurado no Brasil na década de 1990 e início dos anos 2000, temos o início de uma rodada *Roll-Out* de experimentação neoliberal inaugurada no primeiro Governo Lula (2002) e com continuidade até o Golpe sofrido pela então presidenta Dilma Rousseff (2016).

¹⁶ Entre os objetivos fundamentais da lei temos: “IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infra-estrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;” Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm#art35.

¹⁷ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm#:~:text=L8987consol&text=LEI%20N%C2%BA%20.987%2C%20DE%2013%20DE%20FEVEREIRO%20DE%201995.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20regime%20de,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs.

Caracterizamos o *Roll-Out* aqui, sobretudo, pela re-regulação ou reestruturação das bases regulatórias que, a partir de então, assumiram o compromisso de enfrentar os modos de governança precedentes e moldar novos incentivos e configurações para o mercado, inclusive por meio de políticas de cunho social.

Tivemos a manutenção de uma política macroeconômica conservadora na qual, um dos principais objetivos, era transformar o país novamente em uma arena de investimentos internacionais (Brandão, 2017a). Brandão e Souza (2019, p. 41) demarcam estas movimentações conservadoras:

Una reforma del sistema de pensiones draconiana fue realizada en 2003. Alianzas con algunas de las fuerzas más retrógradas y conservadoras de Brasil, con ampliación de la protección al rentismo y al patrimonialismo; el no enfrentamiento de las cuestiones relativas a las tierras rurales y urbanas, entre muchas otras políticas de tipo neoliberal [...]

Durante los gobiernos de Lula y Dilma las reestructuraciones regulatorias de gran alcance fueron implementadas en una ola de Roll-Out, de regulación, entrante, enfrentando modos de gobernanza anteriores y creando refugios de defensa que mezclaron sumisión a los mercados con la defensa de algunos derechos sociales¹⁸.

Isto é, a despeito de importantes rupturas com o Governo antecedente e das tentativas de implementar no Brasil reformas de cunho social, a manutenção de alianças conservadoras e, principalmente, o não enfrentamento de problemas estruturais, como as questões que envolvem terras rurais e urbanas, perpetuaram no país a disseminação da concorrência mercantil como racionalidade política (Dardot; Laval, 2016).

Neste *Roll-Out* também observamos um crescente em investimentos na capacidade produtiva do país o que passou, necessariamente, pelo incremento nos sistemas infraestruturais para superação de gargalos espaciais, econômicos e logísticos. Este incremento se deu, sobremaneira, a partir de dois eixos complementares: a instauração de Parcerias Público Privadas (PPP), Lei 11.079 de 2004¹⁹ e pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Lei 11.578 de 2007²⁰.

¹⁸ “Uma reforma draconiana no sistema de aposentadorias foi realizada em 2003. Alianças foram estabelecidas com algumas das forças mais retrógradas e conservadoras do Brasil, com ampliação da proteção ao rentismo e ao patrimonialismo; a não abordagem de questões relacionadas às terras rurais e urbanas, entre muitas outras políticas de cunho neoliberal [...] Durante os governos de Lula e Dilma, reestruturações regulatórias abrangentes foram implementadas em uma onda de Roll-Out, regulamentação entrante, enfrentando modos de governança anteriores e criando refúgios de defesa que mesclaram submissão aos mercados com a defesa de alguns direitos sociais.” (Tradução Livre).

¹⁹ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/11079.htm.

²⁰ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/Lei/L11578.htm.

A lei das PPP, de certa forma, dá continuidade aos mecanismos de concessão iniciados ainda na década de 1990 à medida que, de acordo com o seu parágrafo segundo “Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa” (Brasil, 2004). Nesta lei foram valorizadas as ações privadas no investimento, principalmente, a partir das Sociedades de Propósitos Específicos (SPE). De acordo com Werner (2019, p. 150), este mecanismo baseado nas SPE e nas concessões foram fundamentais para a provisão de infraestruturas no país ao mesmo passo que expressaram o “neoliberalismo realmente existente”, uma vez que mesmo encerradas as políticas de privatização, estes novos mecanismos garantiram a proeminência privada em cima de recursos públicos.

Por sua vez, o PAC tinha como um de seus objetivos garantir as bases e as condições para o crescimento brasileiro a partir, principalmente, de três grandes setores: logística, energia e infraestrutura social e urbana. Através de investimentos públicos em obras nestes três setores, principalmente a partir de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), o PAC demonstrou a proeminência dos capitais financeiro-rentistas e das frações agrícola-minerais no padrão de acumulação pós-1990 (Werner, 2019), bem como ressaltou as desigualdades regionais no país mesmo que investimentos, principalmente, em logística e infraestrutura de transporte, seguissem os rumos das novas fronteiras agrícolas e minerais.

Outro Programa que vale o destaque é o Programa de Investimento em Logística (PIL) encabeçado pela então presidenta Dilma ainda em sua primeira gestão (2010-2014) e que tinha, dentre seus objetivos, os investimentos em logística a partir de concessões privadas. No entanto, tal programa não logrou o êxito esperado em função do contexto de crise política e econômica que atravessou o país, em especial, a partir do segundo mandato da presidenta.

A partir de programas públicos, mesmo que alinhados à interesses e mecanismos privados, tivemos a volta de investimentos por parte do Estado em infraestruturas. Testemunhamos, portanto, a re-emergência de espacialidades estatais que, no entanto, apresentam novas roupagens muito mais complexas por envolver escalas cada vez mais tênues, além de novas parcerias.

O *Roll-Out* correspondente aos Governos Lula e Dilma pode ser entendido como um *round* intermediário entre dois *Roll-Back*, uma vez que uma segunda rodada neoliberal deste tipo foi inaugurada a partir do Golpe sofrido pela presidenta Dilma e início do Governo Temer. Isto demonstra, dentre outros aspectos que:

Lo que es impresionante es cómo en poco más de 20 años, Brasil demostró la fragilidad de su joven experiencia democrática: tres oleadas de neoliberalización bastante distintas y contradictorias, un Roll-Back, un Roll-Out y un nuevo Roll-Back todavía más radical que el primero, con tendencias de emersión en un neoliberalismo de carácter neofascista activo (Brandão, Souza; 2019, p. 42)²¹.

Conforme a citação acima, o *Roll-Back* iniciado com o Governo Temer foi ainda mais austero que o primeiro e resgatou as políticas neoliberais dos anos 1990, em especial, as articuladas à terra, ao dinheiro e ao trabalho. O *round* girou em torno de Programas de Parceria de Investimentos (PPI), Lei 13.334 de 2016, responsáveis por diminuir os investimentos do PAC e dar fim a outros programas relacionados a logística. Ainda, esta rodada foi marcada pela retirada de direitos sociais conquistados anteriormente e pelo aumento do endividamento familiar em detrimento da ampliação das fortunas relacionadas ao agronegócio e às finanças. Brandão (2017b, p. 64) sintetiza como “momento de re-des-construção institucional e ataque à democracia”.

As principais mudanças advindas dos PPI de Temer para o setor de infraestruturas, na verdade, foram rupturas com os investimentos de fundos públicos testemunhados no *round* anterior e a retomada – de forma ainda mais acirrada – da participação de capitais privados e estrangeiros nas concessões e privatizações. Inclusive, as fontes de crédito deixaram de ser advindas, majoritariamente, do BNDES para a maior participação do capital externo²². Neste momento, se ratifica o papel periférico do Brasil na divisão internacional do trabalho, uma vez que o país se manteve enquanto exportador de *commodities*, sendo a sua trama infraestrutural voltada mais ao mercado externo do que ao interno.

Analisando os dados quadrienais disponibilizados pelos relatórios do PAC, formulamos o Gráfico 1 a seguir:

²¹ “O impressionante é como, em pouco mais de 20 anos, o Brasil demonstrou a fragilidade de sua experiência democrática ainda jovem: três ondas de neoliberalização bastante distintas e contraditórias, um retrocesso, um avanço e um novo retrocesso ainda mais radical que o primeiro, com tendências de emergência em direção a um neoliberalismo de caráter neofascista ativo.” (Tradução Livre).

²² Por exemplo, Werner (2019, p. 157) registra o efeito-China neste momento e neste quadro de provisão de infraestruturas no Brasil: “A proeminência da economia chinesa não se verifica apenas nas decisões tomadas pelo governo brasileiro em prover o território nacional de condições infraestruturais para a circulação de mercadorias: ganha relevância também a participação de suas estatais em novos investimentos, na aquisição de projetos já instalados ou no envolvimento em consórcios, projetos logísticos e energéticos relacionados aos mercados agrícolas e minerais. Com a mudança do governo brasileiro em 2016, a China consagrou sua estratégia de controle de recursos estratégicos ao adquirir plantas do setor elétrico e disputar concessões logísticas”.

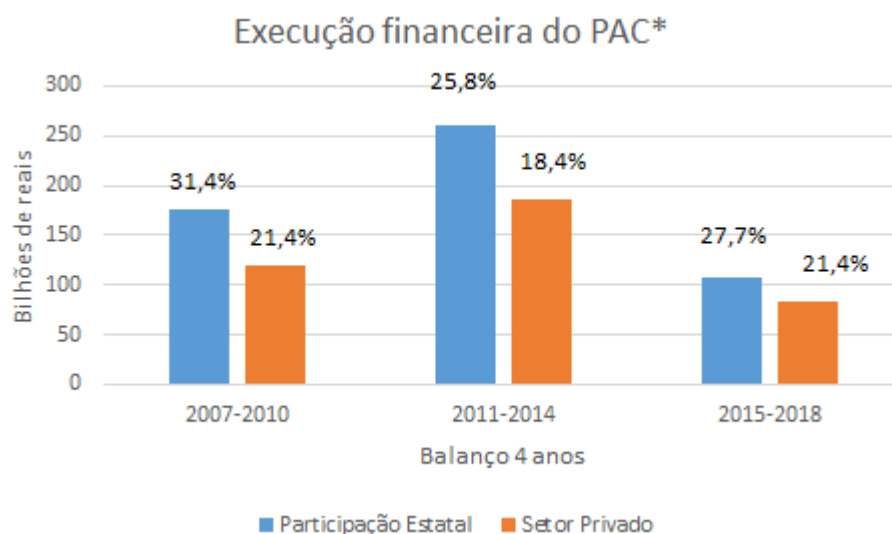


Gráfico 1 – Execução financeira do PAC. Fonte - (PAC, 2010; 2014; 2018). Organização da autora. *Execução financeira do PAC considerando OGU Fiscal e Seguridade, Estatal e Privado e Contrapartida de Estados e Municípios.

O Gráfico 1 demonstrou o volume de investimentos tanto por parte do Estado quanto do setor privado no PAC, bem como a participação em % de cada segmento no total de execuções. Antes de adentrarmos na análise dos números é válido salientar que a comparação deve ser resguardada do contexto econômico, político e social por trás de cada dado. Isto é, se até os anos 2012 tivemos um *boom* econômico e um cenário favorável para investimentos, logo após tivemos uma recessão econômica que ainda estamos vivenciando. Ainda, neste segundo balanço tivemos os investimentos no Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e infraestruturas associadas, o que movimentou bastante as inversões tanto do Estado quanto da iniciativa privada.

O que vale chamarmos atenção com base no gráfico acima é a participação crescente do setor privado entre os dois últimos balanços, demonstrando as medidas iniciadas pelo PPI e o incentivo as participações externas e privadas promulgadas como medidas provisórias ainda em 2016.

Optamos por destacar o PAC neste contexto, pois a partir do programa podemos analisar a materialidade da intencionalidade de agentes públicos e privados, bem como a produção de espacialidades voltadas, dentre outros fins, para o sustento da acumulação capitalista.

Neste ínterim, podemos atrelar diretamente as rodadas de experimentação neoliberal no Brasil com a crescente espoliação das infraestruturas dentro deste contexto regulatório e da produção capitalista do espaço. O Plano Nacional de Desestatização, conforme Silva e Teixeira (2019), é a maior expressão da espoliação das infraestruturas no Brasil porque além de tirar o controle do Estado de setores estratégicos da economia, utiliza de fundos públicos para financiamento da espoliação e permite a entrada de agentes externos e globais no planejamento estratégico. A retirada dos mecanismos públicos da provisão das infraestruturas é acompanhada da perda do controle dos fluxos a elas associadas, acirrando a produção capitalista do espaço.

Trazemos como exemplo da espoliação das infraestruturas aqui a Lei dos Portos, lei 12.815 de 2013²³. O texto da lei prevê, a partir das mudanças dos contextos georregulatórios relacionados ao neoliberalismo, mecanismos para apropriação privada dos portos, como concessão e arrendamento. Ademais, tal lei instituiu a presença de operadores portuários e de Terminais de Uso Privado (TUP), dando ênfase ao papel do capital privado no estabelecimento e gerenciamento de portos e de áreas organizadas tipicamente portuárias e, por conseguinte, no controle dos fluxos.

Os TUP determinados como “instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (Brasil, 2013) ampliam a presença de espacialidades privadas voltadas à circulação fora de áreas já tipicamente portuárias e, portanto, exploradas por tal função. Werner (2019) alerta que junto das concessões, os TUP permitem a consolidação de capitais privados e estrangeiros nas infraestruturas portuárias, no entanto, esta re-regulação advinda da lei de portos seguiu dando continuidade aos anseios do setor de agronegócio, suas correspondentes logísticas e, consequentemente, na movimentação de *commodities*.

É válido registrar que em conjunto a lei dos portos, a lei 14.047 de 2020²⁴ que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de COVID-19 no setor portuário, continua a estimular a participação do setor privado nestas infraestruturas tanto no estímulo à concorrência quanto na liberdade de preços nas operações. Interpretamos essa lei como um dos indicativos de prosseguimento aos ataques e ao *Roll-Back* iniciados a partir do Golpe de 2016 e que perduram no Governo Bolsonaro, iniciado em 2018.

²³ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm .

²⁴ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14047.htm#art12 .

Em outras palavras, observamos uma considerável retirada do Estado na administração de infraestruturas portuárias devido à predominância de novas espacialidades e agentes privados no controle dos fluxos. No entanto, a análise desses movimentos do capital privado só é possível considerando também a participação do fundo público, que possibilitou e proporcionou, em grande parte, as condições materiais e normativas para sua instalação e para assumirem uma gestão corporativa e capitalista das infraestruturas e dos fluxos portuários. Esse movimento, portanto, combina Estado e mercado em um contínuo ataque à retirada de espacialidades exclusivamente estatais e de direitos públicos, dentro de um contexto marcado pela neoliberalização econômica e política e pela consolidação da racionalidade corporativa como forma de governança.

Estas alterações nos papéis do Estado brasileiro, em consonância aos distintos *rounds* neoliberais, são compreendidas aqui à luz de seu reescalonamento espacial a partir de manifestações concretas (Souza, 2016). Isto porque, de acordo com Souza (2016), só é possível pensarmos o reescalonamento do Estado a partir da conjuntura que co-constituiu o seu regime regulatório. Nesta perspectiva, não tomamos o Estado como uma estrutura acabada, mas como uma relação social que “muda de forma e aparência de acordo com as atividades que desempenha, a escala na qual opera, as forças políticas agindo em sua direção e as circunstâncias nas quais atuam” (Jessop, 2008, p. 3 apud Souza, 2016).

De acordo com Brenner (2004, p. 91), um dos alvos das estratégias espaciais do Estado é justamente “as geografias de acumulação e regulação dentro de um território do Estado”, sendo um dos resultados possíveis as “estratégias de acumulação espacialmente seletivas e/ou projetos hegemônicos”. Isto é, o alinhamento do Estado para com a conjuntura neoliberal engendra novas espacialidades para atender os contextos georregulatórios que, nesta perspectiva, estão em consonância com projetos voltados à acumulação capitalista.

Ora, não há um arrefecimento do Estado por causa das experimentações neoliberais. O que há são redirecionamentos estatais oriundos de novas relações sociais que emergem a partir da conjuntura e, por sua vez, produzem diferentes espacialidades voltadas mais à acumulação capitalista do que à capacidade do Estado de *per se* articular escalas. O Quadro 2 sintetiza as políticas voltadas às infraestruturas aqui citadas e seus respectivos contextos georregulatórios e espacialidades. Nesta direção, as normas se relacionam, portanto, com quadros temporais e espaciais.

Política (norma)	Contexto georregulatório (tempo)	Espacialidade (espaço)
Programa Nacional de Desestatização	I Roll Back	Retirada de empresas privadas em setores estratégicos. Controle privado do espaço e dos fluxos.
Lei Geral das Concessões	I Roll Back	Surgimento de novas espacialidades regulatórias que cerceiam a participação do fundo público, mesmo que por tempo delimitado.
Parcerias Público Privada	Roll Out	Alianças na produção de espacialidades voltadas mais as dinâmicas gerais – e hegemônicas – da acumulação. Controle corporativo das espacialidades, principalmente via financiamento privado.
Programa de Aceleração do Crescimento	Roll Out	Retorno de investimentos do fundo público no ambiente construído.
Lei dos Portos	Roll Out	Controle privado do ambiente construído das áreas tipicamente portuárias e zonas secundárias e, consequentemente, controle privado dos fluxos emergentes.
Programa de Investimento em Logística	Roll Out	Produção privada dos serviços – e espaços – voltados à logística.
Programa de Parcerias de Investimento	II Roll Back	Ruptura com fundo público no investimento de espaços e infraestruturas. Acirramento da participação do capital privado nas espacialidades em especial a partir de mecanismos mais sofisticados – e alienantes – de financiamento.

Quadro 2 – Normas, tempo e espaço. Organizado pela autora (2024).

Adiante, trataremos mais detalhadamente das distintas espacialidades que surgem a partir destes contextos georregulatórios, associando tanto os fixos e fluxos, quanto os diferentes agentes que emergem a partir dos *rounds* de experimentação neoliberal e espoliação das infraestruturas.

1.3) Entre os fixos, os fluxos e a produção das espacialidades da circulação

Como vimos, é necessário que parte do capital esteja imobilizado espacialmente para que a reprodução capitalista ocorra de forma mais fluida. Considerando as infraestruturas enquanto parte do capital fixo, temos que o investimento neste conjunto de bens, produzidos como mercadorias, é importante para que as trocas, ou a circulação do capital, superem as barreiras espaciais e a acumulação seja otimizada.

Nos apropriando dos termos de Harvey (2006), à medida que os agentes produzem ambiente construído, as ações empreendidas no espaço absoluto só se tornam plausíveis em termos relacionais, desde a circulação e o fluxo próprios do espaço relativo. Nesta direção, diferentes processos forjam novas escalas que definem seu próprio quadro espacial. O espaço da propriedade privada é diferente da espacialidade das relações socioespaciais, engendrando diferentes configurações espaço-temporais.

Ainda conforme Harvey (2006), a circulação e a acumulação do capital ocorrem no espaço-tempo relativo, pois o valor enquanto relação social - ao mesmo tempo imaterial e material - apresenta dimensões relacionais. No entanto, as contradições e a defasagem (ou a descontinuidade?) temporal existe porque se o valor de uso é próprio do espaço-tempo absoluto, o valor de troca é compreendido a partir do espaço-tempo relativo, uma vez que as trocas, a dinâmica e a circulação têm capacidade de derrubar barreiras espaço-temporais.

O investimento e a produção das infraestruturas se imbricam diretamente aos nexos e sinergias tanto do âmbito da conjuntura quanto das estruturas prévias de uma dada escala. O conjunto destas infraestruturas, por sua vez, conforma uma espacialidade composta por nós, redes e áreas voltadas, principalmente, para a circulação do capital. Considerando a emergência do ideário neoliberal em suas diferentes facetas e em suas diferentes resultantes espaciais, vimos surgir espacialidades específicas em cada contexto georregulatório. Espacialidades estas mais ligadas ou não às estatalidades decorrentes do fundo público.

A contradição aqui também aparece: se os contextos georregulatórios são compreendidos desde o espaço-tempo relativo em função dos fluxos e dos movimentos de circulação e acumulação gerais do capitalismo, eles são oriundos da representação do espaço concebido e hegemônico; contudo, ao engendram a produção de espacialidades próprias face aos processos específicos que definem seus quadros espaciais, há a emergência de espaços representados próprios, por exemplo, do espaço vivido - quem sente a espoliação das infraestruturas e a privatização das espacialidades?²⁵

É sabido que momentos de superacumulação ou da exacerbação do valor de troca sobre o valor de uso são propícios para investimentos no circuito secundário do capital, isto é, sobre o espaço absoluto do ambiente construído (Harvey, 2013). Da mesma forma, em momentos de recessão econômica e/ou crises há a tendência da antecipação dos capitais fixos, uma vez que estes permanecem circulando de maneira específica. Sendo assim, as alterações nos contextos georregulatórios perpassam, necessariamente, pela escala espacial e na configuração de novas espacialidades voltadas ao capitalismo. Isto porque estes investimentos engendram a produção de obras de infraestrutura e de outros elementos físicos que compõem as espacialidades destinadas aos interesses hegemônicos.

Danyluk (2018, p. 639) propõe:

*The profitability gains made possible by capital's logistical fix do not only accrue within the realm of circulation. At the same time as advances in logistics have helped to stave off capitalism's crisis tendencies by smoothing the movement of commodities through space, They have fostered the development of new geographies of production, consumption, and dispossession*²⁶.

Silva Júnior (2009, p. 61), a partir de reflexões sobre as dimensões políticas e econômicas da circulação, argumenta que as “espacialidades se formam a partir das ‘necessidades’ dos diversos agentes”. Considerando o Estado enquanto um agente importante na produção de infraestruturas e condições materiais para a reprodução capitalista e, em específico, tomando como contexto o receituário neoliberal, temos o

²⁵ Concepções a partir de Lefebvre (2013).

²⁶ “Os ganhos de lucratividade possibilitados pela “solução logística” do capital não se limitam apenas ao domínio da circulação. Ao mesmo tempo em que os avanços na logística ajudaram a conter as tendências de crise do capitalismo, suavizando o movimento de mercadorias no espaço, eles promoveram o desenvolvimento de novas geografias de produção, consumo e despossessão.” (Tradução Livre).

Estado produzindo espacialidades ora mais atreladas às estatalidades, ora menos. Esta produção é condicionada, diretamente, pelos instrumentos normativos e pelas conciliações e coalizões que cada Governo se propõe.

Brandão (2016) chama atenção para o fato das paisagens institucionais se reestruturarem a cada experimentação regulatória, principalmente por meio de políticas urbanas e regionais. Aqui optamos por resgatar o termo espacialidade para dar ênfase, primeiramente, ao espaço a partir de sua concepção de meio, produto e condição para a realização da sociedade (Carlos, 2011). Acrescentamos o sufixo *-dade* para imprimir a ideia de situação. Ou seja, se considerarmos que cada *round* de experimentação neoliberal apresenta seus próprios mecanismos de regulação, podemos inferir que cada um deles resulta também em uma espacialidade. Cada contexto georregulatório produz uma situação que envolve ferramentas, temporalidades, agentes e normas específicas expressas no espaço. Ainda, os agentes a partir dos contextos georregulatórios, em suas totalidades técnicas e normativas, encontram caminhos para a produção de espacialidades espoliativas.

Se acionarmos a ideia de trama proposta anteriormente, observamos a formação de diferentes escalas e espacialidades sintetizadas em um quadro espaço-tempo relacional e relacionável. Há cenários de combinações complexas a depender das intencionalidades empreendidas pelos agentes e contextos. Assim como vimos em Harvey (2006), é importante registrarmos que as entradas dos agentes e escalas que modificam as tramas espaço-temporais são mais sugestivas do que definitivas, uma vez que os agentes são vetores de força na produção das diferentes configurações espaço-temporais que podem nem mesmo se cruzar no *descontinuum* do tempo e das reproduções capitalistas.

As espacialidades espoliativas, então, aqui são tratadas em correspondência a contextos georregulatórios estabelecidos da mesma forma que compõem um quadro de fixos, fluxos e normas. Cada contexto georregulatório, portanto, gera uma condição e uma situação para produção de espacialidades que são *per se* a situação que abre possibilidades para outras resultantes espaciais futuras. Entretanto, há contradições inerentes à defasagem espaço-temporal existente *entre* os contextos georregulatórios e as espacialidades correspondentes, uma vez que diferentes relações geram diferentes concepções de espaço-tempo. Qual seria, então, a configuração espaço-temporal do *entre*? O *entre* não se reproduz no vácuo. Pelo contrário. Ele segue reproduzindo desigualdades.

A seguir trazemos o Quadro 3 com o histórico de desestatização (em nível federal) ao longo dos diferentes contextos georregulatórios para demonstrar como as espacialidades se configuram, cada vez mais, desde mecanismos espoliativos. A espacialidade, portanto, sintetiza diferentes fixos, fluxos e vetores de força que respondem aos interesses hegemônicos e, mesmo que mudem ao longo do tempo por ser uma *situação*, ainda assim apresenta traços estruturais próprios da *condição* periférica brasileira. Os intervalos de tempo são referentes ao I Roll Back, Roll-Out, II Roll Back, bem como os antecedentes.

Destacamos a *condição*, pois apesar das diferentes conjunturas particularizarem ferramentas e normas específicas, há continuidades dentre as mudanças que refletem a estrutura da formação socioespacial brasileira pautada em distribuições desiguais de acesso às amenidades políticas e econômicas. A estrutura *condiciona* a produção das situações em um movimento dialético o qual a síntese se dá, dentre outras maneiras, pelo espaço e a partir do espaço. Da mesma forma, no entanto, existem mudanças na continuidade que fazem com que cada situação envolva suas próprias regras do jogo e um dever de possibilidades para outros estados futuros.

	INTERVALOS DE TEMPO	PRINCIPAIS ATIVIDADES
	Década de 1980	• Reprivatização de mais de 30 empresas. • O principal objetivo era evitar que o governo ampliasse ainda mais sua presença no setor produtivo.
	1990/1992	• Criação do PND. • Inclusão de 68 empresas no Programa. • Desestatização de 18 empresas nos setores de siderurgia, fertilizantes e petroquímica. • Títulos da dívida pública utilizados como meio de pagamento.
I ROLL-BACK	1993/1998	• Conclusão da desestatização do setor siderúrgico. • Desestatização de mais de 30 empresas. • Ampliação do PND. • Concessões de serviços públicos à iniciativa privada. • Venda da Cia. Vale do Rio Doce. • Venda da Malha Nordeste. • Arrendamento do terminal de contêineres-1 do ponto de Santos. • Aceleração do processo de desestatização de empresas estaduais a cargo dos respectivos Estados.

		• Leilão de sobras das ações ordinárias da Escelsa, representativas de 14,65% do seu capital social. • Primeira venda do PND no setor financeiro, com a privatização do Banco Meridional do Brasil S/A. • Privatização da malha paulista. • Transferência para iniciativa privada de inúmeros terminais de contêineres. • Privatizações de sistemas de telefonia e energia.
ENCERRAMENTO I ROLL-BACK E INÍCIO DO ROLL- OUT COM ELEIÇÕES DOS GOVERNOS PT	1999/2002	• Venda da Datamec S.A - Sistemas e Processamento de Dados, empresa do setor de Informática que foi adquirida pela Unisys Brasil S.A pelo preço mínimo de US\$ 47,29 milhões. • O Porto de Salvador foi adquirido em 21 de dezembro pela Wilport Operadores Portuários pelo preço mínimo de US\$ 21 milhões. • Venda das ações que excediam o controle acionário detido pela Petrobrás. • Desestatização do Banco do Estado de São Paulo S.A – Banespa. • Concessões de telefonia. • Concessões do Banco do Estado de Goiás e da Paraíba para empresas estrangeiras. • Leilão do Banco do Estado do Amazonas.
	2003/2008	• Oferta pública global de 78 milhões de ações ordinárias da Cia. Vale do Rio Doce - CVRD, tendo sido considerada a maior operação de venda de ações realizada no Brasil. • ANEEL deu continuidade as outorgas de concessões para exploração de empreendimentos de transmissão. • Venda do Banco do Estado do Maranhão. • Venda do controle acionário do Banco do Estado do Ceará. • Foram incluídas em 2006 as instalações de transmissão de energia elétrica no PND. • Leilão da usina hidrelétrica de Santo Antônio. • Licitação e concessão de rodovias federais. • Trem de Alta Velocidade incluído no PND. • Continuidade da desestatização dos sistemas de energia elétrica e de transmissão. • Leilão da Usina Hidrelétrica Jirau. • Incluído no PND o Aeroporto Internacional São Gonçalo do Amarante/RN. • Incluído no PND os Aeroportos Internacionais de Viracopos/SP e Antônio Carlos Jobim/RJ.

		• Início do PAC e de concessões no setor de infraestrutura e logística. • Exclusão do PND das empresas controladas pela União responsáveis pela administração de portos marítimos e fluviais.
	2009/2012	• Concessão para implantação, operação e manutenção das infraestruturas do projeto do trem de alta velocidade. • Continuidade das concessões das rodovias federais à iniciativa privada. • Continuidade das concessões das linhas de transmissão à iniciativa privada. • Leilões de aproveitamento hidrelétrico. • Leilão do Aeroporto São Gonçalo do Amarante/RN. • Inclusão no PND do Aeroporto Internacional de Guarulhos e do Aeroporto Internacional de Brasília. • Continuidade da exploração dos aeroportos internacionais. • Desestatização do IRB-Brasil Resseguros S/A • Expansão das concessões de trechos rodoviários.
CONTINUAÇÃO DO ROLL-OUT, LOGO APÓS INTERROMPIDO PELO GOLPE SOFRIDO PELA PRESIDENTA DILMA ROUSSEF (PT) EM 2016	2012/2015	• Leilão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. • Expansão das concessões de trechos rodoviários. • Leilão para concessão de ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos do Galeão/RJ e Confins/MG que, por sua vez, foram incluídos no PND. • Licitação de quotas de exploração para a prestação de Serviços Regulares de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros. • Inclusão no PND dos seguintes aeroportos: Aeroporto Internacional Pinto Martins/Ceará; Aeroporto Internacional Salgado Filho/RS; Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães/BA, Aeroporto Internacional Hercílio Luz/SC.
II ROLL-BACK	2016/atual	• Desestatização da CELG D, CEPISA, BVENERGIA, CEAL, CERON, ELETROACRE, AmE. • Desinvestimento nas empresas NTS, CITEPE, PETROQUIMICASUAP, TAG, BR. • Desestatização da DATAPREV, CMB, CBTU, CODESA, ABGF, CEAGESP, EMGEA, TRENSURB, CODESP, CEITEC, NUCLEP, CEASAMINAS, SERPRO. • Desinvestimento na Chuí Holdings, Eólica Chuí, Eólica Geribatu, Eólica

Quadro 3 – Desestatizações e privatizações. Fonte - <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/Historico>. Organizado pela autora.

Em síntese, observamos uma continuidade aos ataques sobre as espacialidades públicas, demonstrando que setores estratégicos, tanto do ponto de vista da produção quanto da circulação, foram os mais afetados pelos processos de desestatização e privatização, a partir de mecanismos como concessão, licitação, financiamentos privados etc. Sob à égide do neoliberalismo, portanto, são produzidas espacialidades voltadas à acumulação em que há o controle privado das infraestruturas e a ocorrência, cada vez maior, de fluxos privados. O Estado, mesmo que com novas roupagens, manteve suas características estruturantes e conservadoras no que diz respeito aos setores de logística e infraestrutura.

As ações empreendidas no espaço absoluto são conduzidas, então, à luz da propriedade privada, o que torna a terra também uma importante infraestrutura para pensarmos o espaço relacional, bem como o que há entre o espaço da relação da propriedade e o espaço das relações socioespaciais.

Como vimos, novos arranjos normativos em associação a redes técnicas forjam novas escalas de e para a acumulação, o que engendra diretamente a conformação de novos ambientes construídos e novas espacialidades. Considerando a neoliberalização pós-década de 1990, emergiram no Brasil os portos secos, como parte dos sistemas de movimento e infraestrutura, criados pelo Decreto-Lei nº 1910 de 1996, que compõem o quadro de políticas neoliberalizantes voltadas para infraestruturas e ambientes de circulação. Esses portos secos serão analisados adiante em conjunto com as cidades onde estão inseridos, investigando a relação entre a espacialidade da circulação representada por essa infraestrutura e a cidade que a recebe. Isso será feito a partir de dois principais vetores analíticos: i) a relação entre redes técnicas, redes normativas e redes urbanas; e ii) a relação entre os portos secos e a cidade, considerando a terra também como componente das infraestruturas e do ambiente construído.

CAPÍTULO 2 – Portos secos, posicionalidade e produção capitalista da cidade.

Partindo da análise conjuntural traçada no capítulo um e delimitando como recorte as rodadas de experimentação neoliberal e a ascensão de novos quadros georregulatórios e suas respectivas espacialidades, neste capítulo apresentaremos os portos secos como empreendimentos pertencentes à produção capitalista das cidades a partir do histórico analisado. O objetivo principal, portanto, é identificar as principais características dos portos secos brasileiros e como eles são responsáveis por alterar tanto a posicionalidade das cidades quanto a divisão social de seus espaços. Iniciaremos com um panorama geral das relações entre os portos secos e as cidades aqui analisadas para depois construirmos nossos argumentos.

Logo após, a discussão parte para a compreensão dos portos secos como tema e noção de pesquisa. Os delimitaremos tanto em suas condições jurídicas quanto conceituais e traçaremos as estratégias analíticas para os compreendermos no conjunto das cidades e das redes urbanas.

Dando continuidade ao que foi discutido no capítulo um, traçamos mais uma trama desde os portos secos, mostrando como eles são objetos técnicos e normativos capazes de alterar as configurações espaço-temporais e produzir posicionalidades próprias.

Por fim, retomamos a produção das cidades sob a ótica capitalista, principalmente, trazendo como lentes a logística e a produção das infraestruturas como vetores de força capazes de reestruturar relações em diferentes escalas.

2.1) Descrição argumentada e a relação entre portos secos e cidades

A seguir, apresentaremos nossas principais hipóteses e construções teórico-conceituais a partir da descrição argumentada de cada uma das quatro cidades analisadas, bem como apontaremos elementos para compreender a relação entre portos secos e cidades. Tentaremos articular as cidades a partir de suas redes urbanas, principalmente, para, posteriormente, identificar e argumentar sobre as relações com a escala da cidade e seus agentes.

2.1.1) Juiz de Fora/MG

A cidade de Juiz de Fora está localizada no sudeste do estado de Minas Gerais, na Zona da Mata. Desde 2017 polariza uma Região Geográfica Intermediária, que recebe o seu nome, composta por 146 municípios, muitos dos quais pertencem também à sua

região de influência (Ibge 2017; 2020). O último censo (Ibge, 2022) apontou que sua população era 540.756 habitantes.

Juiz de Fora, desde a gênese da região, já assume papéis de capital regional, estando o desenvolvimento da Zona da Mata atrelado, inclusive, ao seu próprio desenvolvimento urbano (Barros, 2020). De acordo com o IBGE (2020), a cidade se classifica como capital regional de nível B, o que significa uma alta concentração de atividades de gestão – pública e privada – do território e de assumir papéis de referência no *interior* do estado. Destacamos *interior*, pois é importante registrar que aqui estamos compreendendo a cidade desde a sua situação geográfica e também do quadro geral de urbanização brasileira em que a ascensão de núcleos urbanos localizados fora de áreas tipicamente metropolitanas é, em muito, condicionada por alterações tanto de ordens gerais do capitalismo, como a reestruturação produtiva iniciada na década de 1970, quanto pelo próprio redirecionamento do Estado brasileiro a partir da abertura comercial e da privatização de setores infraestruturais.

Sobre a situação geográfica, observamos que a cidade ocupa uma posição estratégica dentro do triângulo composto por Belo Horizonte-Rio de Janeiro-São Paulo. Ou seja, uma área onde há forte dinamismo econômico e urbano, o que foi fundamental para que, desde tempos remotos, Juiz de Fora se firmasse como entreposto comercial essencial (Barros, 2020).

A Figura 14 ilustra a situação geográfica da cidade em relação a rede urbana. Para isso, utilizamos o mapa disponibilizado pelo IBGE (2020) sobre as conexões de Juiz de Fora e de seu arranjo populacional²⁷.

²⁷ Recorte espacial utilizado pelo IBGE na última divulgação de REGIC e que faz referência a ligação de dois ou mais municípios de forte integração populacional.

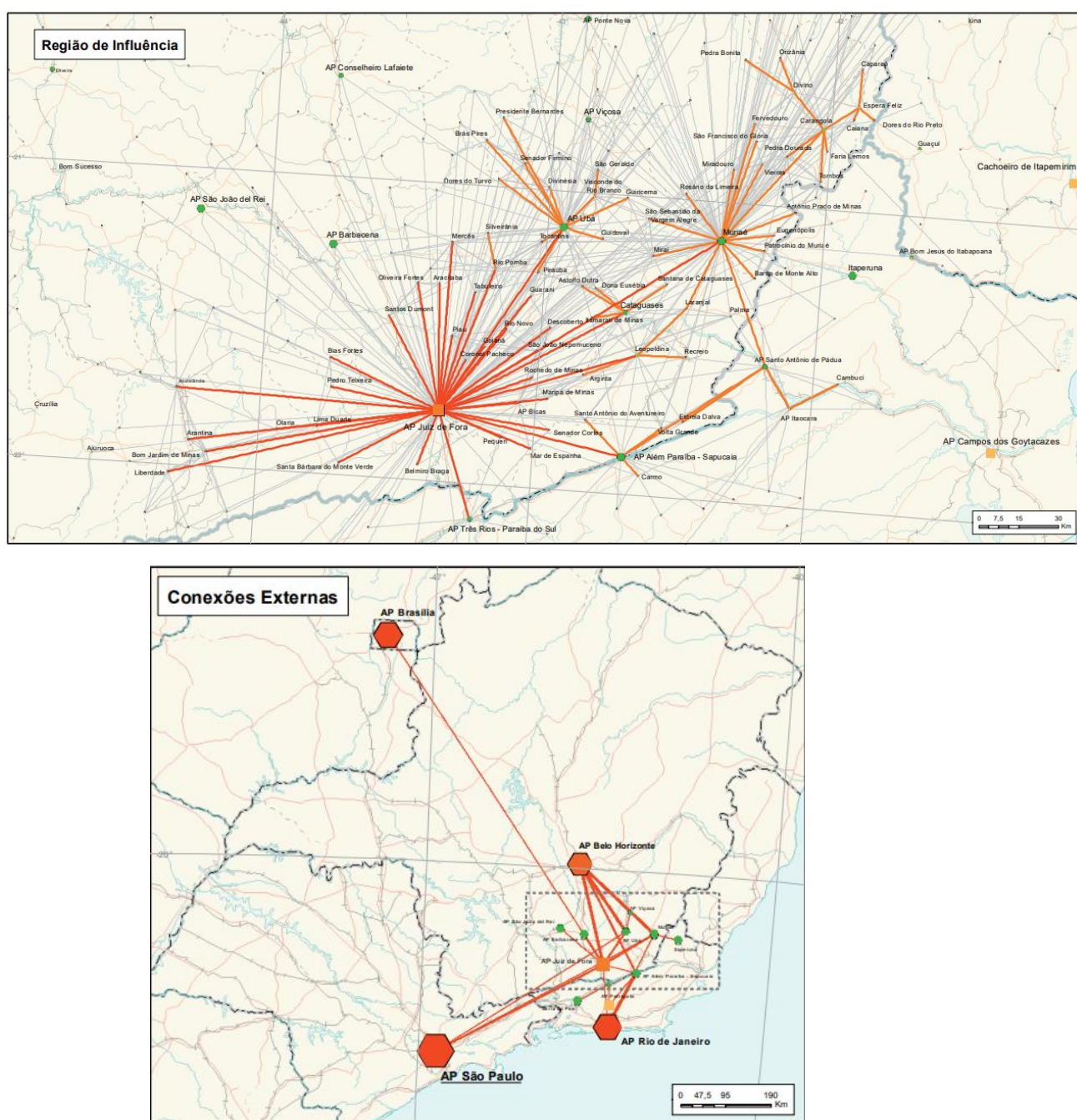


Figura 14 – Rede urbana regional de Juiz de Fora. Fonte – IBGE (2020).

A partir da Figura 14, podemos inferir que Juiz de Fora apresenta amenidades e vantagens competitivas importantes para a consolidação de infraestruturas e atração de agentes hegemônicos voltados a diferentes setores da economia. Muitos desses agentes têm atuação multiescalar, o que garante à cidade uma posição importante no emaranhado de tramas espaço-temporais. Voltaremos a essa ideia posteriormente.

Economicamente, a cidade se destaca pelo seu PIB de comércio e serviços, setor que contribui com mais de 63% do PIB total, seguido pelas atividades industriais, com 21% (IBGE, 2022). É importante registrar que Juiz de Fora, até o início do século XX, foi o maior centro urbano-industrial de Minas Gerais, com destaque para o setor têxtil. No entanto, a atividade produtiva iniciou seu declínio e estagnação ainda na década de 1930. Fatores internos e externos propiciaram essa queda, como a conjuntura nacional e estadual que privilegiou investimentos em outras áreas e, ainda, uma série de deficiências infraestruturais que começaram a surgir desde a década de 1950, levando a cidade a perder vantagens locais para outras, como as do estado de São Paulo (Pires, 1976).

A partir da década de 1970, contudo, uma série de políticas de cunho local e nacional passaram a realocar Juiz de Fora nas rotas produtivas. Localmente, no governo Itamar Franco, observamos uma série de investimentos em infraestruturas, como melhoria das rodovias, do sistema de abastecimento de água e de telecomunicações, e a ativação do distrito industrial de Benfica, em funcionamento até os dias atuais. Em consonância, tivemos também as tentativas de reindustrialização na escala nacional a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), com o estímulo, principalmente, para a substituição de importações e o financiamento de grandes projetos de investimento. Ou seja, a partir do estímulo público, de negociações políticas e incentivos fiscais, o setor produtivo voltou a figurar na cena econômica de Juiz de Fora, agora, entretanto, com destaque para os setores siderúrgico e metalúrgico.

A chegada de empresas como a Siderúrgica Mendes Júnior se deu a partir de incentivos dos governos estaduais e municipais, incluindo a doação de terrenos, responsabilização por obras de terraplanagem e isenção de impostos. Além disso, o Estado de Minas Gerais contribuiu com capital acionário de suas empresas para suprir a carência de infraestruturas e recursos (Bastos, 2000). Adiante voltaremos na Siderúrgica Mendes Júnior, adquirida pelo grupo europeu ArcelorMittal²⁸, e proprietária do terreno onde atualmente funciona o porto seco de Juiz de Fora.

Outras empresas também passaram a operar em Juiz de Fora entre as décadas de 1970 e 1980, como a metalúrgica Companhia Paraibuna de Metais, fazendo com que a siderurgia e a metalurgia passassem a dominar o quadro industrial de Juiz de Fora. No

²⁸ Em 1995 a Belgo Mineira arrendou a Mendes Jr Siderurgia para evitar a falência desta última e em 1998 comprou os créditos dos credores da siderúrgica. O principal acionista da Belgo Mineira era o grupo europeu Arcelor que, em fevereiro de 2003 comprou de vez a Mendes Jr e passou a operar com o nome Belgo Mineira Participação Indústria e Comércio S.A, sendo que em 2006 a razão social foi alterada para ArcelorMittal Juiz de Fora.

entanto, ainda assim não foi suficiente para animar significativamente outros projetos industriais e alavancar o parque local (Bastos, 2000). Exemplo disso é a tentativa e implantação de novas estratégias para desenvolvimento local a partir da instalação de outras indústrias na década de 1990. Talvez o mais emblemático dos casos seja a instalação da alemã Mercedes Benz no final da década de 1990, em um momento que a conjuntura nacional apresentava fortes vetores de abertura comercial baseados no receituário neoliberal.

A montadora alemã chegou à cidade em 1996, envolvendo três níveis condicionantes que tomam como ponto de partida – e de chegada – os movimentos de reestruturação do capitalismo que, por sua vez, se imbricam diretamente com a reestruturação urbana e da cidade. O primeiro nível envolve as transformações produtivas, que incluem a deslocalização de grandes plantas industriais e a movimentação just-in-time, incorporando não apenas novas áreas, mas também novos mercados. O segundo fator evidenciou as novas definições das diretrizes industriais a partir da abertura comercial, isto é, a presença de mais capitais estrangeiros na economia e a necessidade das montadoras de investir e modernizar novas unidades. Por fim, a opção por Juiz de Fora está diretamente relacionada à sua posição geográfica e ao seu aparato normativo para atração de investimentos externos (Bastos, 2000).

O início das atividades da montadora agitou, inclusive, o investimento em infraestruturas e a consolidação dos ambientes construídos voltados à circulação na cidade. Isso porque, de acordo com Ignácio Delgado, Secretário Municipal de Desenvolvimento Sustentável e Inclusivo, da Inovação e da Competitividade, as operações no porto seco de Juiz de Fora – iniciadas em 1997 (Multiterminais, 2022) – tiveram como um de seus primeiros objetivos atender às demandas da Mercedes Benz e de outras montadoras que porventura chegassem à cidade. Ou seja, a espacialidade composta pelo porto seco foi produzida justamente para atender aos interesses privados, mesmo que isso demandasse mecanismos de investimento e financiamento do fundo público.

A figura 15 abaixo ilustra a localização do porto seco de Juiz de Fora.



Figura 15 – Localização do Porto Seco de Juiz de Fora.

O porto seco de Juiz de Fora, operado desde o início de seu funcionamento pelo grupo Multiterminais Logística Integrada, está localizado em um terreno de propriedade da antiga Siderúrgica Mendes Júnior, atual ArcelorMittal Brasil, conforme matrícula obtida no 3º Ofício de Registro de Imóveis, Cartório Olavo Costa. É válido salientar que a locação para a Multiterminais teve início no ano de 1997, e antes disso algumas das operações da indústria ocorriam lá e contavam com financiamento direto do Governo Federal, a partir de hipotecas e alienação fiduciária nas quais os principais credores eram o Banco do Nordeste do Brasil S/A e o Banco Nacional de Desenvolvimento.

Nesta direção, temos uma confluência entre agentes públicos e privados na produção de infraestruturas na cidade e na conformação de ambientes construídos que, conforme Harvey (1982) na própria concepção deste termo, apresenta uma série de contradições e conflitos. Se olharmos para a área da cidade onde o porto seco está instalado, Dias Tavares, temos como principais características desse bairro, além da proximidade com o distrito industrial, baixo dinamismo urbano e econômico e uma grande distância da área central de Juiz de Fora. Inclusive, foi considerado pela Prefeitura Municipal de Juiz de Fora (PJF) e pelo IBGE até 2010 como aglomerado urbano isolado.

Esta área, localizada no extremo norte da cidade, é cortada pela BR-040, no entanto, em áreas onde o preço da terra é mais baixo e a dinâmica imobiliária menos intensa (Nascimento, 2019). Por exemplo, há um contraponto nas localizações de empreendimentos logísticos em Juiz de Fora: enquanto o porto seco – tradicionalmente gerido pelo capital privado – se localiza em áreas menos dinâmicas do ponto de vista da cidade e do preço da terra, o condomínio logístico Log Commercial Properties (empresa subsidiária do grupo MRV) está em uma área mais privilegiada da BR-040, onde há a presença de outros empreendimentos logísticos, como o centro de distribuição do grupo Bahamas (uma das 50 maiores empresas de Juiz de Fora, conforme o ECNODATA) e onde o preço do metro quadrado é de três a cinco vezes maior do que nos distritos industriais (Rodrigues, 2013).

O porto seco, ao se firmar em uma área menos valorizada e próxima a áreas industriais, corrobora para uma expansão urbana de baixos preços, modulada tanto por ações do Estado que possibilitam a instalação desses empreendimentos por meio da provisão de infraestruturas, densidade técnica e normativa, quanto pelos agentes privados que gerenciam tais infraestruturas e produzem ambientes construídos voltados, principalmente, para a circulação do capital. Ou seja, há uma expansão urbana de baixos preços e fortemente espoliativa.

Ainda de acordo com a entrevista do secretário Ignácio, ele nos conta que mesmo com o declínio das atividades da Mercedes em Juiz de Fora, o porto seco segue atendendo mais empresas externas do que de capital local e/ou regional. No entanto, há movimentações e diálogos existentes entre a empresa e a prefeitura para melhorar este quadro, até mesmo porque, de acordo com o secretário, muitas empresas nem mesmo conhecem os serviços do porto seco, recorrendo a outros locais para operações de importação e exportação.

No final do ano de 2022, por exemplo, foi lançado pela Prefeitura de Juiz de Fora, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Inclusivo, da Inovação e da Competitividade, o programa "JF é o que importa", com o objetivo de transformar a cidade em uma referência logística. Dentre os principais pontos do programa, destacam-se os incentivos fiscais para o desembaraço alfandegário de equipamentos importados.

Quando nos voltamos para o quadro de importações e exportações de Juiz de Fora, disponibilizado pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) para o ano de 2021, notamos que, no caso das exportações, há uma forte presença da siderurgia e da metalurgia, sendo que mais de 40% das exportações são referentes a fios de ferro ou aço

não ligados. Já nas importações, a proeminência é de veículos automóveis para transporte de mercadorias (31%).

É interessante observarmos esses dados, pois assim como as exportações refletem os ramos industriais da cidade, as importações podem nos ajudar a inferir as movimentações no porto seco de Juiz de Fora. Não apenas há um pátio destinado apenas a automóveis (especialmente da FIAT), como também a Multiterminais Logística Integrada tem entre suas empresas subsidiárias outros terminais destinados à movimentação e desembarque apenas de veículos, como o Centro de Logística de Veículos - localizado em Resende/RJ - e o Terminal de Contêineres MultiRio – localizado em área contígua ao porto do Rio de Janeiro. Levantamos a hipótese, portanto, de que a presença do agente responsável pelo controle do porto seco é um dos fatores responsáveis por produzir em Juiz de Fora uma espacialidade capaz de abrir inúmeras possibilidades de interação – e inserção – espaço-temporal.

Tomamos, então, esses agentes como vetores de força não apenas na produção de infraestruturas, como também na produção da cidade por materializar alterações no ambiente construído e por sintetizar a coexistência de múltiplas configurações espaço-temporais. Se tomarmos como primeira aproximação o entorno do porto seco de Juiz de Fora, observamos uma área mais voltada para as atividades de circulação de mercadorias e de capital do que da movimentação de pessoas. São poucos os pontos e linhas de ônibus disponíveis para o bairro Dias Tavares, em especial para as proximidades do porto. Em contraposição, existe a passagem constante de trens operados pela MRS Logística e por caminhões modelo *just-in-time*. Há o tempo da circulação e o tempo da mobilidade. Da mesma forma, se o porto seco é um enclave e uma área fortemente protegida pela Receita Federal, com dificuldade inclusive de acesso para fins de pesquisa, no bairro Dias Tavares há o permissivo encontro dos iguais – os moradores do bairro. Há o espaço do capital e o espaço das pessoas.

Como mencionamos a MRS Logística, achamos importante ressaltá-la também como um agente importante na produção de infraestruturas e na formação das cidades. Além da sede principal da empresa estar localizada em um pátio público, junto de inúmeras secretarias municipais, ela é responsável pela concessão da ferrovia que atravessa a cidade e faz parte da Malha Regional Sudeste, detendo cerca de 20% da frota ferroviária nacional (MRS, 2022). A existência dessa linha infraestrutural só faz sentido em relação a outras linhas, como as rodovias, que convergem para pontos infraestruturais, como os galpões logísticos, portos, portos secos, etc. A combinação entre essas linhas e

pontos nos ajuda a pensar não apenas na conformação de um sistema logístico capaz de transpor escalas devido à intencionalidade e às ações de seus agentes, mas também na formação de tecidos urbanos e áreas voltadas exclusivamente para a produção capitalista.

Desde a inauguração do programa "JF é o que importa", a MRS Logística passou a utilizar o porto seco de Juiz de Fora para suas movimentações de importação, que anteriormente eram desembarçadas no porto do Rio de Janeiro. Este programa destaca a importância da parceria entre o Município, o porto seco e as empresas, por meio de facilidades fiscais e regimes especiais tributários²⁹.

Em síntese, observamos dois movimentos. Um que parte das escalas gerais e incide sobre a cidade e outro que parte da cidade e salta a escala local. O primeiro é engendrado, em muito, pelas alterações conjunturais advindas da reestruturação produtiva e das novas demandas do capitalismo sob a égide neoliberal. Égide esta que impacta não apenas os modos de produção, como se confunde com a governança e ultrapassa as barreiras do modo de vida do sujeito em sua relação com a cidade (Dardot; Laval, 2016). Já o segundo aspecto, é Juiz de Fora sintetizando a partir de suas singularidades as demandas gerais da acumulação, como a instalação de infraestruturas que permitem que a cidade altere a sua posicionalidade, mas não permitem que os cidadãos acessem as amenidades intrínsecas a urbanização, como a mobilidade.

2.1.2) Maringá/PR

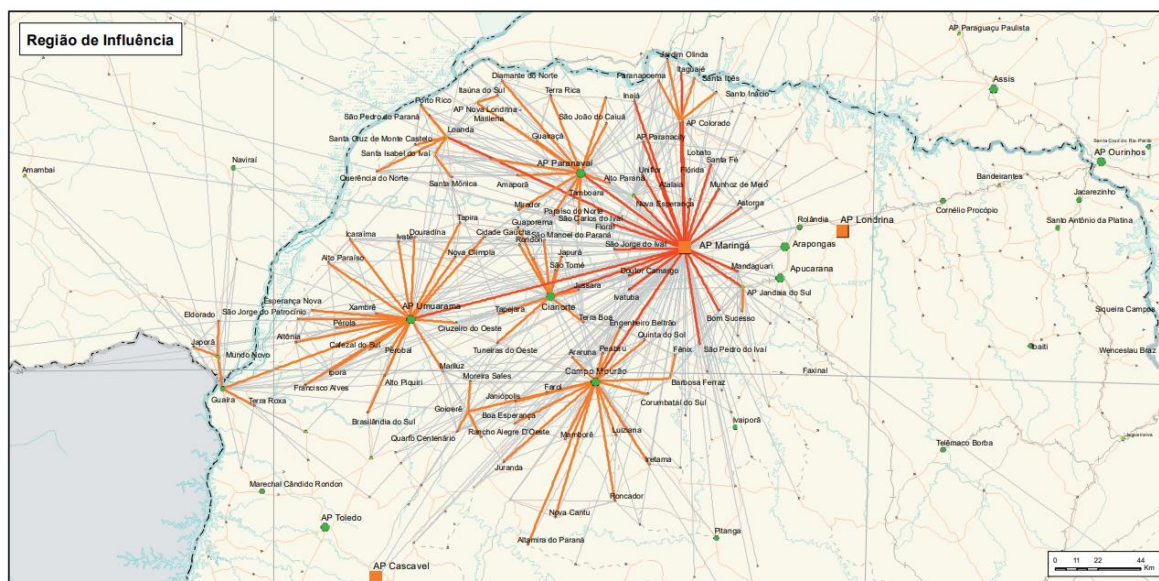
A cidade de Maringá está situada no norte do Paraná e, desde 2017, polariza uma região geográfica intermediária, que recebe o seu nome, composta por 115 municípios. Grande parte desses municípios também faz parte da região de influência de Maringá, sendo que esta cidade é caracterizada pelo IBGE como uma capital regional de nível B, devido à sua capacidade de articulação e gestão – pública e privada – dos territórios. Portanto, assim como Juiz de Fora, Maringá é uma referência no interior do seu estado (IBGE, 2020). A população, segundo o último censo, é de 409.657 habitantes (IBGE, 2022).

A região onde está inserida a cidade de Maringá faz parte de um projeto de ampla envergadura de ocupação e comercialização das terras do norte do Paraná. De acordo com Amorim (2015, p. 56), a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), comissária da empresa de capital inglês *Paraná Plantations*, foi responsável por lançar um

²⁹ Disponível em <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=78021>.

“empreendimento imobiliário planejado em área de expansão capitalista planificada [...]”. A estrutura fundiária empregada pela CTNP, bem como pela sucessora Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), propiciou as relações sociais e espaciais por meio da intensificação das relações econômicas locais, expandindo os núcleos urbanos muito em função da fixação de trabalho e trabalhadores à terra, explosão demográfica e ampliação da oferta de bens e serviços (Amorim, 2015).

Nesse esteio, Maringá foi implementada em 1947 em uma lógica de produção capitalista do espaço que vislumbrou, desde a gênese da cidade, a orientação do sistema de transporte rododiferroviário para sua localização (Fresca, 2002). Conforme Amorim (2015, p. 59), os principais centros urbanos foram “alinhados intersticialmente ao longo das mesmas rotas, o que demonstra a importância da região para uma economia orientada pelo mercado [...]”. Desta forma, Maringá assume uma posição estratégica no que diz respeito tanto à rede urbana quanto a distribuição de infraestruturas (Figuras 16 e 17).



Economicamente, o setor de comércio e serviços é o preponderante no PIB municipal, sendo que ele adiciona cerca de 68% no PIB total, seguido pelo setor industrial com aproximadamente 19% (Ibge, 2022). Sobre o setor industrial em Maringá, uma série de políticas foram implementadas desde a formação da cidade, uma vez que um dos objetivos da CTNP e da CMNP era de firmar e concentrar nas cidades-polo indústrias de bens de primeira necessidade, indo ao encontro da conjuntura nacional de substituição de importações e abertura comercial. Em um outro momento, iniciado em 1976, observou-se dinâmicas de industrialização da agricultura e, por conseguinte, um adensamento entre as relações entre campo e cidade (Amorim, 2015).

É importante ressaltarmos esta etapa de industrialização da agricultura iniciada na década de 1970 e, em especial, o peso dos agentes locais relacionados a este setor na formação territorial de Maringá, pois os interesses agrários do mercado interno foram mais levados em consideração na aquisição dos lotes pioneiros do que os relacionados aos latifundiários da cafeicultura (Fresca, 2002). Os agentes locais sempre tiveram pujança na produção do espaço de Maringá e as tomadas de decisões perpassam por muitos deles até hoje, como veremos adiante.

Voltando à industrialização de Maringá, no que diz respeito à localização das atividades produtivas na cidade, observamos uma preocupação do poder público local, a partir da década de 1970, em realocar as zonas industriais para áreas mais afastadas do centro tradicional, onde o preço da terra não era tão elevado (Amorim, 2015). Esta preocupação com a segmentação do espaço por zonas e com o planejamento urbano funcional do ponto de vista da acumulação do capital faz parte do 'maringaísmo' – modo de produção do espaço urbano próprio de Maringá -, conforme Sílvio Iwata em entrevista realizada em junho de 2022. Isto porque as propostas de zoneamento já apareciam desde os primeiros desenhos, traçados e planejamento da cidade de Maringá-, conforme Sílvio Iwata em entrevista realizada em junho de 2022³⁰. Isto porque as propostas de zoneamento já apareciam desde os primeiros desenhos, traçados e planejamento da cidade de Maringá.

Töws (2015), a partir do reconhecimento da coalizão entre os agentes públicos e privados no planejamento estratégico de Maringá, resalta a proposta de elaboração do parque industrial como um dos grandes projetos urbanos na cidade vislumbrados pela

³⁰ Agente bem informado relacionado ao capital imobiliário em Maringá. Entrevista realizada no âmbito do Projeto FragUrb e conduzida pelo professor Everaldo Santos Melazzo e pela autora no dia 14/06/2022.

proposta *Maringá 2020*³¹. A elaboração do parque industrial era acompanhada de outros objetivos, como a ampliação do aeroporto e o incentivo aos transportes multimodais, o que culminou em uma série de obras e empreendimentos para além do parque.

O incentivo aos transportes multimodais e a pretensão de sanar alguns gargalos espaciais e econômicos veio a partir de medidas como a instalação de um porto seco como possibilidade de alavancar os negócios e, conseqüentemente, toda a economia da cidade (Gini, 2015 apud Tows, 2015). Na década de 1990, este projeto instalou-se na Gleba Patrimônio Maringá, em uma área inicial com cerca de 79.950 metros quadrados, sendo o terreno adquirido inicialmente pela NAME – Ingá Empreendimentos e Participações LTDA, atual HOMS – Empreendimentos e Participações S/A (Curitiba/PR), no ano de 1995 e em 1996 tendo início a construção da estação aduaneira. Em 2008, com o valor de cerca de 8 milhões de reais, a empresa Maringá Armazéns Administração e Participações LTDA (Maringá/PR) adquiriu o imóvel e passou a locá-lo desde então para a Maringá Armazéns Gerais LTDA (Maringá/PR)³² que tem como sua fiadora a Multilog S/A (Itajaí/SC)³³. É válido registrarmos também que a partir de mecanismos de financiamento, como hipotecas e alienação fiduciária, o fundo público participou da consolidação do empreendimento a partir de credores como o BNDES e o Banco do Estado do Paraná.

Em 2018, a partir do ato executivo declaratório de desalfandegamento, o porto seco encerrou suas atividades na cidade. No entanto, o imóvel seguiu tendo usos relacionados à troca, distribuição e circulação de mercadorias. Agora, sendo o centro de distribuição da Companhia Sul-Americana de Distribuição. Voltaremos nessas informações adiante.

A localização do antigo porto seco, atual Companhia Sul-Americana de Distribuição, pode ser vista na Figura 18 a seguir.

³¹ Maringá 2020 foi um planejamento estratégico de longo prazo elaborado para a cidade de Maringá e que salientava a necessidade da organização público-privada nas políticas de desenvolvimento (Tows, 2015).

³² É importante registrarmos que um dos donos da Maringá Armazéns Gerais é Paulo Meneguetti, um dos principais empresários da cena de Maringá (Gini, 2021).

³³ Tais informações foram obtidas a partir da matrícula de inteiro teor obtida no 3º Serviço de Registro de Imóveis.

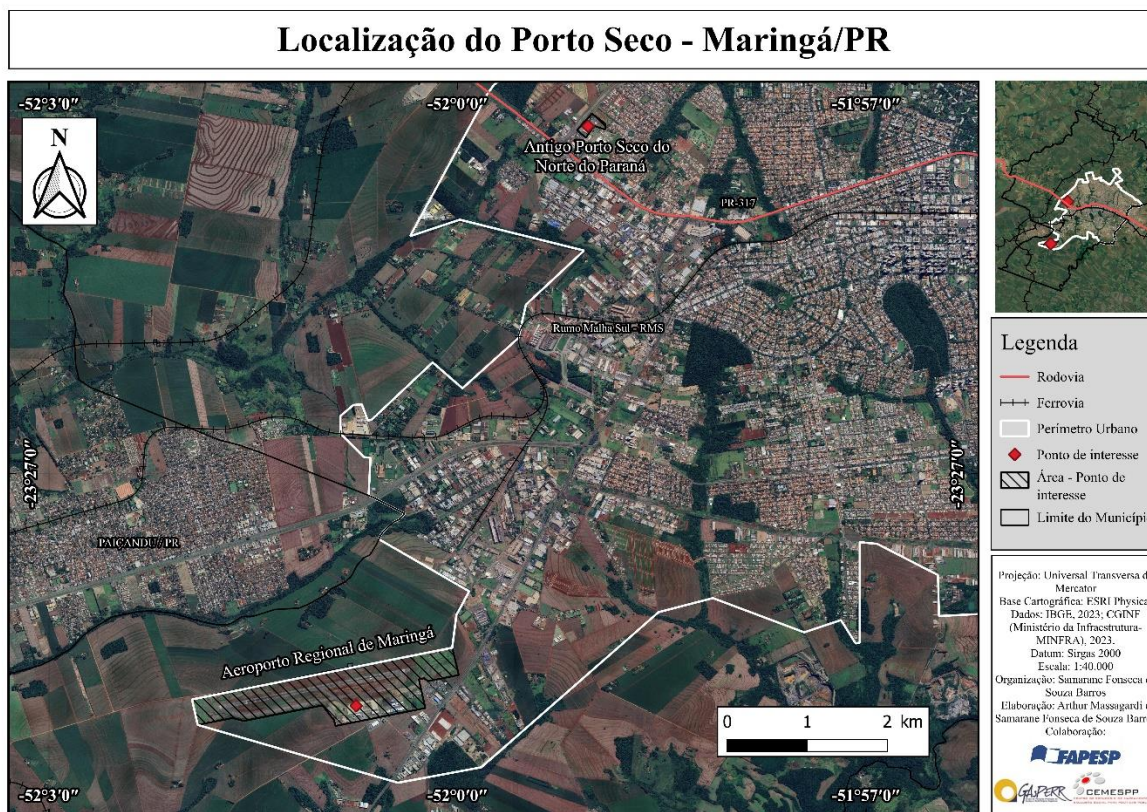


Figura 18 – Localização do antigo Porto Seco do Norte do Paraná.

O declínio das atividades do porto seco, conforme Sílvio Iwata, está muito relacionado à diminuição do volume de importações e exportações em Maringá. Da mesma forma, segundo este agente, faltou um elo na cadeia relacionado à ausência de voos internacionais e outros incentivos do Governo do Estado. Com o encerramento das atividades aduaneiras, todavia, o imóvel sempre se manteve ocupado por empresários locais que utilizam do galpão já construído e das vantagens competitivas próprias da localização do empreendimento para desenvolvimento de suas atividades. Isto porque o imóvel está localizado em uma área estratégica do ponto de vista da conexão de rodovias que dão acesso para São Paulo e Mato Grosso do Sul, por exemplo. Ainda de acordo com Sílvio Iwata, há planos de novas operações para o imóvel mesmo com o término do contrato de locação vigente – final de 2023:

Sílvio: [...] é o último ponto de entrega e de logística.

Everaldo: A vocação tá dada então?

Sílvio: Tá...aquele negócio que o pessoal faz...Mercado Livre...

Everaldo: Amazon...

Samarane: E já tem uma *baita* estrutura ali, né...

Sílvio: Já tá pronta, né...Logisticamente pronta.
(Entrevista realizada com Sílvio Iwata, 14/06/2022)

Com base no excerto acima, podemos inferir a destinação logística do imóvel e a prevalência do uso privado da terra e do imóvel, e consequentemente, do também controle privado dos fluxos. Mesmo hoje, é isso que observamos no imóvel que atualmente sedia o centro de distribuição da CSD. A CSD é responsável por supermercados como Cidade Canção, Amigão Supermercados, São Francisco Supermercados e Stock Atacadista, sendo uma das 50 maiores empresas de Maringá, de acordo com o levantamento do ECNODATA. Tal empresa tem como um de seus sócios-proprietários, conselheiros e diretores, Jefferson Nogaroli, importante figura na sociedade civil de Maringá e, especialmente, no planejamento urbano da cidade, por encabeçar inúmeros projetos, dentre eles, e talvez o mais ambicioso, o *Eurogarden*³⁴.

A participação na sociedade civil é visível na trajetória de Nogaroli junto a inúmeras organizações políticas e de caráter decisório no planejamento de Maringá, como o Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM). De acordo com Gini (2021, p. 23), o CODEM é formado por uma elite econômica e política de Maringá que levou em consideração os seus interesses na elaboração de ferramentas de gestão que permitiram que esta organização atuasse “[...] na arena política sem ter mandato e de construir um modelo de gestão pública com participação do empresariado”. Inclusive, um dos laços construídos no âmbito do CODEM é entre Nogaroli e Paulo Meneguetti, um dos sócios da Maringá Armazéns Gerais LTDA – proprietária do terreno onde está o centro de distribuição da CSD.

Próximo a este centro de distribuição também temos a existência de mais um grande agente privado de distribuição e logística: a COCA-COLA FEMSA, responsável pela produção, engarrafamento e distribuição de mais de 100 marcas de bebidas, balas, doces e outros, como produtos de limpeza. Vale salientar que a FEMSA é uma empresa mexicana responsável pela *franchising* da COLA-COLA na América Latina e se localiza, estrategicamente, em cidades com amenidades para acesso dos clientes e escoamento da produção, favorecendo o ciclo de produção do grupo como um todo e incrementando seu poder de mercado ao expandir suas áreas de atuação.

³⁴ O *Eurogarden*, conforme Töws (2015), é uma operação urbana consorciada em que o grupo liderado por Nogaroli adquiriu as terras do antigo aeroporto e de áreas adjacentes por preços muito baratos e, desde então, preocupam-se em produzir um novo centro, modificando profundamente a paisagem da cidade e promovendo a valorização fundiária e imobiliária da área de outras áreas lindeiras.

Da mesma forma que o extinto porto seco, a COCA-COLA se localiza no loteamento conhecido por Glebas Patrimônio Maringá. Ou seja, em áreas da Prefeitura Municipal, o que nos leva, mais uma vez, a traçar a confluência entre interesses públicos e privados não só na produção capitalista da cidade, mas também na promoção da circulação e controle dos fluxos.

Nesta direção, observamos que, no caso de Maringá, a prevalência de agentes locais e regionais como proprietários da terra assume um papel central na produção capitalista da cidade desde a renda da terra. Em contrapartida, por exemplo, com a Multiterminais, que opera o porto seco de Juiz de Fora e se articula em torno de categorias relacionadas aos fluxos internos e externos de sua composição enquanto grupo econômico.

Esta característica é particularizada por Maringá desde a formação inicial da cidade, como vimos, em que os agentes locais adquiriram a maior quantidade de terras das companhias pioneiras e é perpetuada até hoje pelo “maringaísmo” e pela preocupação da sociedade civil organizada em aspectos da produção do espaço urbano.

Tanto a COCA-COLA FEMSA quanto a CSD estão em áreas na cidade nas quais os preços médios da terra não são tão elevados, uma vez que são locais mantidos como tipicamente industriais, convergindo com os interesses públicos e privados de valorização fundiária e imobiliária de outras áreas da cidade (Amorim, 2015). Sendo assim, a própria manutenção do imóvel que antes era o porto seco e hoje abriga outro centro de distribuição privado demonstra a intencionalidade dos agentes na manipulação da renda da terra, isso porque a terra (e não o imóvel) é o objeto de especulações e investimentos (Harvey, 1990).

Retomando os aspectos de importação e exportação também observamos o peso da industrialização da agricultura, principalmente, na exportação de *commodities*. Para o ano de 2021, de acordo com a SECEX, cerca de 73% das exportações eram de soja, seguido por 9,4% de açúcares de cana e beterraba. Na outra ponta das importações, temos 47% da movimentação em díodos, transistores, dispositivos fotossensíveis e outros elementos que incluem células fotovoltaicas.

Para este último segmento relacionado aos fotovoltaicos, temos em Maringá a presença da empresa CTBotelho. Esta empresa atua de forma abrangente e multiescalar no segmento logístico através de serviços como transporte, armazenagem e distribuição, além de serem especializados em logística de fotovoltaicos (Ctbotelho, 2022). A CTBotelho surge na região metropolitana de São Paulo e em 14 anos se espalha para

outros estados e países, tendo unidades também em Ipojuca/Pernambuco, Navegantes/Santa Catarina, Maringá/Paraná, Flórida/Estados Unidos, Querétaro/México e, mais recentemente, Shanghai/China (Ctbotelho, 2022). Todos estes países e, em especial a China, mantêm regularidade de trocas com Maringá, conforme os dados sobre parceiros comerciais disponibilizados pela SECEX (2022).

Outro agente importante atuante em Maringá e que garante à cidade vantagens competitivas no ponto de vista da circulação do capital é a Rumo Logística, responsável pela concessão de parte da Malha Sul, ferrovia que atravessa a cidade. É importante registrarmos a presença dessa ferrovia, pois como vimos em diferentes momentos a ferrovia se faz importante para Maringá, como na própria concepção e consolidação da cidade ao longo de trechos rodoferroviários e, mais recentemente, na preocupação com a multimodalidade nos seus planos estratégicos. Ademais, a presença da Rumo demonstra, mais uma vez, um agente privado compondo o ambiente construído da circulação e engendrando uma espacialidade espoliativa a partir do controle privado dos fluxos.

A ferrovia, em associação as outras rodovias e infraestruturas que compõem Maringá, justificam a existência de outros empreendimentos logísticos e infraestruturais no ambiente construído da cidade. E, da mesma forma, é importante para a composição das tramas infraestruturais que garantem a Maringá uma posicionalidade relativa na divisão territorial do trabalho e a emergência de diferentes configurações espaço-temporais.

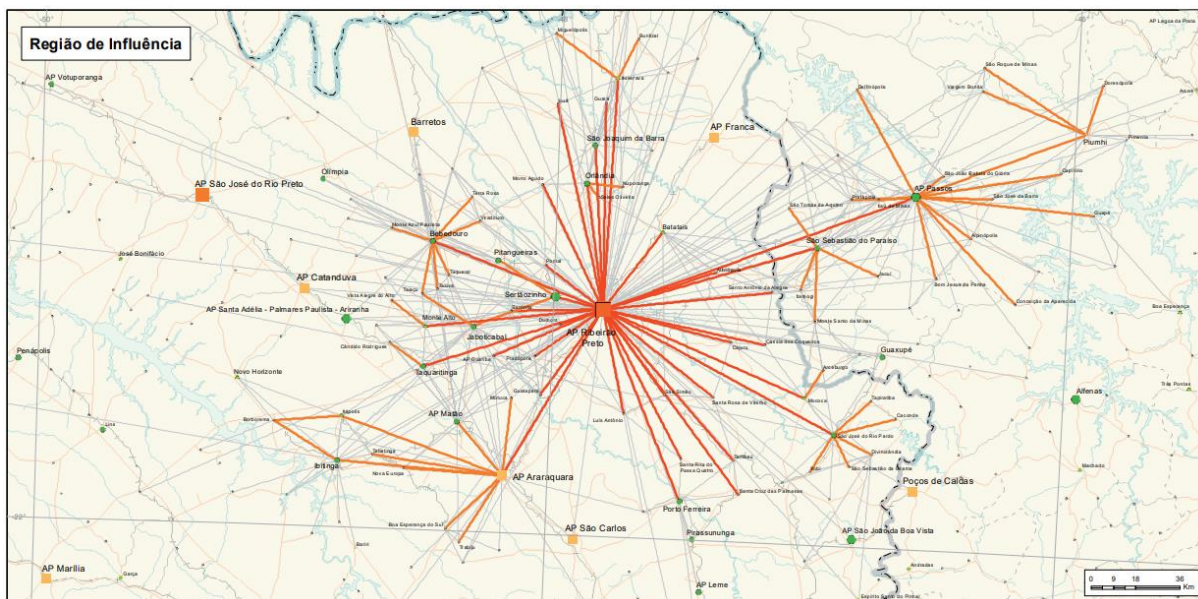
Essas configurações espaço-temporais coexistem na cidade mesmo que os agentes estejam concentrados em áreas destinadas às atividades produtivas e/ou de circulação. Um exemplo disso é o bairro Jardim Olímpico, tipicamente residencial, onde é possível observar poucas pessoas nas ruas em contraste com o grande número de caminhões e outros veículos em circulação. Isso evidencia uma predominância da circulação sobre a mobilidade, criando uma espacialidade mais voltada para as mercadorias do que para os cidadãos.

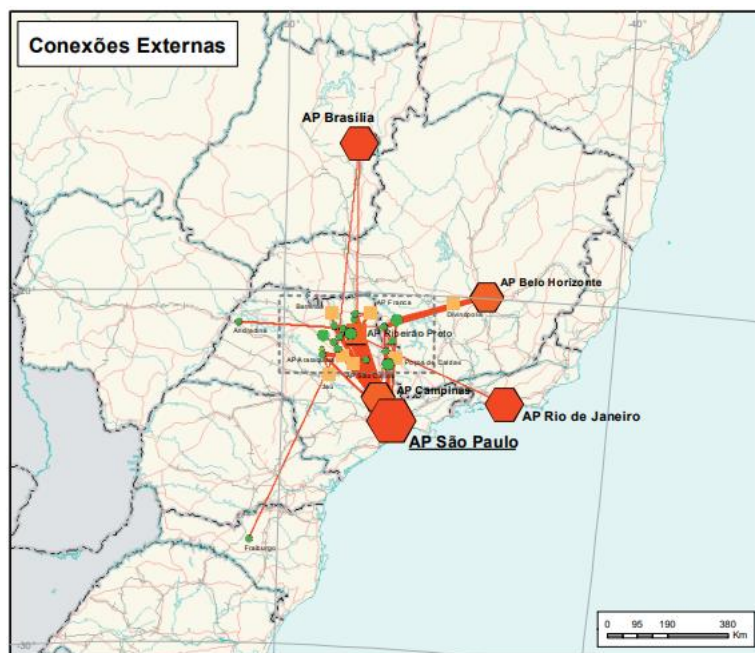
O grande número de veículos circulando e a natureza das atividades localizadas neste quadrante da cidade, de acordo com Sílvio Iwata, é uma das razões pelo noroeste ser uma das áreas menos valorizadas em Maringá. De acordo com o entrevistado, o trevo do Catuaí (Shopping Center nas proximidades da área do antigo porto seco) é uma das válvulas de estrangulamento de todo o norte do Paraná e carece de mais investimentos por ser justamente a área que interliga Maringá ao restante do país. Não é, por exemplo, os bairros que necessitam de mais investimentos públicos e de interesses coletivos, mas

sim a cidade enquanto totalidade que não pode perder vantagens competitivas frente ao cenário do capitalismo globalizado.

2.1.3) Ribeirão Preto/SP

Ribeirão Preto está localizada no norte do estado de São Paulo e é classificada, desde 2020, como capital regional A, sendo a única cidade não capital de estado a ocupar essa posição na rede urbana brasileira (IBGE, 2020). Segundo o último censo realizado pelo IBGE em 2022, sua população era de 698.652 pessoas. A região geográfica intermediária polarizada por Ribeirão Preto é composta por 64 municípios e, em contraste com outras regiões sob nossa análise, inclui duas capitais regionais de nível B – Barretos e Franca. Isso demonstra uma maior complexidade da rede urbana regional liderada por Ribeirão Preto quando comparada às outras regiões abordadas nesta tese (Figuras 19 e 20).





Figuras 19 e 20 – Rede urbana regional de Ribeirão Preto. Fonte – IBGE (2020).

A centralidade e o alcance espacial de Ribeirão Preto refletem sua importância para os contextos estadual e nacional, recebendo numerosos investimentos e sendo alvo de diversos agentes que reestruturam as relações em níveis locais, regionais e globais. Isso ocorre porque a cidade possui um significativo destaque econômico no estado de São Paulo e também em escala nacional, sendo o 23º maior Produto Interno Bruto (PIB) do país (IBGE, 2022). Em relação ao PIB da cidade, mais de 70% do total é gerado pelo setor de comércio e serviços, seguido pelo setor industrial, que representa aproximadamente 10,5%.

Dentre os produtos industriais, destacam-se aqueles que compõem a balança comercial de Ribeirão Preto, os quais nos ajudam a compreender sua formação socioespacial e, mais especificamente, sua inserção na divisão territorial do trabalho. Nos produtos exportados, o estanho em suas formas brutas tem destaque, sendo a cidade a maior exportadora desse produto no Brasil. A White Solder, uma das 50 maiores empresas de Ribeirão Preto (Ecnodata, 2022), de capital originalmente local, atualmente pertence a um grupo mundial com cotações na bolsa de metais e é responsável por toda a cadeia que resulta na exportação do estanho. A exploração desse metal ocorre na região norte do país, especificamente nos estados do Amazonas e de Rondônia. No entanto, o tratamento do produto, e principalmente o escritório e a sede comercial da empresa, estão localizados em Ribeirão Preto (White Solder, 2022).

Achamos importante destacar a presença desta empresa em função da sua atuação multiescalar e, principalmente, para demonstrar a centralidade de Ribeirão Preto enquanto centro de gestão de negócios e sua complexidade nos papéis econômicos, políticos e urbanos.

Seguindo a lista das exportações, temos produtos relacionados ao agronegócio, como preparações utilizadas na alimentação de animais, amendoins, açúcares, máquinas e aparelhos para debulha e centrifugação etc. Nesta mesma direção, temos ainda que, além do maquinário médico e farmacêutico, os principais produtos importados são destinados ao setor agrícola, como aparelhos para dispersão e pulverização de líquidos e adubos de diversas origens. Estes produtos ajudam a dotar de centralidade o agronegócio na produção do espaço urbano de Ribeirão Preto (Elias, 1997; Prata, 2015).

De acordo com Elias (1997), a região de Ribeirão Preto foi uma das primeiras no Brasil a passar por sucessivas rodadas de modernização devido às trocas globalizadas das atividades agrícolas. Essas modernizações envolveram o estabelecimento de inúmeros elementos fixos artificiais, fluxos de diferentes ordens e novas relações entre cidade e campo. A partir da década de 1970, essas mudanças resultaram na aceleração do processo de urbanização e, conseqüentemente, nas reestruturações urbanas e na cidade. Essas transformações urbanas foram acompanhadas pelo incremento do ambiente construído com diferentes tipos de capitais fixos, que possibilitaram e intensificaram as trocas em diferentes escalas. Esse incremento foi também acompanhado por aparatos normativos que subsidiaram e impulsionaram as novas transformações.

Sobre estas infraestruturas e capitais fixos propícios à circulação de mercadorias e do capital, destacamos dentre as linhas, pontos e áreas, a existência de importantes rodovias e ferrovias que atravessam a cidade e alimentam tanto o aeroporto quanto às plataformas logísticas – públicas e privadas – dispostas na cidade.

Da mesma forma que em Maringá, a responsável pela concessão da ferrovia que atravessa Ribeirão Preto é a Rumo Logística. A ferrovia em Ribeirão Preto, por sua vez, apresenta um peso importante no transporte de cargas *containerizadas* tanto do agronegócio quanto do setor mineral e siderúrgico. O transporte ferroviário de cargas apresenta destaque na região, pois em Guará, município a 90 km de Ribeirão Preto, se tem o Terminal Integrador de Guará, especializado principalmente no desembarço de açúcar e derivados (produto fundamental para a estruturação do norte e noroeste paulista). A ferrovia parte do estado de Goiás, passando pelo triângulo mineiro e Ribeirão Preto, e

desembocando no porto de Santos, sendo que esta linha é composta por outros fixos importantes que garantem a sua coesão³⁵.

Dentre esses fixos, destacamos a existência do porto seco em Ribeirão Preto, inaugurado na década de 1990, mas que deixou de funcionar em 2018 em função de escândalos de corrupção envolvendo o grupo Rodrimar e grande parte do setor portuário brasileiro³⁶. No sítio eletrônico do grupo Rodrimar, destaca-se a composição de uma cadeia logística e de transportes integrada, sendo que o terminal de Ribeirão Preto era responsável pelas demandas de importação e exportação de todo o espaço regional, apresentando grande peso nas cadeias do agronegócio (Santos, 2004; Rodrimar, 2022).

O empreendimento ainda está presente no ambiente construído de Ribeirão Preto, situado no bairro Jardim Ouro Branco, na zona norte da cidade, próximo ao Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, à malha ferroviária e a importantes rodovias, como a Anhanguera (no trecho que passa por Ribeirão Preto, é concessionada pela ViaNorte). Isso evidencia mais uma vez as articulações entre os elementos centrais e necessários para as relações entre fixos e fluxos na região.

Com o declínio das atividades do antigo porto seco em Ribeirão Preto, a Prefeitura Municipal, representada pelo atual prefeito Duarte Nogueira, está planejando a implementação de um novo porto seco na cidade. Desta vez, o projeto será diretamente ligado à expansão das atividades aduaneiras do Aeroporto Estadual e aos esforços de internacionalização da cidade. Essa proposta começou a ser discutida com a concessão do Aeroporto à iniciativa privada, por meio do Consórcio Voa NW e Voa SE, no início de 2022. A Prefeitura se comprometeu a realizar melhorias infraestruturais nos arredores do Aeroporto, incluindo intervenções viárias, visando garantir a expansão do complexo aeroportuário da cidade³⁷.

A Figura 21 abaixo ilustra as instalações do antigo porto seco e a área do novo projeto.

³⁵ Disponível em <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2022/04/30/impulso-na-economia-ponto-de-encontro-e-transporte-de-carga-conheca-a-historia-das-ferrovias-na-regiao-de-ribeirao-preto-sp.ghtml>. Acesso 06-09-2022.

³⁶ Disponível em <https://g1.globo.com/politica/noticia/entenda-a-operacao-skala-da-policia-federal-que-prende-amigos-de-temer.ghtml>. Acesso 06-09-2022.

³⁷ Disponível em <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/noticia/leite-lobes-sera-gerido-pela-iniciativa-privada-com-investimentos-de-r-130-milhoes>. Acesso 06-09-2022.



Figura 21 – Localização do antigo Porto Seco Rodrimar e da área preferencial para o novo projeto.

O projeto do futuro porto seco é pensado para ser instalado no Parque Permanente de Exposições, mais próximo do Aeroporto do que o antigo porto seco e localizado na Zona Norte da cidade, na outra margem da rodovia Anhangüera. Este projeto demonstra a coalizão entre os interesses públicos e privados na provisão de fixos e controle dos fluxos, uma vez que o fundo público prevê a garantia e melhoria das infraestruturas, mas quem as controla é a iniciativa privada, engendrando espacialidades voltadas mais aos interesses corporativos do que ao uso coletivo da cidade.

Neste caso, observamos uma diferença entre as cidades de Maringá e Ribeirão Preto. Se na primeira o declínio do porto seco não veio acompanhado de projetos outros de instalações aduaneiras na cidade, em Ribeirão Preto a movimentação já está sendo feita, demonstrando a preocupação dos agentes desta cidade com a retenção dos fluxos que um objeto como o porto seco pode garantir.

Ainda, observamos que o porto seco de Maringá prontamente foi ocupado por empresários locais, demonstrando o vínculo deste empreendimento com a terra urbana e a produção da cidade, enquanto em Ribeirão Preto outros grupos econômicos projetam e coordenam os fluxos: a Rodrimar (sediada em Santos) outrora; e um consórcio privado

gerido pela Rede Voa agora. É válido salientar que a Rede Voa se apresenta como um grupo de empresas que possui o interesse no investimento em infraestrutura no país, com vasto conhecimento na área de desenvolvimento imobiliário, especialização em gestão de asfalto, infraestrutura e serviços de manutenção aeroportuária (Voa, 2022).

Também localizado na Zona Norte da cidade e próximo ao Aeroporto temos o BTG LOG Ribeirão 1, antigo loteamento CBP Ribeirão, empreendido pelo fundo de investimento imobiliário (FII) Claritas Logística I e agora gerido pelo FII BTG Pactual Logística. Este ativo possui 45.308 metros quadrados de área total, com 14 módulos divididos em dois blocos e é locado por empresas como B2W, DHL, Pepsico e Superfrio. As duas primeiras são grandes empresas do setor varejista, de distribuição, *e-commerce* e logística internacional, como a B2W que é a fusão entre a Americanas e o Submarino³⁸. Neste caso, observamos mecanismos sofisticados de financeirização que garantem empreendimentos que alocam Ribeirão Preto no emaranhado de redes virtuais do mercado global que, por sua vez, se materializam nas tramas que envolvem a cidade.

Mesmo com todas as mudanças que ocorreram no ambiente construído de Ribeirão Preto, especialmente no que diz respeito aos espaços de circulação, podemos observar um traço de continuidade: todos os estabelecimentos mencionados estão localizados na Zona Norte da cidade. Tradicionalmente reconhecida como uma área onde os preços da terra são mais baixos e destinada a camadas mais populares (Zamboni, 2019; Barcella, Melazzo, 2020; Melazzo et al, 2021), essa região caracteriza uma expansão de baixos preços voltada mais aos fluxos do que à cidade em si. No entanto, é importante ressaltar que, em sua materialidade, essa expansão perpetua as desigualdades socioespaciais em Ribeirão Preto.

Por exemplo, se analisarmos os arredores do porto seco antes gerido pela Rodrimar temos a expansão de grandes condomínios populares do grupo MRV: residencial Prata (já entregue), residencial Cromo e Paládio (em elaboração). Além disso, há inúmeros lotes ainda não edificadas no Jardim Ouro Branco que permitem a expansão do ambiente construído e que são todos de propriedade da LafargeHolcim (Brasil) S/A, com escritórios em Belo Horizonte/MG, mesma cidade de origem da MRV.

Tais informações são oriundas de pesquisa no 2º Oficial de Registro de Imóveis de Ribeirão Preto. A matrícula mostra que o antigo porto seco abrange além de suas dependências, grande parte dos lotes vagos em sua volta. A primeira empresa a comprar

³⁸ Disponível em <https://www.silabrazil.blog/post/btg-log%C3%ADstica-celebra-compromisso-de-compra-e-venda-do-cbp-ribeir%C3%A3o-por-r-169-milh%C3%B5es>. Acesso 06-09-2022.

os terrenos foi a Ciminias, empresa de cimento mineira, que atualmente faz parte do grupo franco-suíço LafargeHolcim. Inclusive, a fábrica e a central de vendas da Cimento Holcim também ficam próximos ao porto seco.

Na matrícula também tivemos acesso a dois fatos interessantes: i) a inclusão do terreno e do imóvel no perímetro urbano no ano de 1998 e; ii) a hipoteca, também no ano de 1998, a favor da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), empresa pública federal vinculada ao Ministério da Ciência e Tecnologia e ao BNDES. Ambos os fatos demonstram a participação do Estado na ampliação e consolidação ora da cidade no caso da expansão do perímetro urbano (e consequente encarecimento do preço da terra), ora do financiamento de infraestruturas via fundo público.

Como nesta matrícula não havia nenhum registro de locação da Rodrimar, realizamos a busca no cartório pelo CNPJ da empresa e tivemos acesso à matrícula do terreno vizinho onde está o imóvel e que lá sim aparece a Rodrimar como locatária entre 1998 e 2003, sendo que o porto seco esteve em funcionamento até depois dessa data. Os proprietários deste terreno e deste imóvel são Gilberto Clemente e Eliana de Almeida Clemente que, dentre as suas empresas, possuem a Almeida Clemente Incorporação Imobiliária³⁹. Em busca do CNPJ⁴⁰ desta empresa tivemos acesso às atividades que ela desempenha que vai desde a incorporação de empreendimentos imobiliários, perpassando pela locação e loteamento de imóveis próprios e chegando à criação de bovinos para porte. Ou seja, há uma combinação de inúmeros segmentos e agentes locais ou não para o loteamento, expansão e consolidação da área do antigo porto seco de Ribeirão Preto.

Nesse processo, temos uma série de configurações espaço-temporais coexistindo: os moradores urbanos que se mudam para os condomínios populares, distantes das comodidades das áreas mais centrais da cidade, como pontos de ônibus e escolas, por exemplo, em contraponto aos espaços de produção e circulação. Essa é uma área com intenso fluxo de caminhões e outros elementos próprios dos sistemas de movimento, que fazem parte dos ambientes construídos da circulação e dos fluxos. Além disso, a propriedade da terra é central para os rumos da expansão da área, uma vez que grande parte dos lotes vazios está sob controle de apenas um agente. Mais uma vez, os agentes privados se destacam como vetores de força tanto na produção das cidades quanto na propulsão das engrenagens da circulação de mercadorias e capitais, de diferentes naturezas.

³⁹ A informação foi confirmada quando ligamos para um dos telefones disponíveis no loteamento.

⁴⁰ Disponível em <https://cnpj.biz/52052149000118>. Acesso 08-09-2022.

Da mesma forma, tais agentes, em combinação com os movimentos conjunturais, podem incrementar ou não as tramas escalares que envolvem uma cidade. No caso de Ribeirão Preto, escândalos de corrupção – em escala nacional – corroboraram com o fim das atividades aduaneiras no porto seco sob gerência da Rodrimar, extinguindo a existência deste objeto técnico que colocava Ribeirão em contato direto com as rotas do comércio exterior. Por outro lado, a ascensão de mecanismos de financeirização próprios da atual fase do capitalismo permitiu que fossem instalados condomínios empresariais – na forma de ativos – que abrigam uma série de empresas multinacionais e realocam Ribeirão Preto nas redes técnicas, normativas e urbanas. Ainda, a partir da concessão do Aeroporto e dos projetos de expansão e da inclusão de um novo porto seco na cidade, observamos que as tramas e as escalas que fazem parte das paisagens regulatórias do capitalismo em Ribeirão estão imbricadas, cada vez mais, na espoliação dos fluxos.

2.1.4) Varginha/MG

Varginha é uma cidade situada ao sul do estado de Minas Gerais, em uma área caracterizada principalmente pela economia cafeeira. Este é um importante aspecto para entender a proeminência de Varginha em sua região, bem como nas redes em que está inserida. Desde 2020, é classificada pelo IBGE como capital regional C, o que significa ter alta concentração de atividades de gestão do território, porém com menor complexidade e alcance espacial do que capitais regionais de nível A e B, como as outras três cidades analisadas nesta pesquisa (IBGE, 2020). Sua população é de 136.467 habitantes (IBGE, 2022).

A situação geográfica da cidade é estratégica do ponto de vista do território nacional, uma vez que está entre Belo Horizonte e São Paulo e cerca de 390 km do Rio de Janeiro. Varginha ainda é atravessada por importantes rodovias, como a BR-381 e a BR-116, responsáveis por ligar as capitais aqui citadas. Da mesma forma, a cidade conta com outros elementos, como um aeroporto regional e um porto seco sendo, portanto, um importante nó infraestrutural e logístico. A Figura 22 ilustra a situação geográfica de Varginha em relação a rede urbana.

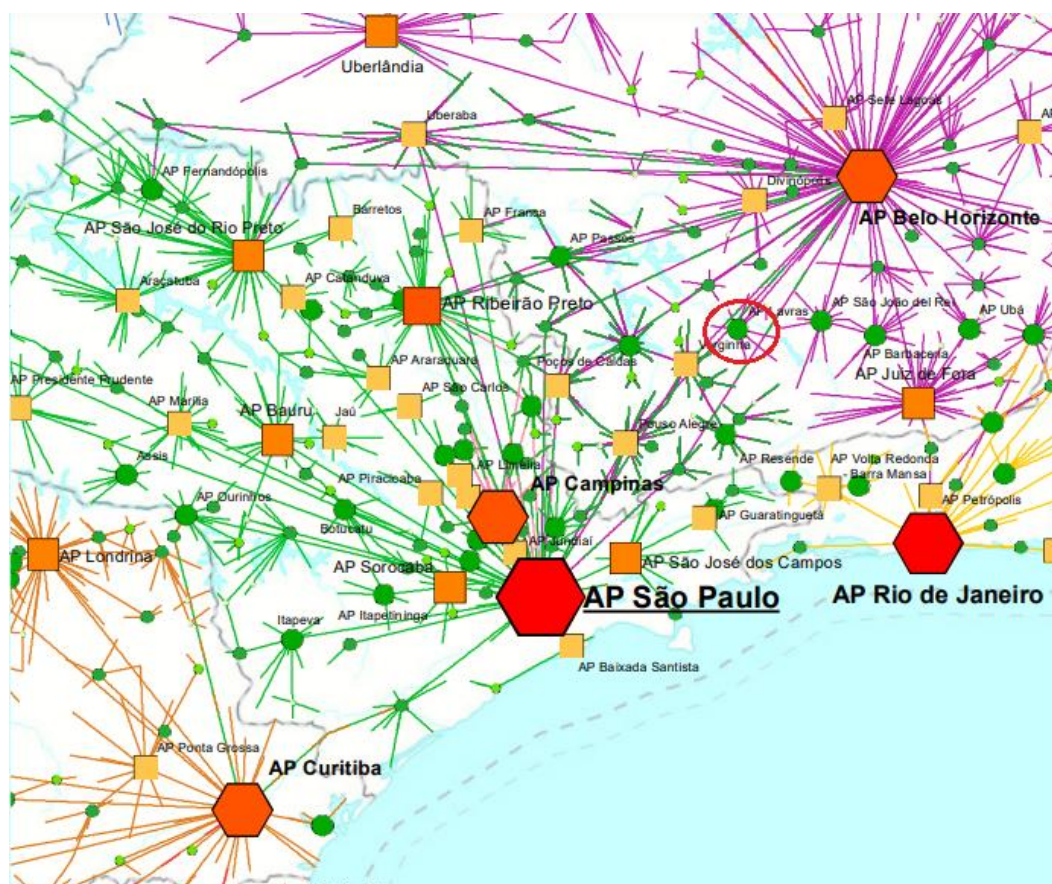


Figura 22– Rede urbana regional de Varginha. **Fonte** – IBGE (2020).

É válido trazermos esses pontos, pois alguns deles foram importantes para a estruturação da cidade e são pressupostos para sua reestruturação. A ferrovia, por exemplo, foi um dos pontos de partida para a ocupação da cidade e a disposição das atividades (Figueiredo, 2022), enquanto as rodovias, juntamente com outras infraestruturas logísticas, são hoje elementos que direcionam novos usos e a expansão da cidade (Rodrigues, 2018). Esses elementos devem ser relacionados com a centralidade que o setor cafeeiro sempre teve para a economia de Varginha. Anteriormente, as casas de beneficiamento de café e as empresas do ramo se instalavam ao redor da ferrovia e da estação, e atualmente, a exportação de café é dominante na balança comercial da cidade e uma das principais fontes da economia local e regional.

Entre as décadas de 1960 e 1970, a produção da indústria cafeeira havia ultrapassado os valores da lavoura na cidade (Rodrigues, 2018), demonstrando que as atividades tipicamente urbanas suplantaram as rurais. Isto estimulou a consolidação de um incipiente parque industrial formado por empresas como Moinho Sul Mineiro, Café Bom Dia, Pólo Films, Plavigor, FL Smidth, Heatmaster, CBC e Cooper Standard. Em 1993, foi inaugurado o porto seco Sul de Minas, atraindo diversas empresas que visavam

exportação com mais amenidades no acesso e nos processos relacionados ao comércio exterior (Rodrigues, 2018).

Ainda hoje, a maior parte destas empresas figura entre as 50 maiores de Varginha, como visto no *ranking* disponibilizado pelo ECNODATA (Ecnodata, 2022), inclusive, a proprietária das instalações do porto seco, Armazéns Gerais Agrícola LTDA, como retomaremos adiante.

No momento da inauguração, em 1993, o porto seco estava localizado às margens da BR-491, considerada a principal via do sul de Minas até o Lago de Furnas, sendo o terreno e o imóvel de propriedade de Armazéns Gerais Agrícola LTDA, empresa de capital local que apresenta, dentre as atividades registradas no seu CNPJ, além do beneficiamento de café, a incorporação de empreendimentos imobiliários⁴¹.

Esta empresa pertence à família Marques de Paiva, apontada como os novos barões do café, conforme veiculado pela revista Isto é Dinheiro (Isto É, 2016). Nessa mesma reportagem que descreve o sucesso da família, também se destaca a importância da produção do ambiente construído para tal sucesso: o galpão do porto seco, localizado às margens da BR, precisava ser atualizado de acordo com as novas demandas do capitalismo globalizado, competitivo e financeirizado. Para isso, em 2012, o porto seco foi transferido para uma área contígua ao Aeroporto de Varginha, e lançou-se um condomínio industrial alfandegado, com cerca de 1,3 milhões de metros quadrados, possibilitando que inúmeras empresas se instalassem ali com facilidades locacionais, tributárias e de movimentações para o comércio exterior.

É importante registrar que a forma condominial, em especial os condomínios industriais e logísticos, surgem como uma inovação própria da reestruturação produtiva em que há a emergência de novas formas jurídicas que visam superar as dificuldades de investimento em capitais fixos de longa duração e, conseqüentemente, acelerar os processos de circulação. Ademais, a natureza jurídica da terra e da instituição do condomínio possibilitam a disputa por ganhos extras que surgem no circuito imobiliário (Campos, 1989), uma vez que neste tipo de negócio “há uma sobredeterminação do capital imobiliário sob o capital industrial a dirigir a localização industrial” (Lencioni, 2011, p. 196).

Nesta perspectiva, inferimos que a localização deste condomínio próximo ao Aeroporto possibilita maiores ganhos em função das vantagens locacionais e das

⁴¹ Disponível em <https://www.situacaocadastral.info/cnpj/armazens-gerais-agricola-ltda-21378906000114>. Acesso 20-09-2022.

estratégias de multimodalidade que são atraentes para as empresas que ali se instalam. Da mesma forma, a área onde foi instalado o condomínio está destacada como área de expansão urbana, conforme visto na matrícula do imóvel. Ou seja, atrativa para o capital incorporador que visa uma possível maximização dos preços da terra com ampliação do perímetro urbano e transformação de terra rural em terra urbana.

Com base nas matrículas obtidas no Cartório de Registro de Imóveis de Varginha, o único da cidade, e ao buscar o CNPJ da Armazéns Gerais Agrícola LTDA, tivemos acesso a oito matrículas que nos ajudaram a sintetizar a trajetória do terreno, dos imóveis e da atuação do porto seco em Varginha, bem como sua relação com a cidade.

Quando transferido para a área próxima ao aeroporto em 2012 e passando a operar sob a denominação de Condomínio Industrial Tecnológico (CIT) em 2013, o porto seco passou a figurar como mais uma das facilidades do CIT. Ou seja, as empresas que ali se instalassem passariam a contar com os serviços de desembarço aduaneiro na mesma localização, o que representa uma vantagem tanto do ponto de vista técnico quanto normativo para as empresas. Além disso, o Porto Seco do Sul de Minas tem a licença para atuar como Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA)⁴².

A Figura 23 abaixo ilustra a localização atual do Porto Seco do Sul de Minas.

⁴² As CLIAs são advindas da medida provisória nº 320 de 2006 que esteve em vigência entre agosto e dezembro deste ano. Mesmo com o seu encerramento, as formas – espaciais e jurídicas – ainda são marcas no ambiente construído e pautas de constante debate entre os grupos hegemônicos, conforme aponta Penha (2009).



Figura 23 – Localização do Porto Seco do Sul de Minas.

De acordo com Penha (2009), os projetos de CLIA são derivados dos portos secos e uma das formas de liberalizar ainda mais este setor ao transferir exclusivamente à iniciativa privada a chance de concebê-los, sendo que antes da MP era necessária uma interface com a Receita Federal através de licitação. O autor ainda continua a demonstrar, para o estado de São Paulo, que grande parte das CLIAS são comandados por grupos já consolidados de armazéns e galpões gerais, um cenário semelhante ao observado em Varginha.

Com esta maior complexificação das funções não só do porto seco, como também de toda a área que o envolve, observamos também uma maior complexificação dos agentes que investem nestes segmentos. Em 2020, a Hedge Investments Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários LTDA adquiriu, em caráter fiduciário, parte do imóvel. A Hedge administra uma carteira de investimentos em que um de seus fundos é destinado ao desenvolvimento logístico e industrial. Neste momento, além da Hedge e da Armazéns Gerais, são proprietários da área Breno Nogueira Paiva, Camila Nogueira Paiva e Matheus Nogueira Paiva, herdeiros dos “barões do café”, e a Polimport Comércio e Exportação LTDA, popularmente conhecida como POLISHOP, empresa de comércio

varejista especializado em eletrodomésticos e equipamentos de áudio e vídeo, com 162 pontos de vendas em todos os estados da federação.

Achamos necessário registrar a aquisição de frações da área por um fundo de investimento imobiliário, pois esta é uma das tendências do capitalismo contemporâneo. Da mesma forma que observamos a BTG operando, por via de ativos financeiros, um condomínio logístico importante em Ribeirão Preto, temos a mesma prática sendo iniciada em Varginha. Isto porque, conforme Magnani e Sanfelici (2022), a financeirização do setor logístico brasileiro se apropria de processos concomitantes: a demanda das empresas por espaços logísticos e a busca de investidores brasileiros por novas fronteiras de investimentos, sendo que estas inversões são altamente seletivas do ponto de vista da localização e das características construtivas. Em síntese, as cidades onde se localizam estes ativos devem estar bem relacionadas – e posicionadas – no espaço-tempo relacional da acumulação capitalista.

Ao longo do tempo, a Armazéns Gerais – responsável pelo Porto Seco do Sul de Minas – foi inovando ao lançar objetos técnicos e normativas que atendem aos interesses capitalistas, especialmente no que se refere à ampliação da circulação, inclusive no contexto da financeirização. Observamos dois movimentos que se complementam: mesmo que novos agentes hegemônicos venham se integrar a configuração espaço-temporal do porto seco de Varginha, seja nos processos de financeirização ou até mesmo de locação dos galpões, ainda assim há controle “dos barões do café” na expansão da cidade para determinadas áreas e, por conseguinte, na manipulação das rendas fundiária e imobiliária. Portanto, temos processos que se originam e são operacionalizados em escalas geográficas distintas, mas que só se realizam de maneira concomitante e articulada.

A proeminência da economia cafeeira, e dos agentes correlatos, é observada quando aproximadamente 93% das exportações da cidade no ano de 2021 foram oriundas do café, torrado ou descafeinado. Logo após o café, temos produtos como a soja (4,8%) e aparelhos eletromecânicos de uso doméstico (0,42%) (Secex, 2022). Na outra ponta da balança comercial, e não poderia ser diferente, temos que a maior parte das importações da cidade são de adubos, de diferentes naturezas, e outros preparos fertilizantes. Nos chama atenção, por sua vez, produtos farmacêuticos, como antibióticos, sais diversos e sulfonamida, com expressiva participação nas importações da cidade. Tais produtos estão diretamente relacionados à presença de grandes indústrias farmacêuticas, como o grupo

Eurofarma, que possui seu centro de distribuição – assim como de algumas de suas subsidiárias, como a empresa Momenta – no porto seco de Varginha⁴³.

A cidade apresenta destaque na balança comercial do estado mineiro, sendo a sétima no *ranking* de exportações e a oitava no de importações. Na composição do PIB, o destaque é para o setor de comércio e serviços que adiciona cerca de 64% do valor total, seguido pela indústria com aproximadamente 23% e 0,5% da agropecuária. Ou seja, conforme já registrado, os valores da indústria ultrapassaram o da agropecuária ainda na década de 1970 e assim se manteve, sendo que, no entanto, esta industrialização é ainda associada às bases tradicionais da formação socioespacial.

Grande parte da produção do café que é trabalhado pelas indústrias de Varginha são oriundos das lavouras das cidades menores do Sul de Minas, uma vez que a região é responsável por cerca de 24% da produção nacional de café (Alves; Lindner, 2020). Nesta perspectiva, temos que Varginha assume importante centralidade nos circuitos do agronegócio do café em função do seu papel estratégico na logística e comércio exterior, mas também na sua capacidade de atração de empresas de diversos capitais, firmando o seu papel na divisão territorial do trabalho e nas suas relações em rede. Redes estas que podem ser apreendidas no espaço próximo, uma vez que Varginha polariza uma região geográfica intermediária composta por 82 municípios (Ibge, 2017), além das redes distantes e verticalizadas pela economia globalizada.

Retomando a escala da cidade, observamos que a expansão da área e sua centralidade estão principalmente relacionadas aos setores produtivos e de circulação. Além da proximidade do aeroporto, o porto seco e o CIT encontram-se próximos a plantas industriais e outros centros de transporte e logística. No entanto, como observado em outras cidades, há uma interseção próxima entre os usos do solo e a configuração do ambiente construído ao redor: estas infraestruturas industriais e logísticas fundem-se com grandes condomínios populares desenvolvidos pelo PMCMV, como é o caso do Condomínio Portal Recanto das Pétalas e do Condomínio Portal Tulipas do Campo (BRZ Empreendimentos). Assim como em outras cidades, também é possível notar loteamentos sendo implantados e espaços vazios que sugerem áreas de expansão do ambiente construído e da cidade.

A coexistência destas diferentes configurações espaço-temporais, isto é, ora voltadas para o capital e ora para as pessoas, demonstra uma particularidade que podemos

⁴³ Disponível em <https://guiadafarmacia.com.br/industria-farmaceutica-devera-gerar-dois-mil-novos-postos-de-trabalho-no-sul-de-mg/>. Acesso 23-09-2022.

notar em todas as cidades médias aqui analisadas: as diferenças são estruturantes na produção das cidades e, mesmo que próximas, são separadas pelos diferentes arranjos escalares que a acumulação capitalista, em suas diferentes dimensões, forja. A produção destas cidades médias flerta com a diferenciação desde a concepção dos espaços voltados à circulação até a materialização dos espaços dos cidadãos.

2.2) Portos secos: temas, noções e articulações

No início dos anos 1990, os portos secos surgiram no Brasil em um contexto de ascensão dos mecanismos neoliberais, especialmente em um momento em que eram implementadas ferramentas espoliativas, como concessões privadas de infraestruturas, privatizações e desestatizações. Como parte das melhorias nos sistemas infraestruturais e logísticos e em resposta ao discurso sobre o Custo Brasil, os portos secos surgiram como inovações – tanto técnicas quanto normativas – para resolver os gargalos espaciais e econômicos do complexo portuário brasileiro. Nesse período, o complexo portuário era considerado ineficiente e apontado, entre outros fatores, como responsável pela queda na economia nacional. De acordo com Kappel (2004, s/p, *grifos nossos*),

No início de 1993, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional sem precedentes, principalmente pelas nefastas consequências advindas com a abrupta dissolução da Portobrás, por força da Lei nº 8029/90, criando um desastroso vazio institucional. Esse processo culminou com a aprovação da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de “Modernização dos Portos”. Esta fase foi a mais difícil para o sistema portuário, que passa a ter um novo marco legal: a partir dessa *nova regulamentação mais privatista nos portos*, se estabelece uma nova regulamentação com esse objetivo, e também *são criados organismos institucionais para dar suporte a esse marco*.

A partir de então se inicia o embate sobre a reforma portuária no Brasil, que é tida como requisito básico para a retomada do crescimento econômico. Com a chamada modernização, as posições pró reforma indicavam a necessidade de mais e melhores equipamentos e instalações – para aumentar a eficiência dos serviços e reduzir seus custos – e de novas formas de regulamentação das operações tendo como objetivo o *uso da mão-de-obra, principalmente a avulsa*. Ambos os aspectos implicavam, segundo os atores empresariais, *avanços na privatização dos serviços portuários que modificou completamente as estruturas portuárias brasileira, permitindo progredir na liberalização do setor e, como resultado, no estímulo à concorrência, inclusive desleal*. Desde então, vários portos e terminais privados passaram a disputar as cargas.

Os *grifos* do excerto permitem compreender que os processos de modernização da estrutura portuária brasileira são diretamente atrelados ao avanço da privatização e da

lógica da concorrência capitalista sob todas as outras. Seja através do uso de “mão-de-obra avulsa”, que interpretamos como empregos terceirizados e flexíveis, seja através das novas regulamentações e instituições, a modernização do sistema portuário brasileiro contou com ferramentas que produziram espacialidades sob a égide da produção capitalista e neoliberal.

A modernização e reestruturação do sistema portuário imprimiu alterações no interior do país ao buscar uma integração a partir de armazéns e entrepostos que, por sua vez, estão/são interligados por diferentes vias de transporte em função da ampliação da *containerização* das cargas. Neste esteio, em 1996 os portos secos são institucionalizados a partir do decreto lei nº1.910 que os conferiu papel de estabelecimentos alfandegários de uso público operados sob regimes especiais para importações e exportações de mercadorias. Os serviços competidos a estes estabelecimentos, por sua vez, foram ampliados na década de 2000 com a instrução normativa da SRF nº241 de 06 de novembro de 2002 que prevê, dentre outros aspectos, o uso privativo destas instalações aduaneiras localizadas no interior do país.

O capítulo 4 da Instrução Normativa RFB nº 211 de 20 de outubro de 2002, que estabelece termos e condições para instalação e funcionamento de porto seco, prevê os seguintes elementos para instalação de um porto seco:

Art. 9º Compete à Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil (SRRF) de jurisdição sobre o recinto decidir sobre a localização e instalação de porto seco, com base em Estudo Sintético de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) para Implantação de porto seco e no correspondente Demonstrativo de Viabilidade Econômica do Empreendimento, que deverá conter, pelo menos, os seguintes elementos:

- I - levantamento da demanda;
 - II - indicação da área de localização geográfica mais conveniente;
 - III - disponibilidade de recursos humanos e materiais;
 - IV - tipo de carga a ser movimentada e armazenada; e
 - V - prazo da concessão ou permissão, em conformidade com o disposto no § 2º do art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.
- Parágrafo único. O porto seco não poderá ser instalado em zona primária de portos e aeroportos alfandegados⁴⁴.

⁴⁴ Disponível em

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=126709#:~:text=IN%20RFB%20n%C2%BA%202111%2F2022&text=Estabelece%20termos%20e%20condi%C3%A7%C3%B5es%20para%20instala%C3%A7%C3%A3o%20e%20funcionamento%20de%20porto%20seco.&text=DISPOSI%C3%87%C3%83O%20PRELIMINAR-,Art.,p%C3%BAblico%20do%20tipo%20porto%20seco..> Acesso 28-11-2023.

Arroyo (2005, p. 227) define os portos secos como “[...] *lugares* especiais, de *origem normativa* e sujeitos a legislação específica, que têm a finalidade de fazer com que o transporte de mercadorias [...] possa seguir sem interrupções [...]”. Destacamos *lugares* e *origem normativa* para dar ênfase ao nosso argumento que os portos secos se configuram como parte do ambiente construído voltado para a circulação, mas tem sua origem em novos marcos regulatórios. A relação entre a sua materialidade e seus dispositivos legais engendram uma espacialidade que lhe é própria e que particulariza contextos urbanos específicos a depender de onde o porto seco está instalado.

Neste trabalho, a compreensão dos portos secos vai ao encontro de sua definição enquanto capital fixo à medida que são incorporados no processo de produção e são peças importantes para o ciclo da acumulação e da reprodução do capital. Sendo assim, ao se combinar com outros capitais fixos condicionam ganhos competitivos e maior mobilidade para outras parcelas de capital.

A sua presença em uma localidade, portanto, corrobora com a fluidez e a porosidade territorial (Arroyo, 2001; 2005; 2015). Sobre estas atribuições, temos mais uma vez a combinação dos aparatos técnicos e normativos à medida que a fluidez é a característica que “[...] permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos [...]” (Arroyo, 2001, p. 105) enquanto a porosidade é própria da densidade normativa dos territórios que facilitam “[...] sua relação com o exterior, a partir de uma base institucional incumbida de regulação do movimento” (Arroyo, 2001, p. 143).

Sendo assim, os portos secos nos ajudam a demarcar um espaço-tempo: são formas no/do espaço de um período regulatório específico. Este espaço-tempo, por sua vez, fica cada vez mais complexo ao considerarmos os diferentes vetores de força (de permanências, rupturas ou do limiar de ambos) que incidem sobre ele.

Vandervoot e Morgan (1999 *apud* Roso; Lumdsen, 2010) argumentam que para empreendimentos como os portos secos lograrem êxito é necessário um complexo sistema de infraestruturas, uma base legislativa e institucional bem desenvolvida e adequadamente projetada para otimizar as relações entre público e privado. Estes autores ilustram esta proposição com um caso fracassado de instalação de um porto seco no Egito em que houve a falta de um desses elos, ou seja, é necessário “[...] *dry port as a part of the network*” (Roso; Lumdsen, 2010, p. 202)⁴⁵.

⁴⁵ “Porto seco como parte da rede” (Tradução Livre).

Por exemplo, temos o caso do porto seco de Maringá cujos processos alfandegados foram encerrados em 2018, sendo isto justificado por um agente bem-informado da cidade pela ausência de um elo na cadeia relacionado a ausência de incentivos do Governo do Estado do Paraná⁴⁶. Concordando com isso, em notícia veiculada pelo Jornal Maringá Post, em outubro de 2018, os diretores da Multilog – até então responsável pelo porto seco – destacam que “Maringá e região não oferecem as condições de viabilidade econômica [...]”. O analista tributário da Receita Federal envolvido no processo de desalfandegamento também destaca a necessidade da ampliação das pistas do Aeroporto Regional de Maringá para facilitar os futuros e possíveis processos de re-alfandegamento⁴⁷. Ou seja, é preciso uma confluência entre objetos técnicos e ambientes regulatórios da mesma forma que um alinhamento entre público e privado para a consolidação destes estabelecimentos.

A coerência técnica, a densidade normativa (Santos; Silveira, 1996) e as conexões em rede são importantes, portanto, para o funcionamento dos portos secos. A coerência técnica perpassa, necessariamente, pela complementaridade entre os pontos, linhas e áreas dos sistemas logísticos. Nesta perspectiva, a intermodalidade é um importante elemento para o pleno funcionamento de terminais como os portos secos, sendo em parte da literatura internacional apontado como essencial para conexão dos portos secos com os marítimos.

A definição de portos secos para Roso e Lumdsen (2010, p. 211) ilustra este elemento: “*The dry port concept, when defined as an inland intermodal terminal directly connected to seaport(s) with high capacity transport mean(s), preferably rail, where customers can leave/pick up their units as if directly to a seaport [...]*”⁴⁸. Nesta perspectiva, estes autores diferenciam os portos secos brasileiros de outros espalhados ao redor do mundo pela falta de precisão quanto à intermodalidade e por não haver clareza quanto ao tipo de transporte utilizado para tráfego até os portos marítimos:

⁴⁶ Entrevista realizada com Sílvia Iwata por mim e pelo professor Everaldo Melazzo em 14/06/2022 no âmbito do projeto temático FragUrb (ANEXO 3).

⁴⁷ Disponível em <https://maringapost.com.br/negocios/2018/10/30/porto-seco-de-maringa-esta-definitivamente-fechado-receita-federal-encerra-processo-de-desalfandegamento-do-centro-logistico-industrial-e-aduaneiro/#.YzWPqnbMLIU>. Acesso 21-09-2022.

⁴⁸ “O conceito de porto seco, definido como um terminal intermodal no interior do país diretamente conectado a porto(s) marítimo(s) por meio de transporte de alta capacidade, preferencialmente ferroviário, onde os clientes podem deixar/pegar suas unidades como se estivessem diretamente em um porto marítimo” (Tradução Livre).

[...] The facility is defined as a public customs facility located in the secondary zones and offering services such as handling, storage and customs clearance of goods and luggage under customs control (Ministerio da Fazenda, 2009). To some extent this definition corresponds to that of an Inland Clearance Depot (ICD) according to Economic Commission for Europe (2001), but the former does not specify whether it is a freight terminal for intermodal transshipment nor the type of traffic modes used for the connection to seaports (Roso; Lumdsen, 2010, p. 202)⁴⁹.

Os ICDs que os autores acima fazem referência são, na tradução literal, um depósito de desembarço interno, indo ao encontro de muitas das funções que os portos secos assumem no Brasil no que diz respeito ao desembarço das cargas a serem importadas e exportadas. Ou seja, a liberação de uma mercadoria pela alfândega após todo o processo de vistas à documentação exigida pela Receita Federal.

A intermodalidade no Brasil é ainda incipiente, sendo em alguns dos casos um entrave para a logística. De acordo com Arroyo (2005), o modal rodoviário é ainda a opção principal das empresas para circulação de cargas dentro do território nacional e até mesmo para países vizinhos, levando as rodovias a ocuparem centralidade dentro do sistema infraestrutural por serem as principais conectoras das cargas para com os portos e aeroportos responsáveis pelo comércio exterior. Esta autora, em contrapartida, sinaliza que a despeito do modal ferroviário ter sua gênese relacionada ao transporte de cargas, ele é ainda subutilizado no Brasil.

Silveira (2009) concorda que o modal rodoviário no Brasil é o principal e mesmo em um projeto de intermodalidade este ainda seria o mais acionado e predominante, seguido das ferrovias. Nesta direção, “[...] as conexões se darão nos principais nós dessas redes interconectadas, como estações de armazenamento de mercadorias, portos secos e/ou EADI’s (Estações Aduaneiras de Interior), Centros Logísticos Integrados [...]” (Silveira, 2009, p. 2).

Esta coerência técnica, por sua vez, é estruturada em ambientes onde há mais densidade normativa. Isto é, onde há facilidades para a implementação e consolidação

⁴⁹ “[...] A instalação é definida como uma instalação pública de alfândega localizada em zonas secundárias e oferecendo serviços como manuseio, armazenamento e desembarço aduaneiro de mercadorias e bagagens sob controle aduaneiro (Ministério da Fazenda, 2009). Em certa medida, essa definição corresponde à de um Depósito de Liberação no Interior (ICD, na sigla em inglês) de acordo com a Comissão Econômica para a Europa (2001), mas a primeira não especifica se é um terminal de carga para transbordo intermodal, nem o tipo de modos de transporte usados para a conexão com os portos marítimos.” (Tradução Livre).

destas infraestruturas. Estas densidades podem se dar em duas vias – ou em duas escalas: desde os marcos regulatórios que partem de instâncias superiores, como vimos no capítulo um, e que nos ajudam a pensar em novas arquiteturas de poder desde o neoliberalismo; até as disputas que ocorrem na escala local e que também figuram como vantagens tributárias para instalação de determinadas infraestruturas e serviços. Para Santos e Silveira (1996, p. 159):

A densidade normativa indica os diversos graus de abertura do lugar à verticalização. O mundo busca, hoje, revogar a pluralidade de marcos regulatórios para afirmar uma única regulação. O resultado desse ato de império nos lugares será a densidade normativa. Naquelas áreas onde a lei do mercado e as demais normas globais agem mais profundamente, arrostando a exígua resistência das normas locais, identificaríamos uma maior densidade normativa e, portanto, uma construção mais agressiva e aperfeiçoada da ordem global. É o exemplo das free-zones e dos paraísos fiscais, onde as normas dos diversos segmentos do Estado se curvam diante dos imperativos da competitividade e da fluidez.

Santos (1994), sobre estas disputas, resgata a metáfora da Guerra dos Lugares para fazer alusão a combinação entre Estado e empresas que se juntam para atração de investimentos que acirra a competição entre os lugares, sendo estes “[...] o encontro entre possibilidades latentes e oportunidades preexistentes criadas” (Santos, 1994, p. 44). Nesta perspectiva, os lugares são ativos na busca de retenção de atrativos e vantagens competitivas que partem da combinação dos interesses dos distintos agentes que os produzem, mas também da sua adequação nos parâmetros da produção capitalista.

No arranjo das escalas institucionais, há a combinação entre as dinâmicas conjunturais para com o que é decidido – e materializado – no âmbito do local. Na maioria das vezes, é necessário que todos os elos da cadeia estejam com os interesses alinhados para que as normas entrem em vigência e a coerência técnica, de fato, funcione sem maiores percalços. Para ilustrarmos isto trazemos o exemplo de um dos últimos eventos ocorridos no Porto Seco do Sul de Minas, em Varginha (Figura 24).

Varginha recebe investimento de R\$ 300 milhões

Marelli Aftermarket, Hedge Investments e Porto Seco Sul de Minas realizam evento de lançamento no condomínio Citlog

BM por Redação — 20 de junho de 2022 em Destaques do Dia, Economia

AA 0



A Divisão Aftermarket do Grupo MARELLI anuncia o evento de Lançamento da Pedra Fundamental da sua nova operação, na cidade de Varginha, Sul de Minas Gerais, nesta terça-feira 21 de junho de 2022.

A empresa ocupará cerca de 25% do galpão de 83.000 m² que está sendo construído no condomínio Citlog em parceria com a Hedge Investments e o Porto Seco Sul de Minas, com apoio do governo do estado e prefeitura.

As três empresas estão realizando um investimento da ordem de R\$ 300 milhões, que deve atingir cifras maiores quando o galpão estiver completamente ocupado.

Graças ao empreendimento, estima-se a geração de milhares de empregos diretos e indiretos durante o período de construção e, posteriormente, após o início das operações industriais e logísticas.

Além da geração de novos postos de trabalho, o faturamento das empresas, estimado em bilhões de reais, contribuirá fortemente para a arrecadação de tributos para a cidade e, consequentemente, para o estado e para o país.

A escolha de Varginha ocorreu devido à sua localização geográfica, ao Sul de Minas – equidistante (cerca de 300 km) das três maiores capitais do Brasil (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) – e pela moderna infraestrutura do condomínio Citlog.

A cidade oferece, ainda, uma excelente estrutura de educação e saúde, o que proporciona um elevado nível de qualidade de vida para os colaboradores das empresas.

Vale destacar que a microrregião de Varginha possui cerca de 800.000 habitantes em um raio de 60 km, o que facilita a contratação e capacitação de mão de obra.

O prefeito Vêrdi Lucio Melo comemora mais essa conquista para Varginha. "A vinda do grupo Marelli para Varginha fortalece ainda mais nosso polo industrial, traz novas tecnologias e geração de empregos e renda. Varginha recebe de braços abertos mais esse grande empreendimento e agradece a empresa Porto Seco Sul de Minas e gestora Hedge Investments por essa parceria de sucesso".

Através desse investimento, a MARELLI intensifica sua estratégia de expansão no Brasil.

A Marelli Cofap Aftermarket é a maior empresa do segmento no Brasil, líder do mercado de reposição de autopeças em diversas linhas de produtos, com escritórios regionais de vendas em algumas das principais capitais brasileiras (Curitiba, Goiânia, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo) e com o maior portfólio de componentes para veículos de passageiros, veículos comerciais e motocicletas, com as marcas Cofap e Magneti Marelli.

Figura 24 – Reportagem sobre investimento em Varginha. Fonte – Blog do Madeira. Disponível em <https://blogdomadeira.com.br/geral/economia/2022/06/20/varginha-recebe-investimento-de-r300-milhoes/>. Acesso 28-09-22.

Na reportagem podemos notar a movimentação em duplo sentido: A Marelli Aftermarketings, a Hedge Investments e o Porto Seco Sul de Minas, juntas, investindo cerca de 300 milhões de reais em Varginha e prometendo além da geração de empregos, a arrecadação de tributos não apenas para a cidade, mas também para o estado e o país. Em contrapartida, a escolha das empresas por Varginha está relacionada à sua situação geográfica estratégica e às amenidades infraestruturais que se relacionam não apenas aos sistemas de movimento e circulação, como também ao provimento de saúde e educação, destacando seus papéis e funções na rede urbana.

O Porto Seco do Sul de Minas é um exemplo da coalizão de interesses públicos e privados e, ainda, das adaptações do empreendimento às novas demandas e exigências do capitalismo. Pertencente a uma empresa de capital local, Armazéns Gerais Agrícola LTDA, o Porto Seco sempre contou com facilidades tributárias para sua manutenção na cidade de Varginha. No entanto, para sua expansão, a empresa se apropriou de novos espaços e adotou novas formas jurídicas, como a instauração da propriedade condominial e a inauguração de um condomínio industrial e tecnológico em 2013. Da mesma forma, a área teve frações adquiridas pela Hedge Investments, um fundo de investimentos imobiliários que, entre outros objetivos, transforma a logística em ativos financeiros.

Em uma outra reportagem sobre o mesmo acontecimento, verifica-se o apoio do governo do estado e da prefeitura, sendo que esta última, na atual gestão (Vérdi Lúcio Melo, Partido Avanti, 2020-2024) e como parte da retomada da economia desde 2021, instaurou o chamado decreto de liberdade econômica. De acordo com o Juliano Cornélio, secretário de desenvolvimento econômico:

“[...] o decreto de liberdade econômica que facilita os investimentos por parte dos empreendedores e consequentemente possibilitando um ambiente muito favorável aos negócios aqui no município, não só pela sua localização geográfica, mas principalmente pelos equipamentos que o município dispõe, como o aeroporto, o porto seco do sul de Minas, as áreas de saúde, de educação e de mão de obra qualificada” (Varginha Online, 2022).

A Prefeitura Municipal de Varginha a partir do decreto nº 10205 de 18 de janeiro de 2021 instaurou novas regulações que tratam da liberdade econômica no município e que prevê “reduzir a interferência do Poder Executivo Municipal na atividade empresarial e abreviar a eficiência na solução dos casos em que essa interferência na atividade empresarial se fizer necessária [...]” (Varginha, 2021). Nesta perspectiva, observamos a facilidade – e a liberdade – que as empresas têm ao se instalarem em Varginha. Este decreto pode ser compreendido em consonância aos marcos regulatórios próprios do

neoliberalismo, em que o Estado é um facilitador para os capitais hegemônicos e parte fundamental para a sua reprodução. Portanto, os seus papéis não são arrefecidos e sim ressignificados sob os paradoxos da ideia de liberdade.

Na mesma direção, temos a movimentação da Prefeitura de Ribeirão Preto de implementar um novo porto seco na cidade. Com a derrocada do porto seco sob gerência da Rodrimar e com a concessão do Aeroporto Leite Lopes, novos projetos de instalação de um porto seco começaram a ser pensados como componente do polo aeroportuário da cidade. Nestes projetos estão previstos investimentos de mais de 130 milhões de reais por parte do Consórcio Voa NW e Voa SE, ganhadores do leilão realizados pela B3. Em contrapartida, a prefeitura prevê melhorias nas áreas de acesso ao aeroporto e obras no parque permanente de exposição, área de interesse para a instalação do futuro porto seco – que tudo indica também será operado por capitais privados, conforme noticiado pelo Jornal Tribuna de Ribeirão (2022) (Figura 25).



Figura 25 – Reportagem sobre novo porto seco em Ribeirão Preto. Fonte – Tribuna Ribeirão. Disponível em <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/prefeito-quer-novo-porto-seco-em-rp/>. Acesso 28-09-22.

Dando continuidade à coalizão entre as iniciativas públicas e os investimentos privados para o funcionamento de empreendimentos como portos secos, temos uma declaração de Eduardo Molina, Secretário de Inovação e Desenvolvimento Econômico

de Ribeirão Preto, sobre as facilidades que a cidade promove para as empresas, inclusive, promovendo ambientes regulatórios:

É importante registrar que a criação da Secretaria de Inovação e Desenvolvimento foi um passo importante, dado pelo prefeito Nogueira, no sentido de estruturar as bases para uma política municipal de Desenvolvimento Econômico e de Inovação. A primeira e talvez mais importante prioridade é atuar para melhorar o ambiente regulatório, facilitando a atração de novos investimentos e também o progresso das empresas já instaladas. Isso é fundamental porque novos investimentos significam mais trabalho, emprego e renda, melhorando a vida das pessoas. O ambiente regulatório, ou seja, as leis, é fundamental para a decisão de instalação das empresas, pois ele é que determina como os funcionários da Prefeitura irão tratar os projetos de investimento que buscam a cidade. E mudar leis não é simples. Elas são o fruto de uma construção feita ao longo de décadas, incorporando a visão dos agentes públicos, eleitos e funcionários de carreira, e também da parcela mais ativa da sociedade. [...] Também estamos propondo a ampliação das regiões do território do município que podem receber indústrias e projetos de logística (Tribuna Ribeirão, 2021).

O excerto acima demonstra a preocupação do secretário Molina em promover um meio jurídico que seja atrativo para as empresas, bem como expandir mais áreas da cidade para abrigar empreendimentos logísticos. Isto é, há uma preocupação da gestão municipal (Duarte Nogueira, PSDB, 2016-2020/2020-2024) para a atração e manutenção de investimentos privados em setores estratégicos para as etapas de distribuição e circulação.

As redes técnicas e os dispositivos normativos, por sua vez, se materializam no espaço e, em muito, são sintetizados a partir e pela rede urbana. Basta olharmos para a localização dos portos secos no Brasil que tendem a se fixar nas áreas mais urbanizadas do país e, conseqüentemente, nas mais bem abastecidas de infraestruturas e facilidades institucionais.

A Figura 26 indica a localização dos portos secos brasileiros.



Figura 26 – Portos secos brasileiros. Fonte – Barros (2021)

É importante analisar a localização dos portos secos brasileiros para entender a intencionalidade dos agentes responsáveis por eles. Ao se situarem na região concentrada do país (Santos; Silveira, 2008), eles corroboram os interesses hegemônicos em estabelecer-se onde há vetores de modernização do território e, por consequência, atuam também como um desses vetores. Os agentes estão materializando as desigualdades em inúmeras escalas.

Ainda, é emblemático pensarmos que o estado de São Paulo concentra cerca de 35% dos portos secos de todo o território nacional, o que significa que este estado é central não só nos circuitos produtivos, como também no tratamento e distribuição das cargas no país. Santos (2004) propõe que a organização das cargas no Brasil obedece a uma lógica poligonal em que o centro é composto por cidades paulistas, como São Paulo, Santos e Campinas. Este polígono, por sua vez, se estrutura entre as cidades de Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ) e Belo Horizonte (MG). Todos os vértices pertencentes, portanto, à região concentrada e são preferenciais para investimentos públicos e privados.

Para além de olharmos a localização dos portos secos, é importante também argumentarmos sobre os agentes que os gerem. Isto porque a maior parte deles é oriunda

de grupos econômicos⁵⁰ que já fazem parte dos sistemas logísticos brasileiros e, ao se apropriarem dos portos secos, apropriam-se também dos fluxos e desta etapa de circulação. Por exemplo, a Multiterminais Logística Integrada responsável pelo porto seco de Juiz de Fora, uma das pioneiras nos terminais de contêiner no Brasil, administradora deste setor no porto do Rio de Janeiro e por outros terminais, como o porto seco de Resende/RJ (Multiterminais, 2022). Este grupo ao ampliar suas áreas de atuação e se apropriar destas estações mais ao interior do país está produzindo espaços que, por sua vez, são fundamentais para o próprio crescimento e fortalecimento econômico do grupo.

Outro exemplo é o grupo América Latina Logística (ALL) responsável por portos secos no Rio Grande do Sul. Mas para além destes empreendimentos, a ALL é responsável também por operações ferroviárias na Malha Sul do Brasil a partir da concessão da Rede Ferroviária Federal. No sítio eletrônico da empresa há o destaque para suas operações que conectam as regiões responsáveis por mais de 80% do PIB nacional, além do controle de terminais de contêineres e portos responsáveis pela exportação, principalmente, dos grãos produzidos nacionalmente (All, 2022).

O Quadro 4 a seguir sintetiza as empresas responsáveis pelos portos secos brasileiros. Vale salientar que esta é a última atualização (09/03/2023)⁵¹ no sítio eletrônico da Receita Federal.

RF	UF	Cidade	Unidade de Jurisdição	Municípios que fazem parte da área geográfica	Código do Recinto	Administrador
1	DF	Brasília	ALF/A. I. de Brasília	Brasília	1.91.32.01-8	LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda.

⁵⁰ Partimos da definição de grupo econômico de Portugal (1994, p. 26): “o grupo econômico deve ser considerado como uma unidade empresarial de grande porte que está subordinada a um centro único de poder, de controle e de decisão estratégica, embora atue, em geral, em diversos mercados e através de diversas empresas, com uma organização institucional descentralizada e com diferentes graus de autonomia nas decisões de gestão”.

⁵¹ Na lista falta alguns empreendimentos, por exemplo, o porto seco do Sul de Minas que foi um dos primeiros a ser implementado no país e está com situação legal.

	MS	Corumbá	IRF/Corumbá	Corumbá	1.93.31.01-0	Porto Seco AGESA Armazéns Gerais Alfandegados de MS Ltda.
	GO	Anápolis	DRF/Anápolis	Anápolis	1.30.32.01-0	Porto Seco Centro-Oeste S/A
	MT	Cuiabá	DRF/Cuiabá	Cuiabá	1.40.32.01-5	Porto Seco Transmino Transportes Ltda.
2	AM	Manaus	ALF/Porto de Manaus	Manaus	2.93.32.01-0	Porto Seco Graman - Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda.
4	PE	Ipojuca	ALF/Porto de Suape	Suape	4.93.32.01-5	Suplog Porto Seco de Ipojuca Ltda
6	MG	Juiz de Fora	DRF/Juiz de Fora	Juiz de Fora	6.35.32.01-8	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.
		Uberaba	DRF/Uberaba	Uberaba	6.45.32.01-1	Porto Seco do Triângulo Ltda
7	RJ	Mesquita	DRF/Nova Iguaçu	Mesquita	7.25.32.01-7	Transportes Marítimos e Multimodais São Geraldo Ltda.
		Resende	DRF/Volta Redonda	Resende	7.35.32.01-0	Terminal Logístico do Vale do Paraíba
	SP	Barueri	ALF/São Paulo	Barueri/SP	8.94.32.11-8	Multilog Brasil S/A
8	SP	São Bernardo do Campo	ALF/São Paulo	São Bernardo do Campo/SP	8.94.32.06-1	AGESBEC - Arm. Gerais e Entrepósitos S.Bernardo do Campo S/A *NÃO LICITADO

	SP	São Bernardo do Campo	ALF/São Paulo	São Bernardo do Campo/SP	8.94.32.09-6	Lachmann Terminais Ltda
	SP	Bauru	DRF/Bauru	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Bauru	8.35.32.01-3	Brado Logística S/A
	SP	Sorocaba	DRF/Sorocaba	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Sorocaba	8.81.32.01-3	Aurora Terminais e Serviços Ltda.
	SP	Taubaté	DRF/Taubaté	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Taubaté	8.85.32.01-1	EADI Taubaté Ltda.
9	PR	Cascavel	DRF/Cascavel	Cascavel	9.20.32.02-8	Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná/IAPAR – EMATER – IDR/Paraná
	PR	Foz do Iguaçu	DRF/Foz do Iguaçu	Foz do Iguaçu	9.50.32.01-0	Multilog Brasil S/A
	PR	Curitiba	ALF/Curitiba	Região Metropolitana de Curitiba	9.99.32.02-4	Multilog Brasil S/A
	SC	Dionísio Cerqueira	ALF-Dionísio Cerqueira/SC	Dionísio Cerqueira	Previsto para iniciar a operar 1º semestre 2023.	Multilog Brasil S/A
	SC	São Francisco do Sul	ALF/Porto de São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	9.98.32.01-1	Porto Seco Rocha Terminais de Carga Ltda
10	RS	Caxias do Sul	DRF/Caxias do Sul	Caxias do Sul	0.35.32.01-1	EADI - Porto Seco Transportes Ltda.
	RS	Novo Hamburgo	DRF/Novo Hamburgo	Novo Hamburgo	0.40.32.01-2	Multi Armazéns Ltda.

RS	Uruguaiana	DRF/Uruguaiana	Uruguaiana	0.60.32.01-0	Multilog Brasil S/A
RS	Jaguarão	IRF/Jaguarão	Jaguarão	0.97.32.01-2	Multilog Brasil S/A
RS	Santana do Livramento	IRF/Santana do Livramento	Santana do Livramento	0.45.32.01-5	Multilog Brasil S/A
RS	Canoas	IRF/Porto Alegre	Porto Alegre, Canoas, Cachoeirinha, Gravataí, Eldorado do Sul, Guaíba e Viamão	0.93.32.01-4	Banrisul Armazéns Gerais S/A

Quadro 4 – Portos secos e suas administradoras. Fonte - <https://www.gov.br/receita-federal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros/portos-secos-1#:~:text=Recife%2C%20Abreu%20e%20Lima%2C%20Ara%C3%A7oiaba,e%20S%C3%A3o%20Louren%C3%A7o%20da%20Mata>. Acesso 04-04-2023.

Optamos por ressaltar a centralidade dos agentes, pois nos ajuda a caracterizar as espacialidades inerentes aos portos secos. Espacialidades estas que respondem, em sua maioria, às lógicas da reprodução geral do capital mediadas, cada vez mais, por elementos da logística e suas potencialidades espaciais. Isto porque perpassando pela decisão locacional de se instalarem em determinadas cidades até as suas estratégias de atuação e conciliação com outros setores do capital, há uma situação não apenas de controle do ambiente construído, como também dos fluxos. Estes agentes, portanto, de ações e decisões reticulares e verticalizadas resgatam nos portos secos as possibilidades de os inserirem dentro dos seus próprios circuitos de reprodução que estão, cada vez mais, multiescalonados.

A multiescalaridade não está presente apenas na capacidade que estes agentes têm em se conectar com outras instituições e outros espaços transversais, mas é componente das suas próprias estratégias de expansão econômica e fortalecimento político. Através dos movimentos escalares dos agentes é possível identificarmos a legitimação de distintos interesses desde as suas interações espaciais e dos processos socioespaciais decorridos e *à devir*. Brenner (2013, p. 201) sintetiza: “[...] as configurações escalares são agora entendidas como arenas e produtos produzidos, contestados e, portanto, maleáveis das relações político-econômicas”.

Estes interesses também ocorrem em diferentes escalas, por exemplo, desde a escala da cidade – e da terra urbana – para sua instalação até as atuações em rede das

stakeholders, isto porque “[...] *dry port is located based on the availability of land and a market study conducted by the interested parties*” (Mohan; Naseer, 2022, p. 170)⁵².

Sobre estas duas escalas – e os seus pontos de conexão -, Mohan e Naseer (2022, p. 171) apontam que os critérios para instalação de um porto seco são categorizados em *location-based* e *network-based* sendo os primeiros mais relacionados aos custos do ambiente construído e suas infraestruturas, por exemplo, o preço da terra, a mobilidade e os custos dos/para os transportes etc.; e a segunda categoria sobre as relações desenvolvidas em rede, como a proximidade ou distância de um centro produtor ou dos portos marítimos, acessibilidade para clientes etc.

Chamamos atenção para o fato de mobilidade e acessibilidade estarem em categorias diferentes, uma vez que não devem ser tratadas como sinônimos. Diferenciamos aqui desde a perspectiva de sua concepção: mesmo que haja condições de mobilidade (rodovia, ferrovia, hidrovia etc) para a locomoção através de certos objetos técnicos (caminhões, trens, navios etc), se um porto seco não for acessível (posição relacional na rede, vantagens institucionais, normativas e etc), ele não alcançará os resultados esperados.

Apontamos novamente o caso de Maringá. Para esta cidade, observamos que as categorias relacionadas à localização prevaleceram sobre as categorias relacionadas à rede. As relações voltadas para a terra e a manipulação de sua renda foram mais proeminentes do que as relações em rede. Em outras palavras, os agentes locais tiveram um impacto maior na atribuição de uso ao antigo porto seco do que as condições e agentes externos. Isso porque o galpão do antigo porto seco e seu loteamento estão ocupados por um grupo de atuação local, a Companhia Sul-Americana de Distribuição, desde o fim das atividades aduaneiras.

Por outro lado, no caso do porto seco instalado em Juiz de Fora e operado pela Multiterminais Logística Integrada, observa-se que tanto os fatores de localização, como a relação com os preços mais acessíveis da terra urbana, quanto as relações em rede são eficientes do ponto de vista da operacionalidade do empreendimento. O grupo econômico responsável pelo porto seco também opera outros portos secos e o terminal de contêineres do porto do Rio de Janeiro, destacando as relações históricas entre ambas as cidades. As relações em rede, inclusive, saltam aos olhos quando analisamos o entorno da localização do porto seco e suas contradições. Ademais, pelo empreendimento ser um importante nó

⁵² “O porto seco é localizado com base na disponibilidade de terra e em um estudo de mercado conduzido pelas parte interessadas” (Tradução Livre).

para a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, sua capacidade de saltar escalas é evidenciada a partir da atuação da Multiterminais.

Os portos secos, portanto, por serem empreendimentos que abarcam aspectos técnicos e normativos em diferentes escalas são envolvidos por um emaranhado de redes que, como vimos no capítulo um, compõem uma trama. A seguir trataremos dos portos secos desde a perspectiva da posicionalidade, ou seja, enquanto infraestruturas que corroboram para que uma cidade se insira de forma diferencial nas redes.

2.3) Redes técnicas, redes normativas e redes urbanas: o debate sobre posicionalidade

Quando salientamos a espacialidade oriunda dos diferentes contextos georregulatórios destacamos o sufixo *–dade* e a sua condição de situação. Seguimos com esta perspectiva para tratarmos a posicionalidade. Neste caso, a situação é correspondente aos diferentes meios que garantem uma posição mais favorecida na relação em redes. Ora, parece ser redundante alinhar posição e situação. No entanto, trazemos o verbo situar enquanto “pôr em determinado sítio, colocar” (Situar, 2022). A posicionalidade de uma cidade depende dos objetos e normas que a situam em uma determinada trama. E ela não é. Ela está.

O porto seco por estar envolto nestas tramas infraestruturais e ser, *per se*, capaz de formar uma própria trama de agentes e escalas na configuração espaço-temporal, pode determinar a posicionalidade de uma cidade. Isto é, ele pode situar a cidade dentro destas tramas e na sua inserção em diferentes redes. Antes de debatermos as tramas dos portos secos, debateremos sobre posicionalidade.

Como vimos, em um mundo onde o imperativo da competitividade está em voga, assumimos que quanto mais amenidades e facilidades logísticas, econômicas e normativas uma cidade tiver, mais atrativa ela será para a instalação e consolidação de serviços públicos e agentes privados. De acordo com Sheppard (2002, p. 311): “*This competitive advantage enables them to channel the uncertainties of globalization to their advantage because they offer attractive conditions for globally mobile investment capital*”⁵³.

⁵³ “Essa vantagem competitiva lhes permite direcionar as incertezas da globalização a seu favor, pois oferecem condições atrativas para o capital de investimento globalmente móvel.” (Tradução Livre).

A distribuição das condições técnicas e normativas da produção e da circulação, por sua vez, encontra materialidade nas cidades. Isto porque é preciso a escala espacial e fixa das cidades e suas aglomerações, bem como a organização em rede, para as dinâmicas engendradas pela reprodução do capital. Brenner (1998, p. 461) argumenta sobre a indissociabilidade entre fixidez e fluidez ou entre espaço e tempo:

*The contradiction between fixity and motion in the circulation of capital –between capital’s necessary dependence on territory or place and its space-annihilating tendencies –for the changing scalar organization of capitalism (...) capital necessarily depends upon relatively fixed and immobile territorial infrastructures, such as urban-regional agglomerations and territorial states, which are in turn always organized upon multiple, intertwined geographical scales.*⁵⁴

Por sua vez, a produção de infraestruturas e equipamentos fixos dotam as cidades de papéis e funções que alteram a sua posicionalidade no espaço-tempo relacional dentro da economia globalizada.

De acordo com Sheppard (2002, p. 307), devemos ressaltar a importância das conexões entre os territórios e a sua situação geográfica, baseada em uma posicionalidade relativa. O debate de redes, escalas e lugares, para este autor, deve vir acompanhado das argumentações sobre posicionalidade, pois *“I advance the idea of positionality as a way of capturing the shifting, asymmetric, and path-dependent ways in which the futures of places depend on their interdependencies with other places [...]”*⁵⁵. Trataremos aqui da posicionalidade, portanto, como uma forma de apreender as permanências e rupturas envolvidas na configuração de diferentes redes e escalas que por possibilitarem diversas combinações, envolvem as cidades em uma trama.

A posicionalidade é produzida, então, a partir da trama de relações orientadas pela distribuição espaço-temporal das infraestruturas. Cada cidade apresenta uma posicionalidade, pois em seus espaços sínteses materializam distintas combinações escalares. Martins (2020, p 23) propõe que “localizar-se agora significa pertencer à trama de relações constituídas pela distribuição das forças produtivas em geral”, relacionando

⁵⁴ “A contradição entre a fixidez e o movimento na circulação do capital - entre a necessária dependência do capital em relação a território ou local e suas tendências de aniquilamento do espaço - para a organização escalar mutável do capitalismo (...) o capital depende necessariamente de infraestruturas territoriais relativamente fixas e imóveis, como aglomerações urbanas-regionais e estados territoriais, que, por sua vez, estão sempre organizados em múltiplas e entrelaçadas escalas geográficas.” (Tradução Livre).

⁵⁵ “Eu proponho a ideia de ‘posicionalidade’ como uma maneira de capturar as formas cambiantes, assimétricas e dependentes do caminho pelo qual os futuros dos lugares dependem de suas interdependências com outros lugares.” (Tradução Livre).

localização e produção. A posicionalidade pertence, por sua vez, mais ao âmbito da dinamicidade das relações e, por isso: posicionar-se significa pertencer à trama de relações conformada pela distribuição e organização das infraestruturas em suas articulações multiescalares.

Considerando os portos secos como infraestruturas, conseguimos delimitar que eles são elementos que posicionam as cidades ao alterarem as relações entre o espaço e o tempo da circulação. Ou seja, por agilizarem os processos aduaneiros mais ao interior do país e, ainda, ao prestarem determinados serviços, os empreendimentos aceleram o tempo da circulação ao diminuírem as barreiras entre a produção e o despacho. Os portos secos ao se instalarem em uma cidade ampliam o alcance espacial dela e diminui as distâncias – medidas em tempo – entre as *stakeholders*⁵⁶.

Sobre isso, Sheppard (2002, p. 318) propõe: “*The term positionality to describe how different entities are positioned with respect to one another in space/time*”⁵⁷. As entidades aqui podem ser entendidas tanto do ponto de vista dos agentes quanto das infraestruturas, pois elas mutuamente se influenciam e influenciam a posicionalidade da cidade. Na verdade, o debate deve girar em torno de como a intencionalidade dos agentes em consolidarem uma infraestrutura em uma determinada localidade altera diretamente a sua situação em relação a outras no espaço-tempo. Por exemplo, a consolidação de um porto seco em uma cidade que apresenta outros aparatos técnico-normativos que justifiquem o seu funcionamento faz com que esta localidade seja mais bem posicionada (do ponto de vista do espaço-tempo da acumulação) do que uma cidade que apresenta apenas o porto seco sem um adequado ambiente normativo e demais interconexões dos distintos agentes.

Tudo isso reflete as potencialidades que uma cidade pode assumir dentro de uma lógica capitalista de competição a partir da intersecção de seus diferentes agentes enquanto vetores de estruturação e reestruturação (econômica e urbana). Os fluxos que emergem destes vetores pressupõem a acessibilidade que os agentes têm em alcançar – e se apropriar – de determinados espaços. No entanto, Sheppard (2006, p. 51) alerta que cada agente apresenta suas próprias reivindicações: “*different firms in the same sector*

⁵⁶ Na tradução literal, *stakeholders* significa partes envolvidas.

⁵⁷ “O termo ‘posicionalidade’ é utilizado para descrever como diferentes entidades estão posicionadas em relação umas às outras no espaço/tempo.” (Tradução Livre).

and region use different production technologies and mixes of differentially skilled workers”⁵⁸.

Os exemplos dos portos secos aqui trabalhados demonstram esta premissa e, principalmente, sintetizam que quanto mais alinhados tiverem as ambições dos diferentes segmentos, melhor sucedido será o empreendimento. Ou melhor, as diferentes relações entre os agentes nos distintos contextos denotam qual a posicionalidade da cidade desde o porto seco. Por exemplo, a relação próxima entre o Município de Varginha e o porto seco do Sul de Minas, bem como a incorporação de agentes financeiros ao seu escopo faz com que ele atinja outros objetivos – do ponto de vista da cidade e da rede – do que o porto seco de Maringá que entrou em declínio, mas foi rapidamente recuperado para atender aos interesses dos agentes locais. Isso significa que a partir das relações entre os agentes é possível traçarmos como os portos secos auxiliam na compreensão das singularidades de cada cidade.

A posicionalidade habita a dimensão do particular, uma vez que é a síntese entre as movimentações da conjuntura geral e das dinâmicas de âmbito – e interesse – local. Ao habitar a dimensão do particular e resgatando, mais uma vez, o nosso objeto de análise, temos que os portos secos também respondem pelo que é particular. Isto é, eles são infraestruturas que delimitam uma conjuntura e um quadro regulatório próprio da reprodução geral do capitalismo, no entanto, quando inserido nas cidades refletem as singularidades dos interesses dos vetores que ali incidem.

Em síntese,

*As a relational characteristic, positionality is best represented by the intensity and nature of the interdependencies connecting economic agents through space–time [...] It follows that similarity in terms of positionality correlates with the degree to which two agents are collocated within the social networks that these interdependencies create. [...] In addition, where as geographic proximity is assumed to be symmetric, positionality generally entails asymmetric relationships: core agents exert more influence over peripherally positioned agents than vice versa*⁵⁹ (Sheppard, 2006 p.59).

⁵⁸ “Empresas diferentes no mesmo setor e região utilizam tecnologias de produção diferentes e empregam diferentes misturas de trabalhadores com habilidades diferenciadas”. (Tradução Livre).

⁵⁹ “Como característica relacional, a posicionalidade é melhor representada pela intensidade e natureza das interdependências que conectam agentes econômicos ao longo do espaço-tempo. Segue-se que a semelhança em termos de posicionalidade se correlaciona com o grau em que dois agentes estão localizados nas redes sociais que essas interdependências criam. Além disso, enquanto a proximidade geográfica é presumida como simétrica, a posicionalidade geralmente envolve relações assimétricas: os agentes centrais exercem mais influência sobre os agentes posicionados periféricamente do que vice-versa.” (Tradução Livre).

Ou seja, o debate sobre a posicionalidade vai diretamente ao encontro dos interesses dos agentes envolvidos em/para cada cidade. E, ainda, o grau de complexidade de cada agente vai condicionar o alcance espacial dos objetos e serviços de uma dada localidade, bem como a sua posicionalidade. Conforme o excerto acima, a posicionalidade pertence ao universo das relações assimétricas e, conseqüentemente, da materialização do desenvolvimento desigual.

A consolidação desses agentes em determinadas cidades, como observamos, é acompanhada pela reconfiguração dos quadros georregulatórios. Em um contexto neoliberal, esses quadros respondem às demandas de sobreposição e novas articulações entre o setor privado e público, bem como à concentração de capitais por meio de estratégias como privatização e desregulamentação, que acabam por acirrar as desigualdades.

De acordo com Caravaca (2022, p. 29) as mudanças nos padrões tecnológicos e a reorganização das empresas e das estratégias de produção e distribuição, gera uma série de problemas ao “[...] *modificar las formas de trabajo y los modos de vida [...] ciertos cambios que, em principio, parecen beneficiosos, pueden tener efectos colaterales [...]*”⁶⁰. Isto significa que a posicionalidade possibilitada pelos agentes é da cidade, não de todos os seus habitantes. Neste caso, a cidade se torna um ativo importante para a acumulação capitalista e reflete todas as desigualdades intrínsecas à sua posicionalidade, uma vez que ela se insere nas redes sem considerar as pessoas, ou até mesmo em detrimento delas.

Observamos isso quando tomamos os portos secos e sua relação com as cidades. Como vimos, eles estão em áreas estratégicas desde o ponto de vista do preço da terra e, ainda, bem servidas de infraestruturas e outras vantagens comparativas. No entanto, quando pensamos nas infraestruturas sociais e os meios de consumo coletivo, temos que as áreas são abastecidas de forma precária. São as espacialidades da circulação e não dos cidadãos. E, nesta perspectiva, os portos secos podem alterar a posicionalidade da cidade, contudo, não interferem, de certa maneira, na vida dos cidadãos⁶¹.

⁶⁰ “Modificar as formas de trabalho e os modos de vida [...] certas mudanças que, em princípio, parecem benéficas, podem ter efeitos colaterais”. (Tradução Livre).

⁶¹ Esta evidência foi comprovada em uma conversa informal em um ponto de ônibus na cidade de Juiz de Fora, em abril de 2022. Quando perguntei a uma senhora se ela sabia onde ficava o porto seco e qual era o melhor ponto para eu descer, ela se espantou e disse que não havia um porto ali. Depois que expliquei o que eu buscava, ela reconheceu “os galpões depois da linha do trem” e me explicou.

Nesta direção, temos os portos secos enquanto objetos no ambiente construído das cidades, mas respondendo mais às suas externalidades. Ou aos interesses dos agentes hegemônicos. Mesmo para Maringá em que interno (local, cidade) e externo (regional/global, redes) se articulam de maneira específica, temos a área (e o imóvel) como importante nó para a hinterlândia, neste caso mais imediata. Como componente do ambiente construído da cidade, por sua vez, e capaz de reestruturar os seus papéis e funções, é preciso entendermos também como altera – ou ratifica – a divisão social do espaço. Sobre isso, voltaremos a ideia de urbanização e cidades corporativas adiante.

Agora, assim como para o primeiro capítulo, buscamos sintetizar uma trama desde os portos secos e que evidencia a sua situação no emaranhado de redes técnicas e normativas e, por sua vez, é componente das redes urbanas (Figura 27).

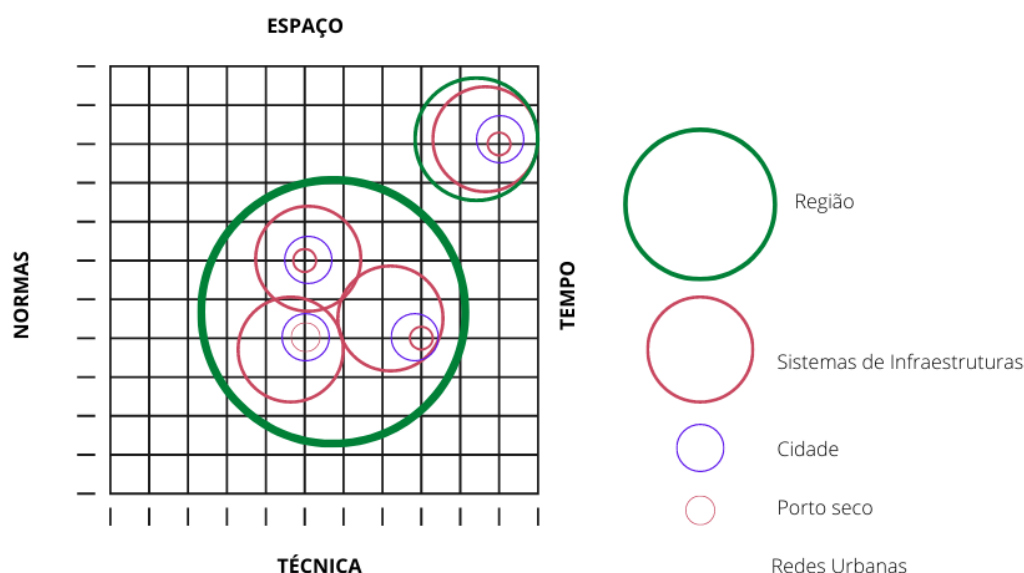


Figura 27 – Trama desde os portos secos. Organização da autora.

Para a trama desde os portos secos mantivemos o tempo e o espaço, mas agora considerando as normas e as técnicas, bem como as suas reestruturações, como capazes de adicionar movimento à trama. As redes que atravessam e que são alimentadas por tais normas e técnicas são as redes urbanas capazes, por sua vez, de organizar determinados setores. Os portos secos, como pontos, pertencem a uma determinada cidade que é componente, agora, de um sistema de infraestruturas. A cidade pode ser compreendida então como uma mercadoria complexa à medida que é consumida, dentre outros aspectos, através de suas infraestruturas.

A região engloba diferentes sistemas de infraestruturas e materializam a sua coerência técnica. A região aqui pode ser compreendida como próxima ou distante a

dependem do alcance espacial do porto seco. Observemos que sistemas infraestruturais inter-conectados abrangem um maior número de redes urbanas e, conseqüentemente, uma maior região. Em função disso, esta região está situada de forma diferente na trama e apresenta uma posicionalidade particular. Diferentemente de uma região composta apenas por um sistema infraestrutural que se aproxima mais das dimensões fixas do espaço do que às virtualidades do tempo de acumulação. Em síntese, cada uma destas cidades apresenta um papel particular dentro destas redes.

A região é, de certa forma, a escala intermediária que materializa os arranjos infraestruturais. A proposta por manter o modelo da trama é, justamente, demonstrar que os vetores de força podem ser distintos, mas há intersecções entre as diferentes e possíveis tessituras e, conseqüentemente, a formação de diferentes configurações regionais.

A seguir trataremos de aspectos da urbanização e das cidades corporativas para entendermos a conformação e confluência dos diferentes agentes e suas atuações multiescalares que reconfiguram o espaço-tempo das cidades desde os seus interesses reticulares.

2.4) Produção de posicionalidades e produção de cidades: os interesses econômicos na urbanização

As relações entre espaço e mercado, além de evidenciar processos de concentração econômica, demonstra como o primeiro é fundamental para a expansão das empresas. Como observamos no caso dos portos secos, há agentes de vários nichos se apropriando destes empreendimentos o que nos leva a inferir sobre a concentração do capital na produção das infraestruturas – e das cidades.

Santos (1993) já nos alertava que um seletivo grupo com posição hegemônica no mercado é responsável pelo controle do território via produção e consumo. Acrescentamos a isso o controle da distribuição, das trocas e da circulação, isto é, o controle de todo o ciclo reprodutivo do capital. Este controle produz cidades cada vez mais voltadas ao interesse destes grupos em detrimento da produção social do espaço.

Sobre isso, o autor argumenta:

De um lado, é preciso dotar as cidades de infra-estruturas custosas, indispensáveis ao processo produtivo e à circulação interna dos agentes e dos produtos. De outro, para atingir o mercado nacional, é exigida uma rede de transportes que assegure a circulação externa. Esse processo é concomitante ao de centralização dos recursos públicos e mãos do Governo Federal que os utiliza em função de suas próprias opções (Santos, 1993, p. 102).

Podemos ver que o autor chama atenção para o papel do Governo Federal no que diz respeito ao provimento das infraestruturas para atender aos interesses hegemônicos da circulação. Vimos, todavia, a participação cada vez mais crescente de agentes privados no controle destas infraestruturas e na ascensão de outros mecanismos financeiros e ligados ao crédito como formas de mitigar os custos – e a obsolescência – do sistema. Isso não significa o arrefecimento do Estado e sim as alterações nos seus papéis de regulação que, agora, devem propiciar situações cada vez melhores para os grupos econômicos ampliarem suas áreas de atuação.

O que salientamos aqui é que a ampliação dessas áreas de atuação produz cidades. Cidades que se tornam fatores determinantes nos jogos econômicos (Santos, 1993), sendo que os agentes privados se fortalecem espacialmente, economicamente e politicamente muito em função das decisões do Estado. Conclui Santos (1993, p. 108, *grifos nossos*):

Em poucos anos, infra-estrutura e super-estrutura se modificam fundamentalmente e o processo correspondente de urbanização também conhece mudanças.

Em primeiro lugar, o arranjo espacial das cidades muda, tanto pelo seu *tamanho consideravelmente aumentado*, como pela sua *localização mais dispersa*. Mudam, sobretudo, suas funções. *As cidades são, de um lado, os elos de uma cooperação e de uma regulação que se devem dar em escala nacional, isto é, as grandes empresas e o Estado [...]* As respectivas tarefas são consideradas prioritárias e as aglomerações urbanas são preparadas para realiza-las a contento [...] A cidade se define segundo as modalidades dessas combinações dependentes do grau de desenvolvimento regional e da amplitude da respectiva divisão territorial do trabalho [...].

Destacamos dois aspectos: a alteração no *tamanho* das cidades em função da expansão dos sistemas de infraestrutura e da capacidade das condições gerais de produção em criarem ambientes construídos voltados aos interesses específicos dos agentes econômicos e a cidade como *elo* entre estes agentes e o Estado. Isto é, as cidades são produzidas em prol das infraestruturas, sendo parte ativa dos sistemas infraestruturais, e são pensadas como mediadoras entre o Estado e a iniciativa privada. Mediadora no sentido de materializar os acordos entre estas duas partes. Acordos estes, em muito, atrelados à expansão do ambiente construído.

Também a partir do excerto e resgatando a trama desde os portos secos temos a importância do desenvolvimento regional para o alcance espacial das cidades dentro da divisão do trabalho. Para além do desenvolvimento, achamos melhor apresentar como noção a *coerência regional*, trazendo o debate de Harvey (2005) sobre a coerência

estruturada demandada pelo capitalismo e a capacidade criativa na reconfiguração de suas paisagens, mas com ênfase a dimensão regional que é onde irá se materializar as condições da conformação dos sistemas infraestruturais nos quais as cidades são elementos ativos.

Cuppini (2018) toma como lentes analíticas das atuais transformações no capitalismo a cidade e a logística, uma vez que para o autor elas [as lentes] ao materializarem e regularizarem os processos de circulação são chaves estratégicas e decisivas para a reprodução capitalista:

O que hoje está se delineando é um tecido urbano cada vez mais —logistificado, fluido, maleável e entretecido, cujos ritmos são compassados por meio da inscrição de múltiplas infraestruturas (virtuais ou materiais) que servem aos fluxos globais [...] Uma lógica generalizada que atualmente organiza os territórios, qualquer que seja a escala em que se analise. De fato, para dizê-lo melhor, se olharmos, com os olhos da logística, a dicotomia local/global perde bastante de sua eficácia explicativa, nos empurrando para a busca de uma nova imaginação do espaço que vá além da hierarquização de escalas geográficas, a fim de compreender as dinâmicas de transformação em curso (Cuppini, 2018, p. 301).

A urbanização, portanto, vem experimentando uma fase logística em que as cidades – e outros tipos de aglomerados – são sua materialidade. Esta fase logística mais que cidades, produz posicionalidades na configuração espaço-temporal do capitalismo contemporâneo. Uma via de mão dupla, portanto, pois a urbanização produz posicionalidades e as posicionalidades produzem cidades com papéis específicos na divisão do trabalho.

Cuppini (2018, p. 305) continua argumentando que a logística contemporânea está emaranhada no urbano e nas decisões políticas e econômicas que envolvem uma série de conflitos, porque é o que circula que produz poder. E as condições físicas para tal circulação estão nas cidades:

É nessa direção que se pode então situar a logística, como matriz de produção urbana e de novas espacialidades, como um processo permanentemente em contestação e disputa, característica que, aliás, é distintiva à gênese da cidade desde a sua origem. É, portanto, a essa dupla e ambivalente face da logística que se deve hoje olhar, a fim de questionar as mutações urbanas, o seu desenvolvimento trans-escalar associado à circulação e ao consumo de mercadorias, tudo isso que faz da cidade um hub; e sem deixar de enxergar a série de conflitos que vão surgindo ao longo desse processo.

Neste sentido, temos que a logística e os serviços envolvidos atrelam-se diretamente a reestruturação urbana e das cidades. Por exemplo, fomentando a criação de

novas centralidades nas cidades desde o ponto de vista da circulação que, certo modo, implica diretamente nas funções da cidade nas redes em que se inserem.

No caso das cidades que estamos analisando, constatamos estas alterações na divisão social do espaço: o porto seco de Varginha, neste caso, ao se ampliar e se tornar também um condomínio, opta por áreas contíguas ao Aeroporto Municipal, redirecionando os fluxos das atividades de comércio exterior e se configurando como mais uma infraestrutura nesta área. Da mesma forma, os projetos de instalação de um novo porto seco em Ribeirão Preto fazem parte dos projetos de privatização e expansão do Aeroporto, o que significa a expansão privada de uma área da cidade. Área próxima também de outros empreendimentos privados destinados à logística, como o condomínio gerido pelo FII BTG Pactual. Para Juiz de Fora e Maringá, os empreendimentos também estão localizados em áreas bem-dotadas de infraestruturas e outros serviços que respondem, diretamente, às demandas da produção capitalista mais relacionadas aos desígnios reticulares e verticalizados do que à produção social do espaço.

O que é evidente em todas as cidades analisadas é a distância dos portos secos - e dos outros elementos pertencentes aos ambientes construídos da circulação - do centro tradicional e consolidado das cidades. No entanto, como vimos, a distância é relativa. Pois estas áreas estão mais próximas das redes e transversalidades intrínsecas ao capitalismo. Se a distância para a cidade é medida horizontalmente e vivenciada pelas pessoas, a relação com as redes é transversal e acometida pelas empresas.

A localização destes empreendimentos tanto em áreas afastadas do centro tradicional como nas cidades mais ao interior do país reflete as reestruturações (múltiplas e imbricadas) testemunhadas na virada da década de 1990. A reestruturação produtiva e a ascensão de novas atividades ao interior do país reestruturaram as cidades, a rede urbana e as redes de circulação.

No caso específico dos portos secos e das atividades aduaneiras, observamos uma inversão importante: muito em função da necessidade da proximidade com o mar, as atividades aduaneiras localizadas tradicionalmente na faixa litorânea brasileira tendiam a concentrar suas atividades nas áreas centrais das cidades. A centralidade das cidades marítimas e o desenvolvimento das atividades no seu entorno produziu uma relação cidade-porto em que o centro cumpria papel fundamental e respondia por um tempo bem delimitado tecnicamente. Até a década de 1950, atividades industriais e o desenvolvimento portuário andavam lado a lado com o centro das cidades. Porto-cidade-centro se confundiam. Com a reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 e com

a ascensão dos mecanismos da globalização, testemunhamos uma reestruturação do espaço geoeconômico que urgiu mais conectividade e demandou, então, da ampliação da hinterlândia dos portos, surgindo neste momento terminais de contêineres, portos secos, estações aduaneiras etc. em áreas mais ao interior do país (Monié, Vasconcelos, 2012). A inversão, no caso, consiste que estes novos estabelecimentos não mais precisam do centro, pois são capazes *per se* de engendrar novas centralidades em função dos movimentos escalares que os atravessam.

Monié e Vasconcelos (2012) destacam que a crise do sistema porto-cidade é, dentre outros fatores, atrelada a inserção dos tecidos urbanos em uma lógica marcada pela fluidez territorial, o que demandou de novas redes, escalas e agentes. Isto implicou em uma relação agora cidade-porto em que a cidade se destaca como atrativo para a instalação de determinadas atividades. Desde a refuncionalização das áreas portuárias tradicionais até a criação e consolidação de novas centralidades, temos como protagonistas as cidades uma vez que a partir delas há “[...] estratégias alternativas voltadas para a valorização de sua renda de situação no bojo dos circuitos mundiais do transporte e da produção” (Monié; Vasconcelos, 2012, p. 14).

Em síntese, ressaltamos a relação imbricada entre urbanização e capitalismo, agora apresentando a importância da logística e da circulação como ditames. Destacamos a capacidade das infraestruturas de expandirem as cidades e corroborarem na formação de novas centralidades tanto no ponto de vista das cidades quanto das redes. Isto porque a urbanização logística é permeada por forças centrífugas e centrípetas: é preciso vetores externos que dispersem as atividades – e as cidades – para um melhor funcionamento da rede da mesma forma que são necessárias forças que concentrem as atividades em determinadas áreas da cidade. A interatividade em rede pode ocasionar adensamento de infraestruturas em algumas áreas. Da mesma forma que este adensamento pode engendrar interações em rede.

Diniz e Gonçalves (2022) chamam atenção para a urbanização logística enquanto processo e as cidades logísticas enquanto formas, sendo que ambos são balizados pela criação de grandes infraestruturas e projetos logísticos que funcionam como centrais para os processos gerais de circulação do capital. Para estes autores, a urbanização logística corresponde à produção de espaços voltados ao meio técnico-científico-informacional para promoção da fluidez do capital com reduções nos tempos e custos de distribuição e circulação.

As resultantes espaciais desta faceta específica da urbanização podem ser variadas, no entanto, todas elas sustentam as atuais modalidades de circulação (Diniz; Gonçalves, 2022, p. 9). Sengpiehl (2008 apud Diniz; Gonçalves, 2022) atribui a urbanização logística às áreas metropolitanas densas do ponto de vista tanto nas instalações físicas quanto nos pontos de distribuição, sendo a metrópole ela própria uma plataforma logística.

No entanto, observamos a logística promovendo a reestruturação em cidades não metropolitanas e, em especial, produzindo vetores e áreas próprias destinadas à circulação do capital. Circulação esta que, por sua vez, apresenta particularidades ao combinar tanto o capital fixo quanto o capital fictício se considerarmos os atuais fundos financeiros investindo nas infraestruturas logísticas, como o caso do FII BTG Pactual Logística em Ribeirão Preto ou a Hedge Investments Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários LTDA em Varginha.

De acordo com Danyluk (2018, p. 639):

Both logistics and finance are coordinating mechanisms, employing algorithms and predictive models to allocate capital where the appetite for it is greatest. Critically, because the movement of commodities through space is inseparable from the movement of value through its circuit, the mobility improvements afforded by the logistics revolution have served as vital levers to promote the accumulation of capital⁶².

O que é importante investigarmos agora é como essa circulação produz cidade. Ou produz áreas da cidade que se diferenciam da totalidade – e se inserem na totalidade pela diferença. No próximo capítulo, portanto, discutiremos como estes vetores urbano-logísticos e, em especial, como os portos secos enquanto infraestruturas corroboram com a expansão territorial da cidade e são elementos para pensarmos a desigualdade e a diferenciação socioespacial. Isto porque discutiremos como esta expansão apresenta peculiaridades: em especial, são expansões de baixos preços e fazem parte da dinâmica imobiliária das cidades.

⁶² “Tanto a logística quanto as finanças são mecanismos coordenadores, utilizando algoritmos e modelos preditivos para alocar capital onde há maior apetite por ele. De maneira crítica, porque o movimento de *commodities* através do espaço é inseparável do movimento de valor através de seu circuito, as melhorias na mobilidade proporcionadas pela revolução logística têm servido como alavancas vitais para promover a acumulação de capital”. (Tradução Livre).

CAPÍTULO 3 – Expansão territorial e transformações nas/das cidades: formas, conteúdos e processos.

O principal objetivo deste capítulo é identificar as formas, os conteúdos e os processos analisados até o momento na escala das cidades, a partir da expansão territorial das áreas próximas aos portos secos estudados. Apenas para fins didáticos e de exposição, separamos formas, conteúdos e processos, mas identificamos que tais dimensões devem ser tratadas em sua totalidade.

Iniciamos o capítulo com a análise das formas da expansão territorial em cada cidade. A partir de uma análise espaço-temporal advinda das imagens cedidas pelo *Google Earth*, fizemos uma descrição das formas observadas. Não foi o intuito esgotar, nesta seção, a análise das formas, porque logo após as relacionamos aos processos.

Desta forma, seguimos apresentando os processos de reestruturação urbana e das cidades, identificando, de certa maneira, a partir das formas, os processos em curso nas cidades e as relações com os diferentes agentes, bem como a relação com os portos secos.

Por fim, buscamos apontar alguns vetores de desigualdade socioespacial nos conteúdos dos processos em sua relação com a expansão logística. A seletividade dos investimentos e a primazia dos fluxos distinguem-se dos problemas identificados nos arredores dos portos secos. Tais problemas dizem respeito à produção social da cidade, não afetando os empreendimentos, uma vez que eles obedecem à lógica das redes.

É importante iniciar este capítulo destacando que não consideramos os portos secos como determinantes para a expansão das cidades e tampouco principal representante dos processos de reestruturação. Analisamos os empreendimentos como parte das dinâmicas maiores que podem alterar áreas de uma cidade, uma vez que seus processos são e estão multiescalonados.

3.1) Expansão territorial das cidades: formas

Nesta seção, nos ateremos à descrição das formas presentes na expansão das cidades em direção às áreas onde estão os portos secos. Desta forma, ficaremos mais focados na escala da cidade, em comparação aos capítulos anteriores. Acreditamos que olhar para as formas nos auxiliam na compreensão das inovações tecnológicas e nos padrões locacionais (Whitacker, 2007) de empreendimentos como os portos secos com a sua relação com a totalidade da cidade.

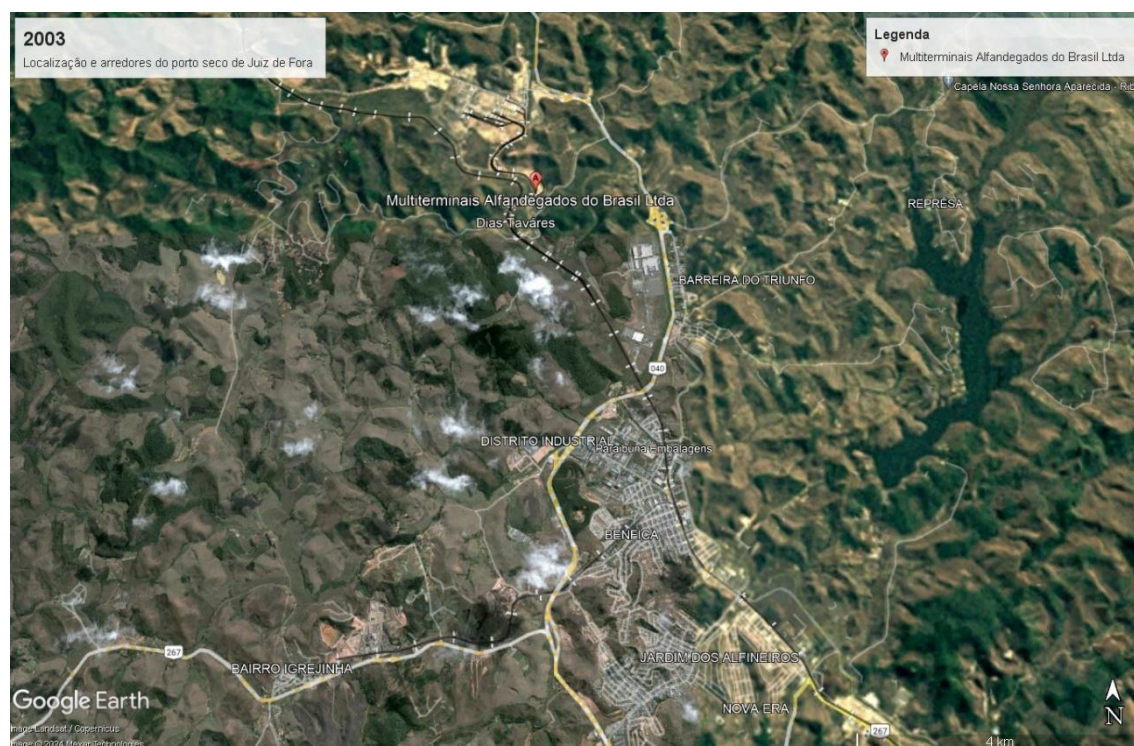
Concordamos com o Whitacker (2007) quando o autor argumenta ser possível estabelecer análises das associações entre técnica, tecnologias e constituição de centralidades, identificando a organização e complexidade das empresas e suas resultantes espaciais na estrutura da cidade. Olhar para as formas nos permite, então,

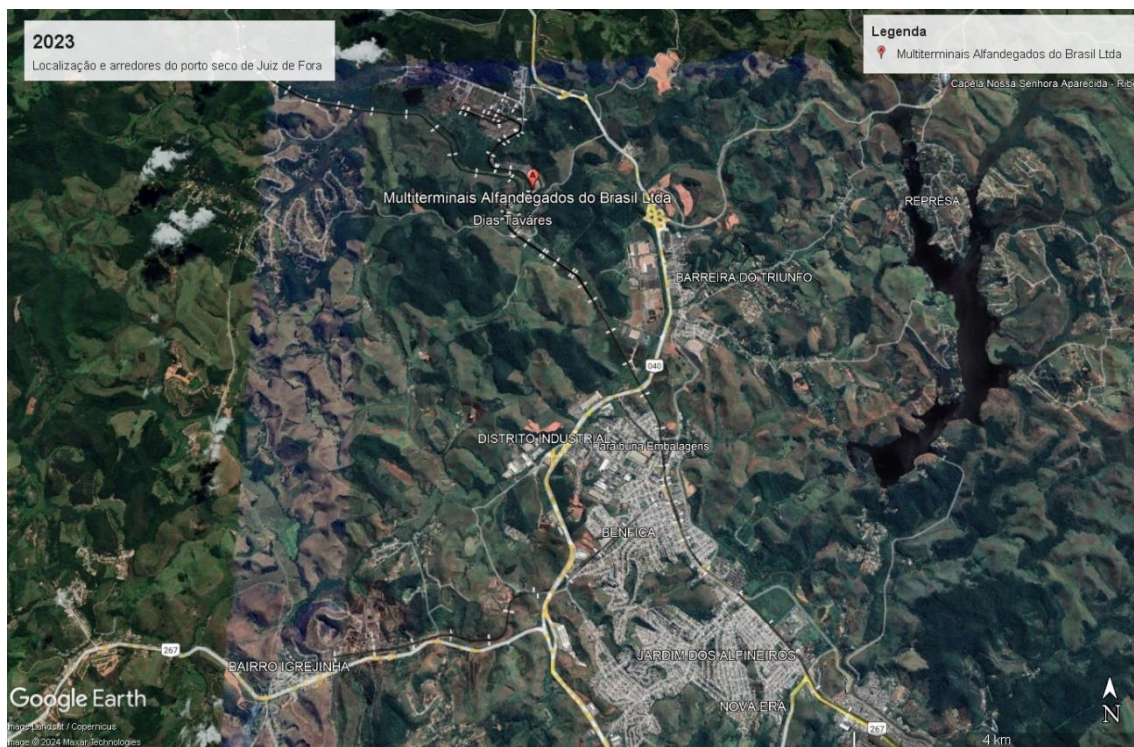
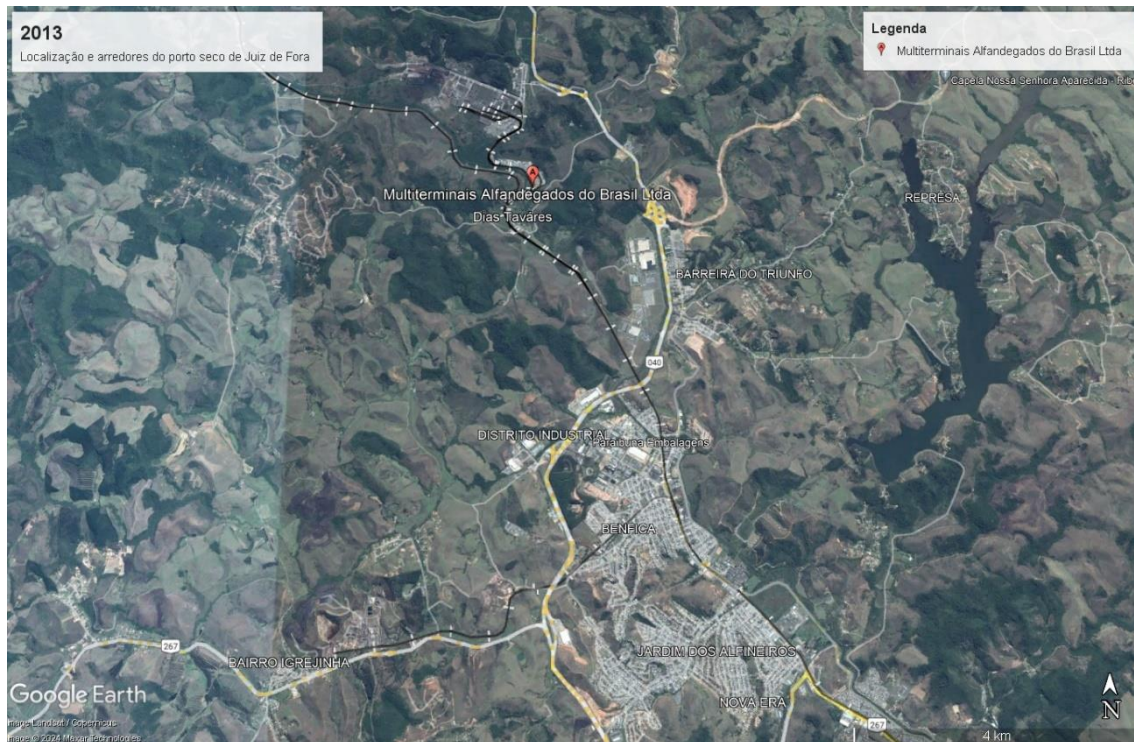
traçar elementos que indiquem a organização e a complexidade do espaço urbano. Não no sentido de nos preocuparmos apenas com limites exteriores da forma e seu desenho, mas na tentativa de apreender a ação social que se materializa nas formas da cidade (Whitacker; Miyazaki, 2012).

Nesta perspectiva, é importante registrar que não iremos tomar o porto seco como determinante de uma área de expansão ou como principal responsável pelo adensamento e complexificação deste vetor. Entendemos os empreendimentos como parte das formas e conteúdos da expansão, indicando muito mais um conjunto de interesses do que a sua capacidade de *per se* dinamizar e mobilizar diferentes escalas.

Como o recorte temporal desta tese data da virada da década de 1990, a partir da ascensão de mecanismos neoliberais, a seguir apresentaremos a evolução temporal a partir das imagens cedidas pelo *Google Earth* para entendermos as formas aos arredores dos portos secos e suas inserções nas áreas de estudo. Além disso, a data das imagens para cada cidade variou de acordo com a disponibilidade do *software*.

Iniciando por Juiz de Fora, observamos que o porto seco, localizado em Dias Tavares, é distante de áreas mais adensadas do plano urbano. Mesmo com uma distância relativa do distrito industrial, o empreendimento se comporta quase como um elemento de exceção na cidade à medida que faz muito mais sentido analisado na cadeia do seu concessionário, o grupo Multiterminais Logística Integrada (Figuras 28, 29 e 30).

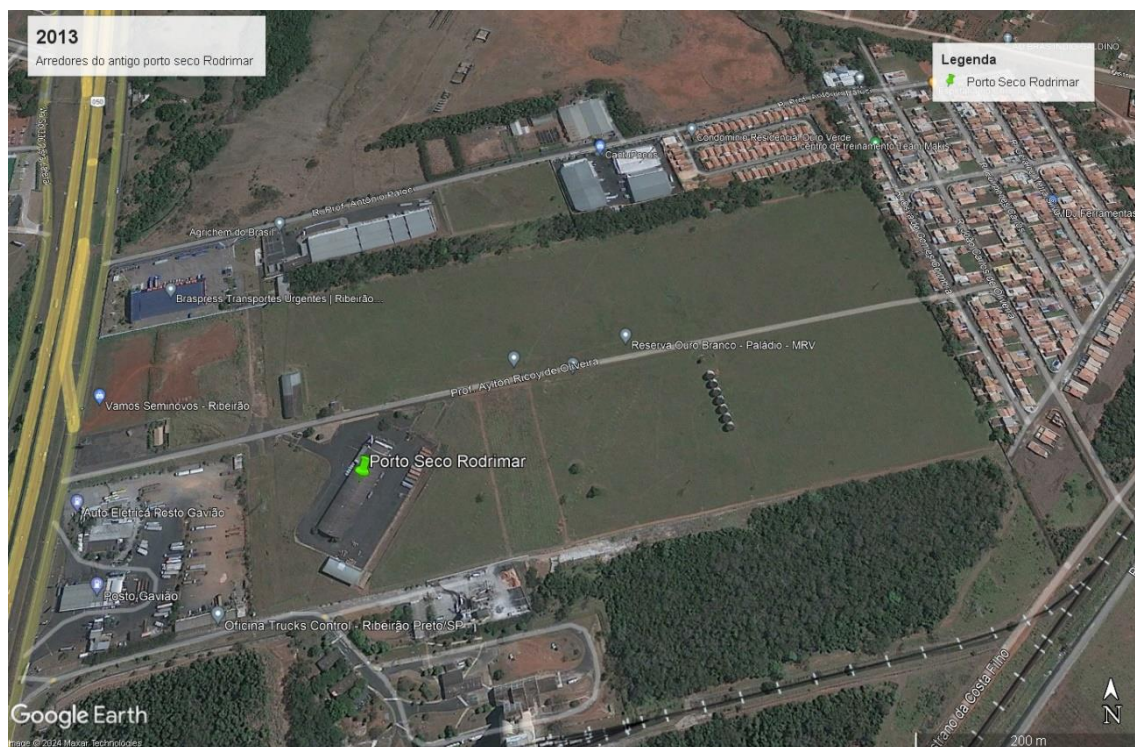




Figuras 28, 29 e 30 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Juiz de Fora.
Organização da autora.

A expansão logística da cidade figurada na materialização dos condomínios logísticos e centro de distribuição também se dá ao longo da rodovia BR 0-40 (Barros, 2022), demonstrando além das vantagens competitivas de se estar às margens de uma rodovia, a necessidade da coerência estruturada do setor. As imagens de Juiz de Fora

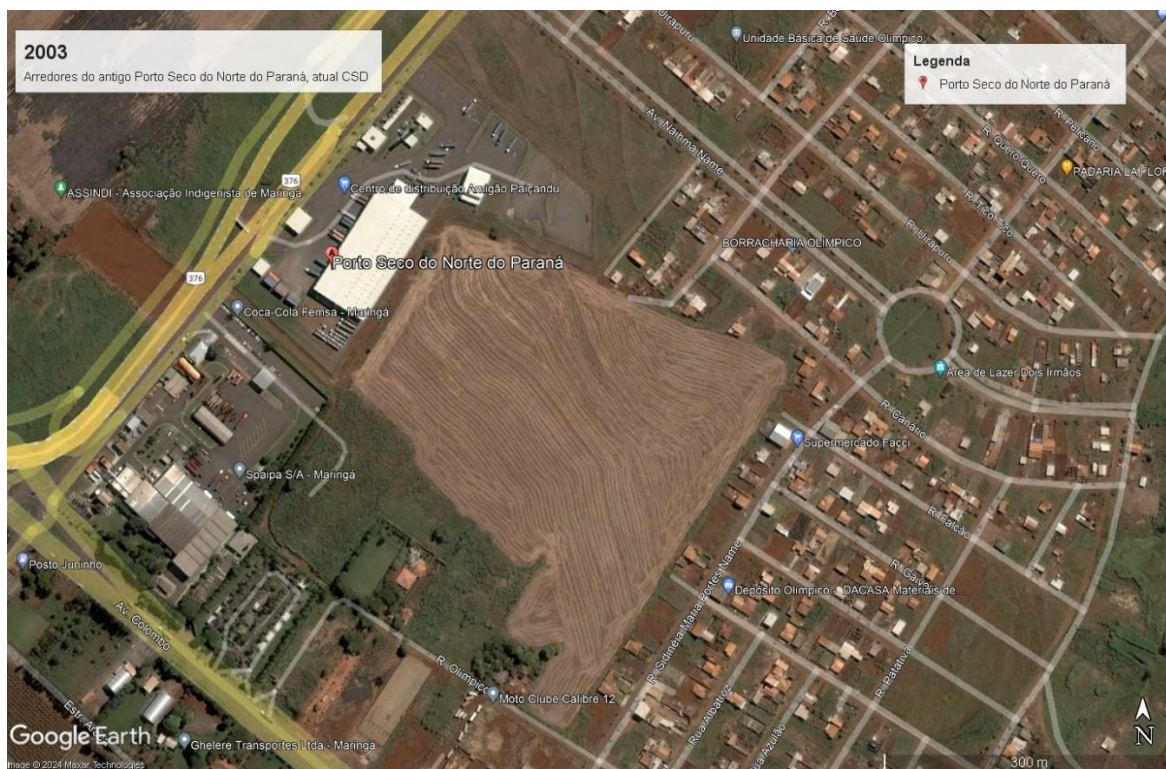
O lote e o galpão do antigo porto seco seguem avizinados por condomínios populares, lotes vagos e, muito possivelmente, sob efeito de processos da especulação imobiliária⁶³.



⁶³ Entendemos por especulação imobiliária a expectativa de venda, a um preço maior, de uma dada porção de terra. Os lotes vagos em uma dada área de expansão podem apontar para estes processos.

Figuras 32 e 33– Evolução temporal dos arredores do porto seco em Ribeirão Preto.
Organização da autora.

Em Maringá também observamos um adensamento das funções residenciais nos arredores do porto seco. Destacamos que diferentemente de Ribeirão Preto, não se trata de grandes condomínios populares. No entanto, o zoneamento da área previsto pelas leis municipais, permitiu a também expansão de outros centros de distribuição, como o caso da COCA-COLA FEMSA, como constatamos nas figuras a seguir (Figuras 34, 35 e 36).



Varginha. Junto aos condomínios populares, houve a alteração da localização do porto seco (como descrito no capítulo 2) no ano de 2012 e a reinauguração das operações em 2014, o que intensificou o uso do solo na área e consolidou a região como um eixo de expansão (Figuras 37, 38 e 39).





Figuras 37, 38 e 39 – Evolução temporal dos arredores do porto seco em Varginha. Organização da autora.

Mais uma vez, ratificamos que não entendemos os portos secos como propulsores determinantes da expansão das cidades, mas sim como mais uma forma (técnica, normativa e urbana) que figura por entre as dinâmicas da cidade, com mais ou menos força a depender das outras formas.

Nesta seção descritiva, buscamos mostrar o conjunto de formas para caracterização dos arredores dos portos secos ao longo dos anos e para tentarmos compreender processos mais amplos de reestruturação urbana e da cidade, conforme veremos a seguir.

3.2) Reestruturação urbana e das cidades: processos

Os portos secos podem ser apreendidos dentro do escopo de reestruturações imbricadas que se combinam no desenrolar da conjuntura e da materialidade de diferentes configurações espaço-temporais. O debate sobre reestruturação é, desta forma, um debate escalar.

Chamamos atenção, em especial, para a reestruturação urbana e a reestruturação da cidade que devem ser analisadas de forma articulada (Sposito 2004; 2007; 2010). O plano de fundo para a discussão de ambos os processos é apreendido a partir dos momentos de alterações significativas na/da produção capitalista que, de certa forma, também são inflexões na urbanização em curso e, conseqüentemente, nas suas resultantes espaciais.

De acordo com Sposito (1996), a reestruturação da cidade é imprescindível à reestruturação urbana e parte do pressuposto que o processo contínuo de organização e desorganização da cidade contém os processos sociais que a movimentam. Neste sentido, as formas materializadas são o ponto de partida e de chegada da reestruturação das cidades para a compreensão de processos e dinâmicas mais amplos contidos na reestruturação urbana (Sposito, 2010). Em síntese, na reestruturação urbana “prevalecem processos e dinâmicas de escalas mais abrangentes” (Sposito, 2007, p. 248).

O que difere, portanto, reestruturação urbana e reestruturação da cidade é a escala. Enquanto o primeiro processo atrela-se a conteúdos mais abrangentes – inclusive temporalmente – o segundo diz respeito as formas mais limitadas espacialmente. O primeiro implica mudanças no segundo e se materializa por ele.

Sposito (2004) sugere que ‘urbano’ qualifica processos de ordem mais geral, de âmbitos regionais e da/na rede urbana, enquanto os processos relacionados a ‘cidade’ referem-se a escalas mais restritas ao seu tecido. Para a autora, a expressão reestruturação

da cidade já traz consigo a relação intrínseca entre os espaços intra e interurbano, deixando evidente os espaços nos quais os processos de reestruturação fazem referência, “sem passar a ideia de que a análise ou o conjunto de determinações que sobre eles incidem sejam referentes, apenas, ao intra-urbano (...)” (Sposito, 2004, p. 313).

A reestruturação da cidade apresenta vetores de força diferentes para cada área que compõem um mosaico ordenado – e reordenado – pela reestruturação urbana. Isto é, as áreas da cidade são afetadas espaço-temporalmente de maneiras distintas pelos vetores mais incisivos da conjuntura que contém e estão contidas nos processos de urbanização em curso.

Concordamos com Amorim (2015, p. 92) quando afirma que: “Aqui, as novas formas de produção, de propriedade imobiliária, de habitat, usos do solo e de consumo e apropriação do espaço urbano constituem elementos centrais à análise [...]”, porque nos ajudam a inferir as diferentes intencionalidades que regem a produção do espaço urbano na totalidade, mas também nos segmentos que o compõem.

Valladares e Preteceille (1990, p. 12 *apud* Amorim, 2015, p. 93) ressaltam que a partir, principalmente, da reestruturação produtiva e regulatória da década de 1970 há uma revalorização da cidade enquanto “lôcus de interações complexas [...]”, embora salientem que:

[...] tal revalorização se limita a certos espaços, a certas atividades e a certas categorias sociais. E que outros processos de transformação estão em curso nas cidades – reforço da centralidade, crescente fracionamento sócio-espacial e segregação urbana, elitização de bairros (gentrification) e expansão da pobreza urbana, aumento da violência e da delinquência, esgotamento das regiões inteiras e crescimento de outras, aumento das atividades informais e expansão do trabalho desqualificado (Valladares; Preteceille, 1990, p. 12 *apud* Amorim, 2015, p. 93).

Em nossa concepção, todos estes pontos convergem para o processo maior de reestruturação em que as mudanças não necessariamente são positivas ou ascendentes. Os movimentos decadentes também fazem parte do *continuum* da urbanização e produzem áreas específicas na cidade que são, por sua vez, foco constante de reordenamentos multifacetados: regulatórios, econômicos, espaciais e sociais.

Soja (1993) sugere que as reestruturações pressupõem conflito, fluxo e transição, isto porque elas são mecanismos que envolvem desmoronamento e reconstrução, evocando uma nova ordem. Há, no entanto, um embate entre o velho e o novo, o que deixa explícito a necessidade de um quadro pretérito para o desenrolar das reestruturações e uma forma ou um conteúdo não suplanta o outro, há uma combinação entre diferentes

frentes da reestruturação na totalidade da cidade. Conforme Sposito (1996, p. 111): “[...] sendo a estrutura, em cada corte do tempo do processo de reestruturação da cidade, também determinante dos momentos seguintes do processo”.

Para Sposito (2004), o eixo que estrutura os processos urbanos se orientam pelo par necessidades individuais x necessidades coletivas, sendo que o desenvolvimento do capitalismo engendrou as dimensões pelas quais estes conflitos emergem. A cidade pode influenciar a proximidade ou, de maneira mais contemporânea e austera, pode legitimar o desencontro e o isolamento. O fio condutor desse par é a propriedade privada da terra “que é, ao mesmo tempo, um instrumento jurídico e um valor ideológico, princípios esses amplamente aceitos no âmbito das diferentes formações sociais que compreendem o capitalismo contemporâneo” (Sposito, 2004, p. 314).

O acesso à terra mediado pela propriedade privada dota alguns agentes de maiores e melhores condições que outros fazendo com que as lógicas espaciais sejam regidas, dentre outros princípios, pela competição. A cidade, então, se organiza a partir da divisão social e técnica do trabalho, em diferentes escalas, desde a área de empreendimentos comerciais, residenciais etc até os fluxos que as cidades estabelecem com outros espaços.

Isto implica que as reestruturações são mais relacionadas às complexidades da sociedade contemporânea, principalmente a partir do consumo e suas novas variáveis, do que à deslocalização industrial. Conforme Sposito (2004, p. 317):

Os usos do solo modificam-se, continuamente, os valores objetivos ou subjetivos, que sejam atribuídos aos seus diferentes espaços alteram-se, os equivalentes monetários desses valores também mudam, tendencialmente alterando para cima os preços dos imóveis e parcelas do espaço urbano que contêm as inovações do momento, ampliando o gradiente, segundo o qual, se realizam as rendas fundiárias e imobiliárias.

A reestruturação, neste aspecto, marca o aprofundamento da contradição entre público e privado, sendo este mais um par complementar e contraditório (Whitacker, 2003). Sposito (2004, p. 319) conclui:

Enfim, o que se quer destacar é que a teia complexa de ações que interfere na produção e apropriação do espaço urbano gera espacialidades diferenciadas, em constante processo de mutação, e cujos ritmos de combinação entre o peso das mudanças e o das permanências, das instabilidades e das estabilidades alteram-se continuamente, gerando espaços marcados intra-urbanos marcados por temporalidades bastante diferentes entre si.

Amorim (2015) salienta a importância de pensarmos na reestruturação imobiliária em associação a reestruturação urbana e das cidades. Isto porque, para o autor, a produção

imobiliária tem peso nos processos de transformação urbana e aparecem como uma das causas principais da mercantilização das cidades do pós-fordismo. Salgueiro (1994, p. 87) também credita ao lançamento de novos produtos imobiliários as “[...] diversas rupturas com a forma tradicional de fazer cidade”.

Ainda de acordo com Amorim (2015), a reestruturação imobiliária é apreendida a partir das escalas, dos agentes, e das lógicas específicas estudadas a partir das cidades. A partir de Pereira (2004 *apud* Amorim, 2015) temos que a reestruturação imobiliária é uma noção que abrange e se articula ao social e ao espacial, especificando diferentes processos de reestruturação em que a cidade, de certa forma, sintetiza o global e o local.

Mais do que as novas formas de *habitat*, a reestruturação imobiliária lança luz à novos produtos que envolvem também diferentes articulações escalares à medida que o alcance espacial dos agentes envolvidos é diferente. Chamamos atenção nesta tese para os empreendimentos logísticos como parte da reestruturação imobiliária, dentre eles os portos secos.

Para Raimbault (2016, p. 135): “*L’immobilier logistique est un actif à fort rendement locatif (le meilleur) mais à faible rendement capitalistique*”⁶⁴. Relembrando o primeiro capítulo, quando fizemos menção ao capital fixo, temos os portos secos como capitais fixos do tipo autônomo e que, por isso, apresentam formas específicas no seu financiamento, consolidação e nos mecanismos financeiros que os envolvem (Harvey, 2013). Para a sua circulação é necessário um arcabouço técnico, normativo e de crédito e as devidas articulações com os proprietários da terra, uma vez que ela [a terra] também circula junto do capital fixo incorporado.

Observamos na contemporaneidade o financiamento e a financeirização dos empreendimentos logísticos dentro das dinâmicas imobiliárias. Sobre o primeiro processo, ele é ainda bastante atrelado ao fundo público. Para a consolidação e início das atividades dos portos secos analisados, temos o financiamento a partir de bancos públicos e agentes públicos como credores em processos de hipoteca e alienação fiduciária, sendo os principais agentes o Banco Nacional de Desenvolvimento e outros bancos estaduais. As matrículas dos imóveis nos permitem ver que a expansão dos seus ambientes construídos se deu, diretamente, com o financiamento do Estado a partir destas movimentações e, indiretamente, com a promulgação de leis, como a inclusão dos

⁶⁴ “O setor imobiliário logístico é um ativo com alto rendimento de aluguel (o melhor), mas com baixo rendimento de capital”. (Tradução Livre).

terrenos nos perímetros urbanos, aumentando assim os seus preços, como tratado no capítulo dois.

Já a financeirização, processo mais recente e que dá o tom ao capitalismo contemporâneo, é preferencialmente, no caso sob análise, articulada aos fundos privados, principalmente se considerarmos que o aluguel dos galpões é uma das fronteiras da financeirização da logística junto dos FII's (Magnani; Sanfelici, 2022). Não é nosso intuito adentrar nesta temática, mas é importante apontarmos as novas tendências que compõem os processos de reestruturação urbana e imobiliária.

Em específico para o caso das cidades médias, Sposito (2007) ressalta a necessidade de articular dois movimentos: um que parte dos agentes locais residentes na cidade e que pretendem ampliar as escalas de atuação ou o movimento dos agentes externos que, em função das suas escolhas locacionais, recaem sobre as dinâmicas das cidades em questão. Esta premissa nos ajuda a entender os processos de reestruturação nas cidades analisadas a partir dos portos secos, uma vez que este empreendimento pode tanto alterar a divisão social do espaço (reestruturação da cidade) quanto a divisão territorial do trabalho (reestruturação urbana).

Na descrição das formas presentes na expansão territorial das cidades, descritas na seção anterior, observamos os processos a elas inerentes e, mais do que isso, torna-se possível vislumbrar as forças e os vetores que incidem sobre elas a partir da maior ou menor atuação dos agentes locais. Os agentes locais, neste caso, podem agir como a mediação entre as dinâmicas globais e locais – conforme previsto na reestruturação imobiliária – acimentando ou não a relação entre porto seco e cidade.

O caso de Juiz de Fora deixa evidente a desassociação relativa entre porto seco e cidade no âmbito da forma e dos interesses no empreendimento na cidade. Por mais que a situação geográfica afastada das áreas mais centrais de Juiz de Fora, os interesses dos agentes da Multiterminais Logística Integrada se voltam muito mais ao externo do que ao interno, não levando a rupturas nos padrões de ocupação da área e, tampouco, propiciando alterações na divisão social do espaço. Mesmo com a expansão do distrito industrial nos últimos tempos, o porto seco se localiza ainda assim distante do vetor principal de consolidação de outros empreendimentos logísticos e centros de distribuição, sendo um elemento técnico, normativo e urbano, mas externo às dinâmicas da cidade.

Já em Ribeirão Preto, observamos uma maior complexificação da área onde funcionava o antigo porto seco da cidade ao longo dos anos e das políticas governamentais, quando na implementação de grandes condomínios populares. A área

apresenta, então, um eixo de expansão não necessariamente atrelado aos eixos de valorização imobiliária, como vimos, mas que faz parte da dinâmica da cidade. Mesmo do outro lado da rodovia, nas proximidades do Aeroporto Regional e do Parque Permanente de Exposição (área preferencial para o projeto do novo porto seco), temos um incremento de funções logísticas e residenciais, no entanto, são agentes externos em parceria com o Município que planejam e concebem a área, voltando-se muito mais a produção capitalista da cidade do que a produção social de todo o espaço.

Diferentemente do caso de Maringá em que os agentes locais mantêm a área e o imóvel do antigo porto seco articulado aos seus interesses e, por isso, com uma relação mais íntima com a cidade. Reconhecemos as políticas de zoneamento em Maringá e, por isso, as formas e funções bem delimitadas no plano da cidade, mas os processos podem suplantar tais fronteiras. A expansão, neste caso, indica tanto o adensamento da área quanto as possibilidades de interação que o centro de distribuição da CSD e os outros próximos proporcionam.

Por fim, julgamos o caso de Varginha como mais bem-sucedido no que diz respeito a relação entre porto seco e cidade nos processos de reestruturação, pois os agentes locais tanto fazem parte dos processos de reestruturação da cidade, pensando nas transformações da área, quanto na reestruturação urbana, pensando no incremento das funções de Varginha na divisão territorial do trabalho a partir do porto seco. O agente local, neste caso proprietário da terra e principal supervisor do porto seco, sedimenta as relações entre as escalas e transita entre elas, ampliando o seu alcance e ao mesmo tempo firmando seu poder político e econômico na cidade.

A expansão e reestruturação no caso das cidades estudadas apresentam conteúdos distintos ora mais e ora menos conflituosos no que diz respeito aos projetos empreendidos no espaço, principalmente, aos projetos relacionados a privatização que englobam a ascensão – por vias de espoliação – dos agentes e suas lógicas, conforme veremos adiante.

3.3) Expansão logística e vetores de desigualdade socioespacial: conteúdos

Os avanços do meio técnico-científico-informacional (Santos 1994, 2004) possibilitaram alterações nos conteúdos da urbanização à medida que se proliferaram novas lógicas de produção, circulação e consumo atreladas, cada vez mais, aos elementos técnicos. Dentre outras consequências, isso possibilitou um maior uso corporativo das

idades em que os grandes grupos econômicos imprimem suas topologias e seus interesses nas concepções, planos e formas urbanas.

Santos e Silveira (2008) argumentam que o uso corporativo dos territórios é a crescente apropriação dos sistemas de objetos e ações por parte das empresas que necessitam de áreas atrativas e estabelecem a partir da unicidade técnica, por exemplo, suas topologias e normas relacionadas à divisão territorial do trabalho. O Estado, enquanto agente regulador, legitima através de formas de ação subordinada os mecanismos necessários para a apropriação e fluidez corporativa do território. Os interesses corporativos, então, são corroborados pelo Estado.

A logística, nesse esteio, assume importantes papéis no capitalismo contemporâneo face a emergência dos fluxos, facilitando e mediando relações socioespaciais em distintas escalas do fenômeno urbano. Assumimos, portanto, que *a logística é um dos conteúdos da urbanização contemporânea* ao mesmo tempo que viabiliza resultantes espaciais próprias desta conjuntura, uma vez que permite uma diminuição entre os tempos de produção e consumo a partir do investimento e na produção do ambiente construído.

Sabemos, contudo, que assim como a expansão do meio técnico-científico-informacional é seletiva, os investimentos são distribuídos de forma desigual por entre as áreas da cidade, o que culmina, muita das vezes, em conflitos de diferentes naturezas. O investimento em infraestrutura, como a construção de um porto seco e tudo que o envolve, para a acessibilidade dos mercados pode acabar limitando as cidades como espaço de todos.

A coalizão entre interesses públicos e privados promove a produção capitalista dos territórios em detrimento aos interesses coletivos e a produção social das relações. Na esteira da reflexão de Francisco de Oliveira (2003), a modernização brasileira se alimenta do atraso e isso leva, dentre outros problemas, a um acirramento das desigualdades socioespaciais e socioambientais.

Em Ribeirão Preto, por exemplo, os investimentos em infraestrutura e capital fixo voltados ao segmento logístico estão localizados preferencialmente na Zona Norte da Cidade. A Zona Norte, em especial as adjacências do Aeroporto Estadual, é ocupada em sua maioria por população de baixa renda e onde concentra a maior parte de assentamentos precários na cidade sendo o conflito por terra e habitação presente desde tempos remotos até os atuais com a expansão do complexo aeroportuário (Scatena, 2022).

É caracterizada, ainda, como o mais recente eixo de periferação e, portanto, como área de terras baratas e de interesse corporativo para expansão dos negócios (Rizzatti, 2020).

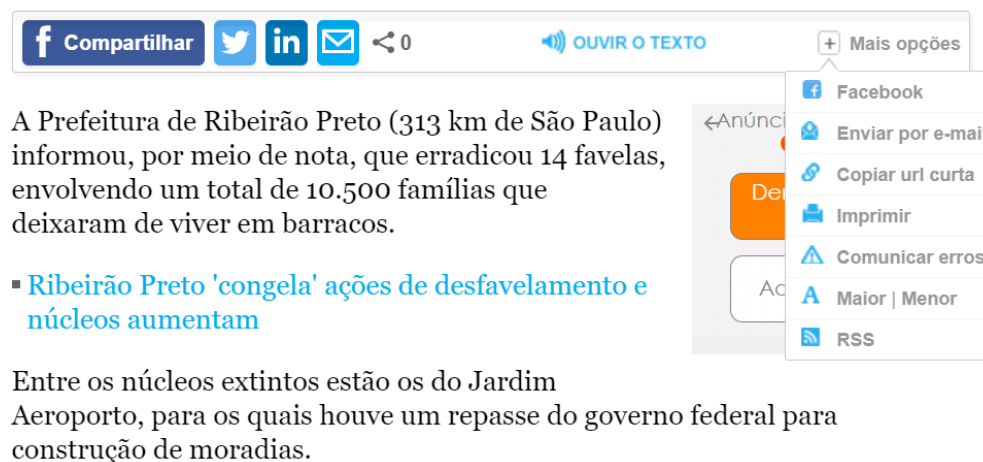
Estes pontos fazem emergir uma série de conflitos que trazem os verdadeiros conteúdos da ascensão das espacialidades espoliativas: são espacialidades que surgem para atender um segmento e um grupo específico em função da espoliação de tantos outros. Ainda, sintetiza também uma das consequências das recentes reestruturações imobiliárias: o espaço como ativo financeiro é peça fundamental para continuidade do desenvolvimento geográfico desigual.

A seguir (Figuras 40 e 41) apresentamos duas manchetes de jornal dos anos de 2012 e 2013 em que são demonstradas a contradição do *entre*. Entre a posicionalidade e a cidade.

Prefeitura afirma que 14 favelas foram extintas em Ribeirão Preto

DE RIBEIRÃO PRETO

09/10/2013 04h33



Compartilhar 0 OUVIR O TEXTO Mais opções

A Prefeitura de Ribeirão Preto (313 km de São Paulo) informou, por meio de nota, que erradicou 14 favelas, envolvendo um total de 10.500 famílias que deixaram de viver em barracos.

- Ribeirão Preto 'congela' ações de desfavelamento e núcleos aumentam

Entre os núcleos extintos estão os do Jardim Aeroporto, para os quais houve um repasse do governo federal para construção de moradias.

Facebook
Enviar por e-mail
Copiar url curta
Imprimir
Comunicar erros
Maior | Menor
RSS

Figura 40 – Remoções em Ribeirão. Fonte:

<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/ribeiraopreto/2013/10/1353735-prefeitura-afirma-que-14-favelas-foram-extintas-em-ribeirao-preto.shtml>

09/05/2012 18h55 - Atualizado em 09/05/2012 20h33

Estado arcará com desapropriações para ampliar aeroporto em Ribeirão

Serão removidas 159 famílias do entorno do Leite Lopes.
Prefeitura ficará responsável por remodelagem na malha viária.

Leandro Mata
Do G1 em Ribeirão e Franca



Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto, SP.
(Foto: Reprodução/EPTV)

Está perto do fim o impasse entre governo estadual e Prefeitura sobre quem pagará a conta estimada em mais de R\$ 170 milhões pelas desapropriações necessárias para ampliação do Aeroporto Leite Lopes em **Ribeirão Preto** (SP). Segundo a prefeita Dárcy Vera (PSD), um acordo firmado nesta quarta-feira (9) definiu que a maior parte do valor será bancada pelo Estado.

O custo, porém, deverá ser reduzido, pois serão demolidos 159 imóveis para que a obra seja realizada e não mais 300, como estimado anteriormente.

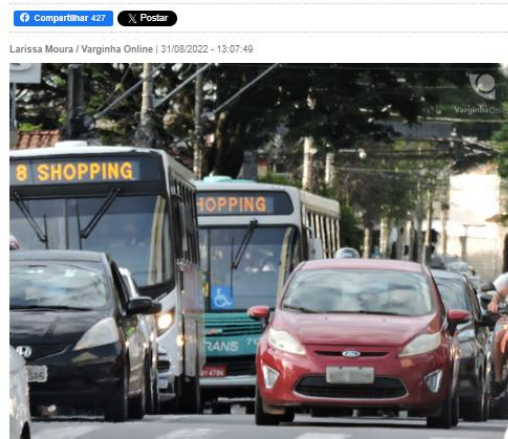
Figura 41 – Remoções em Ribeirão. Fonte: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2012/05/estado-arcara-com-desapropriacoes-para-ampliar-aeroporto-em-ribeirao.html>

A produção capitalista dos fluxos, neste caso, supera a produção social do espaço e torna a Zona Norte de Ribeirão Preto foco de grandes projetos que corroboram para a segmentação socioespacial e aprofundamento das diferenciações. As intencionalidades e coalizões de força entre agentes de diferentes naturezas corroboram na formação de distintas configurações que coexistem em um espaço próximo, sendo escalonadas e inseridas de formas diferentes nas tramas que envolvem o espaço urbano.

De forma distinta, mas obedecendo os mesmos pressupostos da seletividade dos investimentos, temos para a cidade de Varginha e para a cidade de Juiz de Fora desencaixes no que dizem respeito ao conjunto de infraestruturas coletivas nas áreas próximas aos portos secos analisados.

No primeiro caso, em Varginha, temos o prolongamento das linhas de transporte coletivo para os bairros localizados depois dos condomínios do Nova Varginha apenas em 2022, dez anos depois da alteração da localização do porto seco e da ampliação de suas atividades e todo o parque aeroportuário. A seguir, a manchete de 2022 ilustrando tal situação (Figura 42).

Quatro novos bairros serão atendidos pelo transporte coletivo em Varginha; duas linhas serão unificadas



(Foto: Márcio Borges / Varginha Online)

Quatro novos bairros de Varginha começarão a ser atendidos pelo serviço de transporte coletivo. A inclusão dos novos bairros e outras mudanças no transporte público foram definidos em uma reunião na manhã desta quarta-feira (31) entre o chefe da Divisão de Transporte da Prefeitura, Gledston Cardoso e supervisores da empresa Autotrans.

De acordo com a Prefeitura de Varginha, os bairros Portinari, entre os bairros Eldorado e o Imaculada, Flamboyans, localizado depois dos condomínios da BRZ no Bairro Nova Varginha, o bairro Minas Gerais, em frente ao Batalhão da PM, e o Coqueiros, que fica na região do Parque de Exposição, começam a ser atendidos a partir do dia 12 de setembro.

Figura 42 – Ampliação das linhas de ônibus em Varginha. Fonte:

<https://www.varginhaonline.com.br/199070/quatro-novos-bairros-serao-atendidos-pelo-transporte-coletivo-em-varginha-duas-linhas-serao-unificadas.html>

Já o bairro Dias Tavares e suas adjacências, em Juiz de Fora, apresenta problemas similares no que diz respeito às suas infraestruturas. Destacamos dois deles. O primeiro referente a falta de afastamento em áreas ainda mais distantes, dificultando a mobilidade das pessoas. Além deste, os moradores reclamam da falta de transporte coletivo que mesmo com as reivindicações com a Prefeitura, se perpetuam por mais de 15 anos. O segundo ponto que se destaca como um dos vetores da desigualdade socioespacial na área é ela ter sido uma das últimas da cidade a receber *internet* banda-larga, instalada como parte da política de cunho federal *Internet para Todos*, em 2018.

É paradoxal pensarmos nestes dois pontos, pois há mais uma vez o abismo entre a mobilidade das pessoas e o dinamismo do porto seco, uma vez que as suas atividades não foram descontinuadas mesmo com essas limitações o circundando. As manchetes abaixo, dos anos de 2022 e 2018, respectivamente, ilustram o exposto (Figuras 43 e 44).

CIDADE

Moradores do bairro Bosque Dias Tavares sofrem com a falta de asfaltamento

por REDAÇÃO

09:09, 21 OUTUBRO 2022 Atualizado às 18:02, 24 OUTUBRO 2022



Além da falta de asfaltamento, buracos e mato alto na estrada que dá acesso ao bairro, são outros fatores que tem prejudicado os moradores

Siga o Acessa.com no Google News

Cerca de mil moradores do bairro Bosque Dias Tavares, na região norte de Juiz de Fora, vem enfrentando problemas devido a falta de asfaltamento do local. Segundo moradores, para se ter acesso ao bairro, é necessário passar por uma estrada de terra batida. Além disso, de acordo com os moradores, os ônibus não circulam totalmente pelo bairro, devido aos buracos no chão.

ÚLTIMAS NOTÍCIAS



Bloco do Moinho traz sertanejo elétrico para o esquenta de carnaval em Juiz de Fora

Figura 43 – Problemas em Dias Tavares. Fonte:

<https://www.acessa.com/cidade/2022/10/103482-moradores-do-bairro-bosque-dias-tavares-estao-sofrendo-com-a-falta-de-asfaltamento.html>

Página inicial / Notícias / Cidade / Doze localidades de Juiz de Fora vão receber internet banda larga

Doze localidades de Juiz de Fora vão receber internet banda larga

Prefeitura de Juiz de Fora aderiu ao programa Internet para Todos, do Governo federal

Receba as notícias da Tribuna no Whatsapp

Por Tribuna
12/04/2018 às 20h50

Compartilhe:



Com a adesão, Juiz de Fora pretende fortalecer as ações de inclusão digital e democratização do acesso à internet, já iniciadas com o programa JF+Digital. Após análises realizadas pelas equipes da Subsecretaria de Planejamento do Território, 12 localidades foram selecionadas para implantação do programa: os núcleos urbanos de Rosário de Minas, Penido e Valadares, no Distrito de Rosário de Minas; Humaitá, Monte Verde, Toledos e Torreões, no Distrito de Torreões; Sarandira e Caetés, no Distrito de Sarandira; e as localidades urbanas descontínuas de Paula Lima, Dias Tavares e Chapéu d'Uvas, no perímetro urbano de Juiz de Fora.

Figura 44 – Problemas em Dias Tavares. Fonte:

<https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/12-04-2018/doze-localidades-de-juiz-de-fora-va-receber-internet-banda-larga.html>

Identificamos em todos estes casos expostos uma contradição que emerge da produção capitalista das cidades em que os conteúdos são expressos por problemas, principalmente, na escala local. A expansão das cidades para essas áreas e as novas formas atribuídas ao espaço das cidades analisadas em conjunto aos processos de reestruturação,

nos indicam continuidades estruturais na perpetuação das desigualdades. O investimento seletivo e a impressão de topologias corporativas na cidade podem expressar, de certa forma, os ganhos logísticos e a expressão da logística como uma das manifestações da urbanização contemporânea. No entanto, demonstram como ainda são frágeis os elos entre os interesses públicos, privados e a preocupação com a produção social das cidades.

A relação entre o global e o local, neste caso, é expressa a partir da ampliação das desigualdades – materializadas no espaço da cidade – em função do acirramento do uso corporativo e privatizador dos fixos e dos fluxos – orientados pelas demandas e necessidades das escalas globais, neste caso, mediadas pelo setor logístico.

No capítulo a seguir, em um exercício de síntese, indicaremos pares analítico-relacionais para a compreensão dos elos necessários na relação entre portos secos e cidades, buscando generalidades e particularidades entre o que estudamos até aqui.

CAPÍTULO 4 – Os pares analítico-relacionais das tramas entre portos secos e cidades.

Este capítulo tem como objetivo principal apontar cinco pares analítico-relacionais para subsidiar as interações entre portos secos e cidades, bem como alimentar a comparação para as áreas aqui propostas. Ao pensarmos nos pares aqui apresentados, que não têm a pretensão de serem dialéticos, consideramos que eles funcionam de maneira às vezes complementar e, em outras vezes, em tensão, razão pela qual a sequência foi escolhida.

Apresentaremos cinco pares: i) introversão e extroversão; ii) aglomeração e interação; iii) densidade e vazio; iv) conexão e desconexão; e v) continuidades e descontinuidades. Outros tantos poderiam ser traçados, mas os escolhidos fazem parte da estratégia de demonstrar a transescalaridade entre portos secos e cidades, bem como as possibilidades de reescalonamento oriundas dessas tramas. Inclusive, a opção de terminar com o par continuidade e descontinuidade não é arbitrária: ela aponta para a construção do pensamento e de que forma todos os outros elementos citados podem ser sintetizados por ele, através dele ou em função dele.

Para tanto, ao fim do capítulo propomos um quadro-síntese composto pelos pares e quatro vetores: formas, agentes, redes e ritmos, com o objetivo de apontar o que contém ou está contido pelas continuidades espaciais e descontinuidades territoriais.

4.1) Introversão e extroversão

Sem a pretensão de alinhar os objetos às condições humanas, trazemos o par introversão e extroversão para demonstrar características dos portos secos, que ora se voltam para o interno, ora para o externo. Recorremos ao dicionário para tal missão: quando buscamos “introverter”, encontramos “virar-se para dentro; fechar-se em si mesmo; isolar-se do mundo, ficar introvertido” (Introverter, 2023). Como antônimo, “extroverter” é obviamente o contrário: “Proceder como extrovertido; mostrar-se comunicativo” (Extroverter, 2023).

Mais do que um jogo de palavras, no entanto, buscamos analisar como os portos secos são objetos que misturam vetores de extroversão e introversão em maior ou menor medida. Isto é, enquanto são empreendimentos voltados para redes e relações exteriores, também podem destacar as relações internas e singulares de cada cidade.

Poderíamos fazer uso das forças centrípetas e centrífugas, conforme proposto por Krugman (1996), que destacou como as primeiras atraem população e produção para aglomerações, enquanto as segundas tendem a dispersar essas aglomerações ao distribuir

as atividades. No entanto, a escolha pelo par introversão-extroversão é feita para enfatizar as características de comunicação, considerando que os portos secos desempenham o papel de ponte entre áreas distintas através da distribuição. Considerar a comunicação, nesse contexto, implica considerar as escalas - como foi feito na construção de toda a tese.

Quando destacamos a capacidade dos portos secos de alternar entre introverter-se e extroverter-se, é necessário considerar os elementos que sustentam tais ações. Ou seja, o que determina se um porto seco em uma cidade está mais conectado ao conjunto de redes, enquanto em outra cidade ele está mais voltado para as demandas locais, especialmente as fundiárias.

Para isso, voltamos aos capítulos iniciais e às tramas tecidas por *espaço, tempo, agentes, escalas, técnicas e normas*. Seria uma contradição – e um erro – analítico separar tempo e espaço ou demonstrar como a introversão é atrelada mais ao segundo do que ao primeiro. Da mesma forma, seria equivocado apontar descompassos entre técnicas e normas na não consolidação de um porto seco em uma cidade. Tomamos *espaço, tempo, agentes, escalas, técnicas e normas*, portanto, como vetores de força que devem ser analisados em conjunto, mas que ganham mais ou menos proeminência dependendo da singularidade de cada cidade e que, nesta direção, condicionarão processos mais voltados para o interno ou para o externo.

Salientamos a introversão para demonstrar como os portos secos podem introverter a cidade, colocando-a no interior e tornando-a o centro de suas ações. Na outra perspectiva, quando pensamos no empreendimento a partir da extroversão, podemos compreender suas possibilidades de saltar escalas ao se tornar o ponto de comunicação entre diferentes núcleos urbanos.

Quando os movimentos de introversão são mais significativos do que os de extroversão, observamos a influência de agentes locais e a continuidade dos processos de estruturação da cidade. Por outro lado, quando a extroversão é mais proeminente, notamos tramas multiescalares e um aprofundamento do processo de reestruturação urbana. São multiescalares porque são articuladas por agentes que transitam em diferentes redes e processos que abrangem diversas escalas. Isso não significa, no entanto, que os vetores de introversão não sejam complexos ou não tenham capacidade de se organizar em rede, mas sim que o foco de suas ações está na cidade e suas dinâmicas.

Introversão e extroversão são condicionadas pelos alcances espaciais ditados pela dinâmica da cidade e da região onde o porto seco está localizado. Parece óbvio escrever isso, basta pensar que em uma área onde não há demanda de comércio exterior um porto

seco não se consolidaria. Sim. Mas, ao mesmo tempo, é necessário voltarmos às singularidades de cada cidade. O imóvel que antes sediava o porto seco de Maringá hoje abriga um grupo de atuação regional, a CSD. Barros (2023a) destaca que a expansão da CSD está diretamente relacionada à expansão de seus ambientes construídos. Ao se apropriar do antigo porto seco, por exemplo, o grupo se firma em uma área estratégica de Maringá do ponto de vista das infraestruturas e da logística de distribuição, e mais uma vez, ressalta o papel dos agentes locais na estruturação do espaço urbano de Maringá.

Pouco se fala na necessidade de outro porto seco em Maringá. Em contrapartida, para Ribeirão Preto, um porto seco faz sentido na estratégia de comunicação da cidade, e por isso já é estudada a implementação de um novo empreendimento no complexo – agora privatizado – aeroportuário da cidade.

É sedutor associarmos esses fatos ao tamanho de Ribeirão Preto e ao histórico do agronegócio em sua região. E não estaríamos equivocados. No entanto, é necessário ir além e pensar nas relações tecidas desde a área urbana e que retornam a ela em ambos os casos, ora indicando a continuidade de dinâmicas lideradas por agentes locais, ora revelando outras tramas.

Além de Maringá, mencionamos também o caso de Varginha para demonstrar como os agentes locais ligados às dinâmicas fundiárias na cidade são um exemplo de introspecção. Em ambas as cidades, tanto o terreno quanto o imóvel que abriga - ou abrigava - as atividades dos portos secos sempre foram de propriedade de agentes locais. No caso de Varginha, mais especificamente, a gestão do porto seco também é concedida a um grupo local. As duas cidades se expandiram para áreas adjacentes aos portos secos, como já observamos, mas não o suficiente para romper com as dinâmicas anteriores.

Mesmo que surja uma nova centralidade logística, os padrões anteriores de uso e ocupação permanecem e, ainda mais, o poder interno persiste: no caso de Maringá, pelo fato de o imóvel que antes abrigava o porto seco agora servir para o abastecimento da cidade e da região próxima; e no caso de Varginha, pela manutenção do poder da terra e do imóvel por grupos tradicionais da cidade ligados à formação socioespacial cafeeira. Esses casos indicam o retorno do foco para o interior da cidade.

Para Varginha, no entanto, mesmo que haja esse vetor de introversão, o Porto Seco do Sul de Minas é um dos responsáveis por alterar a posicionalidade da cidade nas redes, por abrigar empresas cujos alcances espaciais são maiores do que os da própria cidade (como as indústrias farmacêuticas já mencionadas na tese) e, atualmente, por acionar mecanismos próprios da financeirização da economia ao vender partes da área para a

Hedge Investments. No entanto, isso não supera o fato de que os maiores acionistas e proprietários ainda são herdeiros da cafeicultura e, principalmente, não rompe com os padrões anteriores de estruturação da cidade. A extroversão aqui está diretamente relacionada à introversão, não em um movimento dialético, mas sim em uma dinâmica complementar proporcionada pelos próprios agentes envolvidos nas dinâmicas da cidade e do porto seco.

Barros (2023b) sintetiza que a consolidação e atual configuração do porto seco de Varginha reforçam os papéis de agentes locais importantes, em que a expansão do ambiente construído é fator preponderante para a sua ascensão. É necessário, ainda de acordo com a autora, que sejam adicionadas novas possibilidades e confluências entre redes de diferentes escalas para que o porto seco seja mais bem-sucedido do ponto de vista econômico e a cidade seja mais bem posicionada do ponto de vista da divisão do trabalho.

A extroversão, neste caso, também é condicionada pelos avanços no complexo de infraestrutura na cidade e pela preocupação dos agentes públicos locais em tornar a cidade uma arena de investimentos, conforme exigido pela conjuntura neoliberal já analisada nos capítulos anteriores. O decreto de liberdade econômica de Varginha e os mecanismos de privatização do complexo aeroportuário de Ribeirão Preto indicam que, em ambas as cidades, a extroversão é condicionada por um arcabouço normativo relativo à conjuntura na qual estamos imersos. Da mesma forma, há uma preocupação por parte desses agentes em manter a coesão entre técnica e norma na promoção de novas áreas a serem incorporadas pelo capital privado e, conseqüentemente, na produção capitalista da cidade.

Em Ribeirão Preto, no entanto, o porto seco está mais vinculado aos movimentos de extroversão por estar desde sempre em áreas em que a terra - e os imóveis - são controlados por grupos externos. Com exceção da Almeida Clemente, tanto o grupo Rodrimar quanto a LafargeHolcim são agentes externos que conectam a cidade com o exterior. Mesmo os novos planos de inserção de um porto seco visam atender às demandas externas, que surgem como um elemento adicional de coesão ao complexo aeroportuário. O caso de Ribeirão Preto torna-se ainda mais emblemático, pois a Zona Norte torna-se o destino preferencial de investimentos logísticos, seja através do incremento da infraestrutura no ambiente construído, seja na consolidação de condomínios logísticos e centros de distribuição geridos por fundos de investimento imobiliários. Destacamos esses fundos como mais uma forma de comunicação das bordas da cidade com o exterior.

De acordo com Barros (2023c), a produção capitalista dos fluxos neste caso constrange a produção social do espaço e torna a Zona Norte de Ribeirão Preto o foco de grandes projetos que intensificam a segmentação socioespacial e aprofundam as diferenciações. As intenções e coalizões de força entre agentes de diferentes naturezas contribuem para a formação de configurações distintas que coexistem em um espaço próximo, mas são escalonadas e inseridas de formas diferentes nas tramas que envolvem o espaço urbano.

Além disso, é possível inferirmos que essas dinâmicas estão incluídas nos processos de reestruturação urbana em curso por serem de ordem mais geral, ao contrário do que é visto, por exemplo, em Maringá em que as formas – e suas funções – são mais limitadas espacialmente.

Em Juiz de Fora, também temos dinâmicas de ordem mais geral. A Multiterminais Logística Integrada é uma das responsáveis por reposicionar as dinâmicas do bairro Dias Tavares e aprofundar as dinâmicas de diferenciação na área, apresentando uma configuração espaço-temporal distinta - e singular - em relação ao entorno. Essas dinâmicas são mais gerais, na medida em que o porto seco de Juiz de Fora deve ser analisado em conjunto com o complexo portuário do Rio de Janeiro, que também é concessionado ao grupo Multiterminais. Desde sua concepção inicial, este porto seco atende mais às necessidades em cadeia do grupo responsável do que à região mais próxima. Além disso, entre as cidades estudadas, a área onde está localizado o porto seco de Juiz de Fora é a mais distante das áreas de maior centralidade na cidade.

Em Barros e Corrêa (2023), já demonstramos a preocupação da Multiterminais em articular – e dominar – diversas escalas para seu pleno funcionamento. A expansão do grupo é resultante da ampliação da hinterlândia do porto do Rio, o que implica, entre outras coisas, na expansão de sua própria área de mercado. Nesse ínterim, a consolidação do porto seco de Juiz de Fora faz parte das estratégias de um grupo externo, o que decorre da extroversão e incorre no aprofundamento de contradições internas.

Introversão e extroversão servem como pano de fundo para considerarmos as conexões e interações que um porto seco pode proporcionar, mesmo que tais conexões sejam entre eles e as próprias cidades que os abrigam. De qualquer forma, é importante entendermos que a produção e incorporação de novas áreas combinam, simultaneamente, fatores internos e externos que condicionam e são condicionados pelo próximo par relacional: aglomeração e interação.

4.2) Aglomeração e interação

Antes de adentrarmos neste par, queremos ressaltar que não se trata apenas de uma relação causa e efeito, mas sim uma relação quase simbiótica, na qual aglomeração e interação são interdependentes, se retroalimentam e se beneficiam mutuamente.

Parece evidente afirmar que à medida que o porto seco estabelece conexões e interações, promove um maior adensamento em seu entorno e gera aglomeração. A aglomeração, neste caso, se vale do caráter reticular das atividades do porto seco.

A interação é fundamental para a consolidação de atividades logísticas uma vez que ela própria é o conteúdo principal deste setor. Ou seja, o conteúdo de empreendimentos voltados à logística podem ser resumidos na interação que eles geram a partir das redes que os circulam e subsidiam. Não há logística sem interação, porque esta é a gênese da troca. As formas resultantes das interações são as redes geográficas as quais são sociais e exibem sua própria espacialidade (Corrêa, 2016, p. 133).

Para Corrêa (2016), as interações espaciais cumprem o papel de articulação entre as formas espaciais e se distinguem por natureza, velocidade, intensidade, frequência e direção. Em síntese são “[...] os meios pelos quais as formas espaciais articulam-se entre si, realizando as funções que os processos espaciais lhe atribuíram [...] por outro lado, não são apenas meios, mas também reflexos e condição de e para processos e formas.” (Corrêa, 2016, p. 132).

No mesmo artigo, Corrêa (2016) categoriza e difere quatro tipos de redes geográficas: i) as redes do tipo solar que apresentam um único foco principal com força centralizadora e subordinados que mantêm relações quase exclusivas “com o sol”; ii) as redes christallerianas em que há uma hierarquia entre centro principal, centros intermediários e pequenos centros, alimentadas por fluxos hierárquicos; iii) as redes dendríticas que condicionam a localização dos centros urbanos e das interações, em que o centro principal se localiza junto ao estuário de um grande rio e; iv) a rede de múltiplos circuitos típica de áreas desenvolvidas, nas quais há uma relativa distribuição do poder econômico e político entre os diferentes centros urbanos; neste caso, complementaridade e interdependência são mais importantes que hierarquização e subordinação.

Nesta perspectiva, um porto seco se consolida a partir das suas interações e pode, por si só, desencadear redes geográficas. Não é nossa intenção aqui designar quais são as tipologias de rede que cada cidade ou que cada porto seco analisado responde. Mas, podemos tomar as redes como pontos de partida para entender a aglomeração.

Tomamos em um primeiro momento, portanto, o caminho contrário das economias de aglomeração que apontam a possibilidade da concentração de trabalhadores e firmas de um mesmo segmento em uma mesma área geográfica para aumento das externalidades positivas e ganhos (Marshall, 1982). Assumimos que as redes geográficas, como resultantes espaciais da interação, podem ser um indicativo para o surgimento das aglomerações, mesmo que em escalas reduzidas.

Com exceção das redes de múltiplos circuitos, que pressupõem a aglomeração urbana, todos os outros tipos de rede indicam a possibilidade de surgimento de aglomeração - ou aglomerações - em seu transbordamento. Se considerarmos o porto seco como o centro principal de uma rede solar, suas interações são concentradas nele - partem dele e chegam até ele -, podendo gerar poucas externalidades positivas e um transbordamento modesto para as bordas. Um transbordamento típico dos processos de introversão. De maneira semelhante, quando temos um porto seco gerando uma rede christalleriana, há uma distribuição mais equitativa das infraestruturas que compõem a trama e, portanto, uma maior possibilidade de aglomeração: ao redor das infraestruturas e entre elas. Por fim, as interações de um porto seco em uma rede dendrítica, como a própria composição da rede, estão vinculadas às possibilidades do rio e o transbordamento é ainda mais tênue: as atividades às margens do porto e do rio geram aglomerações específicas.

Como já mencionamos na tese, é preciso uma trama complexa de infraestruturas para a consolidação de um porto seco. As interações, por sua vez, devem superar a hierarquia e assumir composições transversais, uma vez que os processos são cada vez mais multiescalonados. Se tomamos, por exemplo, Ribeirão Preto e a comparamos com as outras cidades estudadas, do ponto de vista da rede urbana, ela assume funções mais complexas (Ibge, 2020) e talvez isso justifique a existência de um novo porto seco. Mas indo além, percebemos que as interações advindas do seu complexo de infraestruturas permitem a projeção deste estabelecimento, assim como o peso do agronegócio no contexto da formação socioespacial em que se insere. Há interações mais complexas, porque as redes permitem isso e precisam disso para se retroalimentar. As redes de infraestrutura, por sua vez, compõem cidades e aglomerados urbanos que surgem nos caminhos das interações.

Parece que estamos retornando ao passado ao discutir o surgimento de aglomerações em torno de redes, como foi o caso das ferrovias e o desenvolvimento de São Paulo (Sposito, 2004). No entanto, é cada vez mais crucial que voltemos nossa

atenção para as interações em rede a fim de analisar as novas configurações espaço-temporais possíveis e o surgimento de atividades e dinâmicas que promovem a formação de aglomerações e implicam em novas complexidades. Enquanto no passado uma única rede de transporte era capaz de condicionar o desenvolvimento urbano, hoje as tramas infraestruturais, influenciadas em grande parte pela multimodalidade, condicionam a posicionalidade das aglomerações.

Um exemplo claro disso é a atuação da Multiterminais em Juiz de Fora. A expansão econômica do grupo está diretamente ligada à expansão de sua interatividade, que se materializa em investimentos em ambiente construído. Nesse caso, é quase como se desenhasse uma rede christalleriana em torno do porto do Rio de Janeiro, onde o porto seco de Juiz de Fora é um dos seus tributários. Os fluxos não seguem necessariamente uma hierarquia, já que a contemporaneidade demanda relações heterárquicas e transversais (Catelan, 2013). No entanto, a aglomeração ocorre em função da Multiterminais e de suas atividades, não tendo, por exemplo, capacidade de intensificar a aglomeração em Juiz de Fora. Observa-se uma expansão territorial em direção ao bairro Dias Tavares, como mencionado anteriormente, mas ela ocorre de forma independente do conjunto de atividades do porto seco. Nesse cenário, a aglomeração se limita ao grupo Multiterminais e ao transbordamento das atividades do centro principal - Rio de Janeiro. As bordas da cidade de Juiz de Fora, neste caso, se voltam para o exterior a partir do empreendimento e de outros que surgem nas margens da BR-040.

No caso de Varginha, o porto seco se materializa em uma rede christalleriana e contribui para a aglomeração na cidade. Além disso, o fato de o capital ser local e os vetores de força atuarem para a consolidação das áreas adjacentes ao porto seco resulta em uma expansão que ora se volta para a cidade, ora para as atividades do próprio porto seco. É importante ressaltar que o modelo christalleriano é apenas um ponto de partida, uma vez que as tramas de relações do porto seco de Varginha e o alcance espacial de suas interações ultrapassam escalas, aproximando-se de outros complexos e mecanismos infraestruturais. A influência da formação socioespacial cafeeira se reflete nas interações do porto seco, assim como na própria formatação da rede urbana do Sul de Minas, onde Varginha se destaca como uma centralidade que organiza a distribuição e o mercado consumidor daquela região próxima, bem como atende a outras demandas relacionadas ao comércio exterior.

A substituição do imóvel que anteriormente abrigava o porto seco de Maringá pelo centro de operações da CSD destaca as interações hierárquicas de cunho regional. Nesse

contexto, é possível a instalação de um empreendimento logístico devido à interatividade do grupo regional e sua capacidade de organizar os mercados, embora em uma escala reduzida em comparação com as funções de um porto seco. Assim como em Varginha, podemos observar ao longo do tempo uma aglomeração de diversas atividades ao longo deste eixo de expansão da cidade. Além disso, a instalação desse tipo de empreendimento é viabilizada pela posição da área em relação a outras infraestruturas, como rodovias, ferrovias e centros de distribuição. No entanto, isso levanta a questão: não havia uma aglomeração como pressuposto para essa interatividade?

Se partimos do caminho contrário das economias de aglomeração, agora seguiremos o caminho que toma a aglomeração como princípio para as atividades econômicas. Já assumimos anteriormente que os portos secos tendem a se localizar de forma estratégica na rede urbana brasileira e isso, de forma clara, parte do princípio da aglomeração. Não se justifica a existência de um porto seco em uma área em que não há aglomeração de técnica, de um eficiente arcabouço jurídico e de um mercado produtor e consumidor. Ou seja, não há possibilidade de um porto seco ser rentável em uma área pouco urbanizada. A aglomeração, portanto, é um dos panos de fundo necessários para a interação.

É importante observar que as áreas foram gradualmente incorporando infraestruturas, atividades econômicas e população a partir da instalação de portos secos em eixos de expansão urbana, como vimos nas cidades analisadas. Seria equivocado afirmar que os portos secos determinam uma aglomeração, pois nas cidades estudadas eles não têm essa capacidade por si só. Contudo, eles operam dentro do princípio da aglomeração para alcançar o sucesso, trabalhando em conjunto com outras atividades e contribuindo para gerar mais aglomeração. Essas aglomerações podem variar em termos de interatividade, algumas mais intensas do que outras. Elas podem surgir a partir do empreendimento ou do grupo responsável, voltando-se para eles, ou podem se consolidar na cidade como uma nova centralidade. De qualquer forma, interação e aglomeração produzem cidade.

Corrêa (2016) oferece uma visão abrangente das relações entre processos e formas urbanas, destacando diferentes tipos de relações, como convergência, divergência, refuncionalização, intercausalidade e o papel da escala espacial. A convergência refere-se a processos distintos que convergem para formas funcionalmente semelhantes, mesmo que possam ocorrer variações devido a limitações funcionais, locais e técnicas. Por outro lado, a divergência indica que um mesmo processo pode gerar formas diferentes,

contribuindo para a diferenciação espacial e a divisão territorial do trabalho entre regiões. A refuncionalização ocorre quando formas espaciais criadas no passado assumem novas funções no presente. A intercausalidade destaca a relação dialética entre forma e processo, em que ambos se influenciam mutuamente, sendo simultaneamente resultado e origem um do outro. Por fim, as relações entre processo e forma são influenciadas pela escala local de ação, que tem diferentes implicações devido às distintas intencionalidades dos agentes envolvidos.

Com base nessa análise, podemos inferir que a relação entre interação e aglomeração é influenciada pelas diversas dinâmicas que envolvem processo e forma. Especificamente para as cidades que estudamos, podemos observar que os processos gerais que levaram à instalação de portos secos no Brasil resultaram em formas urbanas distintas devido à singularidade de cada localidade. Embora haja divergências nas características específicas de cada cidade, ainda é possível identificar pontos de convergência na divergência, especialmente ao considerarmos o papel das cidades médias na rede urbana brasileira.

Entendemos as singularidades não como casos isolados, mas como possibilidades de compreender as interações que surgem em escalas mais amplas e que são demandadas por elas. Essas interações materializam dinâmicas de aglomeração próprias para cada cidade. Ao adentrarmos na escala da cidade, encontramos uma combinação de densidades e vazios que propiciam a consolidação de diversos empreendimentos e atividades, incluindo o porto seco e as operações logísticas.

4.3) Densidade e vazio

Mais do que falarmos em aglomeração de infraestrutura, abordaremos as densidades em contraponto aos vazios. Quando adentrarmos a escala da cidade, em todas as quatro analisadas, observamos a combinação deste par. A consolidação das atividades logísticas, em especial dos portos secos, ocorre em áreas com lotes vazios que oferecem possibilidades de expansão, contudo, com densidade técnica e normativa o suficiente para as tramas necessárias a seu pleno funcionamento.

Em um primeiro momento, gostaríamos de comunicar que vazio é aqui utilizado como uma área na iminência de ser ocupada. Não no sentido de vazio de função ou de conteúdo. O vazio é estratégico para a consolidação de empreendimentos logísticos, pois

permite a expansão e consolidação de outros empreendimentos, possibilitando a conformação de uma centralidade. Inclusive, porque tais vazios se configuram como áreas estratégicas para atuação do capital incorporador no ordenamento das cidades. O vazio, então, é cheio de interesses. E só é vazio se pensarmos no cheio.

De acordo com Cavalcanti e Alvim (2019), as definições de vazio urbano, em um primeiro momento, apontam para algo negativo, associado a processos de arruinamento e esvaziamento. No entanto, estudos mais contemporâneos apontam como possibilidades para manifestações artísticas, refuncionalização, entre outras, transformando o vazio urbano, então, em um fenômeno de natureza dupla.

Indo à gênese do termo francês “*terrain vague*”, apoiamo-nos nas ideias de Solà-Morales (2002) para quem *terrain* se refere a terrenos maiores, ligados à ideia física de uma porção de terra em condição expectante, potencialmente aproveitável. Já *vague* concilia a ausência de atividades com o sentido de expectativa, de liberdade. Para a autora, “*vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación*” (Solà-Morales, 2002, p. 187).

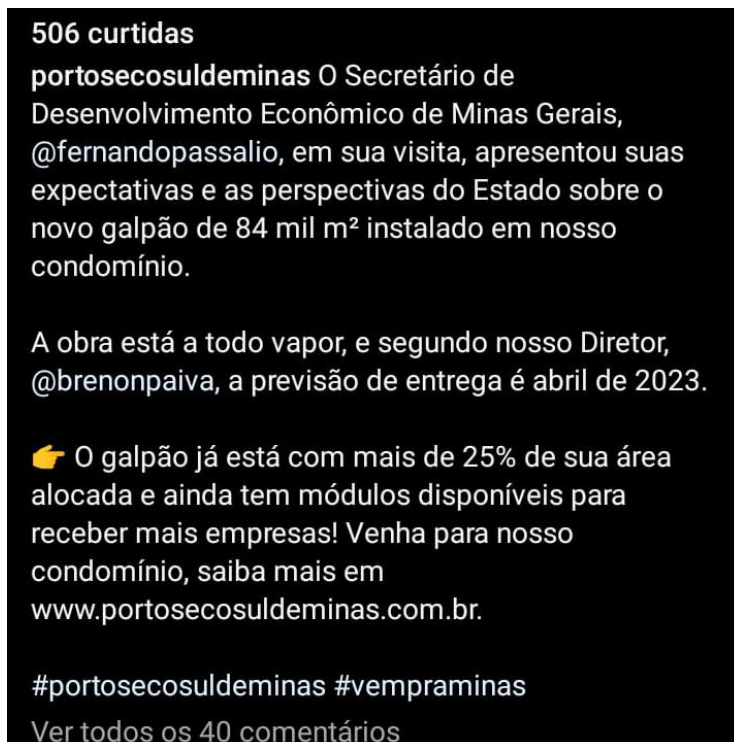
Salientamos a possibilidade de expectação. De expectativa. De especulação. Os terrenos vazios analisados não devem ser compreendidos como subjacentes ou rejeitados, mas como parte da expansão da cidade para essas áreas ou para a expansão do próprio empreendimento.

Para o primeiro caso, tomamos como exemplo Ribeirão Preto e seus agentes na produção da área do antigo porto seco. Destacamos que apenas a manutenção do porto seco no ambiente construído da cidade, mesmo sem uso, já indica que há interesses que vão além do imóvel, centrados na terra, pois ela é o insumo das negociações. Observamos também que a propriedade dos lotes vizinhos ao porto seco pertence a um único agente, a LafargeHolcim, e que nas proximidades há expansão da atuação da incorporadora MRV, uma das maiores do Brasil (Corrêa, 2021). Além disso, houve a alteração de terra rural para urbana com a incorporação da área ao perímetro urbano em 1998, um movimento que evidencia tanto a expansão da cidade para essa área quanto a ampliação das possibilidades de manipulação da renda da terra urbana. Reforçamos os papéis dos agentes proprietários e atuantes na área, pois acreditamos que são um vetor de força preponderante para a produção das cidades. Entretanto, seus papéis são complexos, pois a escala de suas ações - e de seus interesses - é mais abrangente do que a das cidades.

Já os vazios podem também ser preenchidos pela expansão do próprio empreendimento, como no caso do porto seco de Varginha, onde a Armazéns Gerais, a

empresa proprietária, adquiriu ao longo dos anos quase toda a área das adjacências atuais do empreendimento e do CIT, conforme é possível analisar nas matrículas de registro de imóveis. Além disso, as publicações na página do Instagram da empresa mostram a evolução das áreas apropriadas, confirmando a produção do ambiente construído como fundamental para seu êxito. O controle da propriedade nessas áreas, de certa maneira, também significa o controle dos interesses na expansão da cidade, uma vez que a relação entre o porto seco (enquanto empresa e agente privado) é muito próxima aos governos municipais e estaduais, como também registrado nas redes sociais. (Figuras 45 e 46).





Figuras 45 e 46 – Publicações do Porto Seco do Sul de Minas. Fonte - <https://instagram.com/portosecosuldeminas?igshid=NzZlODBkYWE4Ng==> .

Em Maringá, os vazios próximos às áreas do porto seco são paulatinamente ocupados, ora por atividades industriais, ora por outros centros de distribuição, respeitando os limites do zoneamento da cidade e, principalmente, mantendo-se como uma área na qual os preços médios da terra não são tão elevados, como já vimos, atendendo aos interesses do capital incorporador e fazendo parte da estratégia de reestruturação imobiliária na cidade (Amorim, 2015). Neste caso, a ocupação dos vazios está diretamente atrelada à expansão da cidade e, de certa forma, à ampliação da atuação da CSD - embora em menor medida quando comparada ao caso de Varginha.

Em Juiz de Fora, por sua vez, o bairro Dias Tavares é definido pela própria PJF como um aglomerado urbano isolado, o que pressupõe a existência de vazios. Da mesma forma que em Maringá, os vazios tendem a ser ocupados por atividades produtivas e voltadas à circulação, tanto em função da proximidade com o distrito industrial quanto pela proximidade a outras infraestruturas, como as facilidades advindas da BR-040. No caso de Juiz de Fora, em particular, temos uma área menos dinâmica do ponto de vista da ocupação e das atividades econômicas, talvez devido à grande distância da área central da cidade e às dificuldades de mobilidade.

É importante sublinharmos a presença de outras infraestruturas, como a BR-040, pois elas nos permitem aproximar da ideia de densidade que queremos promover aqui.

Como já citamos, a instalação de um porto seco é possível apenas em uma combinação de vazios e diferentes densidades de ocupação. Os vazios existem e são preenchidos em função das condições que a densidade proporciona.

No imaginário, quando se pensa em adensamento, geralmente se associa a um alto volume de construção, pessoas etc. A densidade evoca a ideia do que é compacto ou apresenta um excesso de conteúdo. Aqui, queremos chamar a atenção para a densidade do que não é necessariamente visível, mas sim das ações que configuram uma área como densa. É a estrutura subjacente que permite o desenvolvimento de um dado empreendimento e sustenta tanto a sua dimensão construída quanto à existência - e possibilidade - dos vazios.

Os estudos de densidade urbana tendem a contrapor uma cidade compacta a uma cidade dispersa e as suas vantagens para o planejamento urbano. Para Acioly e Davidson (1998, p. 16), “densidade torna-se um referencial importante para se avaliar tecnicamente e financeiramente a distribuição e consumo de terra urbana, infraestrutura e serviços públicos [...]”. Isto porque, para estes autores, altas densidades garantem maior volume de investimentos públicos, incluindo infraestruturas e serviços, contudo, há o risco de sobrecarga destes sistemas. No entanto, a opção pela dispersão significa um processo extensivo de ocupação do solo e, muitas das vezes, dispendioso.

“A densidade é bastante significativa para a performance econômica da cidade” (Acioly; Davidson, 1998, p. 25). É um dado levado em consideração por empresas e por políticas públicas em função da acessibilidade dos negócios. Nesta perspectiva, temos um alinhamento aos princípios das economias de aglomeração e das vantagens competitivas, como visto em Camagni (2005).

Para a instalação e consolidação dos portos secos, principalmente se os considerarmos como parte de uma trama infraestrutural, a lógica da densidade é aplicada. No entanto, a densidade do ponto de vista das redes se manifesta em uma combinação de escalas, em que cada infraestrutura ou empreendimento pode ter um alcance espacial específico em função das normativas e interesses que os regem. A densidade, neste caso, faz sentido quando pensamos na posição que um porto seco ocupa nas diferentes redes. Mesmo porque, se voltarmos às áreas adjacentes aos portos secos das cidades analisadas, visivelmente, elas não apresentam densidade.

As infraestruturas estão vinculadas ao conjunto de normas que garantem a sua existência e a sua apropriação como capital fixo durante todo o processo produtivo. A densidade normativa não é visível, mas existe e garante a coesão do ambiente construído.

Em especial para os processos de distribuição e circulação, destacamos a necessidade de uma densidade logística, pois acreditamos que ela combina elementos técnicos e normativos.

O avanço do meio técnico-científico-informacional (Santos 1994, 2004), dentre outros elementos, possibilitou alterações na logística. Nesta direção, há redirecionamentos neste setor que, mais do que nunca, tende a se voltar aos espaços e escalas globais, estabelecendo pontes diretas entre os núcleos urbanos e o ambiente externo. Por mais que seja tentadora a lógica reticular da logística, é preciso que retornemos a dimensão da cidade, pois há uma demanda muito grande por solo logístico para instalação de centros de distribuição (públicos ou privados), fazendo com que o mercado de terras e toda a dinâmica imobiliária ganhem centralidade nas discussões mais contemporâneas acerca da logística (Raimbault, 2016).

E, então, temos a relação entre densidade e vazio. É preciso vazios para expansão dos portos secos e das cidades, mas tais vazios precisam estar articulados à densidade das redes – que garante a posicionalidade específica de cada cidade. É preciso, portanto, conexão com o externo, mas também atenção aos elementos singulares para compreender as dinâmicas particulares que sintetizam os portos secos – em suas múltiplas escalas – e a expansão da cidade – em seus múltiplos interesses.

4.4) Conexão e desconexão

O par conexão e desconexão está diretamente ligado ao desenvolvimento das relações em rede de uma cidade e à sua posicionalidade reforçada pelas atividades logísticas e aduaneiras, que podem estar mais ou menos conectadas. Todavia, a desconexão aqui pode sugerir uma conexão mais forte com outros elementos, como aqueles em escala mais local.

Ao estudar a relação entre portos marítimos e cidade, Hall e Clark (2011) demonstram que a desconexão apresenta três dimensões simultâneas: espacial, econômica e institucional. A desconexão espacial é o afastamento das funções portuárias do espaço urbano como um todo. A desconexão econômica, por sua vez, demonstra que as atividades portuárias transcendem a escala da economia urbana, evidenciando que os interesses do porto e da cidade estão desconectados. E, por fim, a desconexão institucional refere-se ao modo de gestão dos portos e ao descompasso entre a governança urbana e outros níveis de Governo.

Esses autores associam os processos de desconexão, em grande parte, à containerização das economias de escala que permitiram uma interiorização de atividades portuárias, bem como uma não dependência direta dessas funções com o desenvolvimento urbano e suas instituições. Por isso, esses processos sugerem situações em que uma área apresenta elementos que garantem um fluxo contínuo sem estar excessivamente fixo ou dependente de qualquer aspecto específico, como uma cidade ou uma legislação. Para isso, há um espraiamento de atividades logísticas para intersecções entre redes marítimas e terrestres.

Nesse contexto, os portos secos se estabelecem como complemento de uma política de conexão das atividades portuárias e de promoção da interconexão das áreas onde estão localizados com outras redes. Não necessariamente há conexão direta entre a cidade e as redes das atividades portuárias. O alcance espacial do porto seco pode divergir do da cidade, como já analisamos.

Para Raimbault (2015), a desconexão espacial é uma singularização da periurbanização logística. Este autor, ao olhar para a periferia francesa, demonstra que a articulação entre o imobiliário e o logístico tem participação significativa na expansão urbana. No caso estudado pelo autor, ele demonstra que armazéns e outras infraestruturas logísticas estão localizadas nos municípios periurbanos das principais áreas urbanas da região metropolitana de Paris, sendo que grande parte das construções ocorreram em áreas contíguas à estrutura urbana das cidades. Para este autor, *“la géographie logistique est de plus en plus périphérique”*⁶⁵(Raimbault, 2015, p. 104), isto porque os empreendimentos logísticos estão cada vez mais distantes das principais áreas centrais. Ele sintetiza: *“le développement logistique était relativement dilué dans le développement urbain et périurban général [...] Ce développement est maintenant à l’avant-garde de la croissance urbaine, son front s’autonomise de celui du développement urbain général”*⁶⁶ (Raimbault, 2015, p. 106).

A desconexão espacial, neste caso, se dá em relação aos grandes centros urbanos e a possibilidade de produção do espaço proporcionada pela logística. Logística esta cada vez mais associada aos setores fundiários e imobiliários, uma vez que além de ser uma

⁶⁵ “A Geografia Logística é cada vez mais periférica” (Tradução Livre).

⁶⁶ “O desenvolvimento logístico estava relativamente diluído no desenvolvimento urbano e periurbano geral [...] Esse desenvolvimento agora está na vanguarda do crescimento urbano, seu fronte se autonomiza em relação ao desenvolvimento urbano geral” (Tradução Livre).

fronteira da expansão urbana é também uma fronteira de investimentos (Magnani; Sanfelici, 2022).

Nesta perspectiva, o risco que se corre e se atrela à desconexão econômica e institucional é uma desconexão entre a produção dos espaços logísticos e a produção das cidades. Ainda de acordo com Raimbault (2015) e seus estudos sobre a França, há dois processos distintos de implantação de empreendimentos logísticos: a instalação logística em zonas industriais pré-existentes ou a produção de ambientes construídos dedicados à logística. O primeiro caso resulta em uma integração entre o desenvolvimento urbano e o desenvolvimento logístico, uma vez que há uma maior convergência de interesses; enquanto o segundo engendra uma maior segmentação do espaço, pois os interesses estão desalinhados e são ora do centro urbano, ora do setor logístico.

Esses fatos nos levam a resgatar os pares relacionais até aqui analisados. O porto seco pode expandir-se, expandir a cidade ou ambas as coisas. Da mesma forma, quando há maior desconexão entre os interesses e uma menor densidade normativa, os empreendimentos tendem a se vincular mais a escalas internas e singulares de cada cidade. A conexão, garantida pela acessibilidade das redes e que reposiciona a cidade - e não o porto seco - na dinâmica das redes, é assegurada pela conexão, entre outros fatores, do espaço, das instituições e da economia. Tramas convergem para a conexão, mesmo que a desconexão esteja produzindo cidades mais extensas.

A expansão da cidade, neste caso, pode gerar a homogeneização das atividades e, posteriormente, a segmentação e diferenciação das configurações espaço-temporais a partir das desconexões entre os interesses dos agentes - e suas escalas de atuação. Isso pode ser observado em Maringá. A ausência das funções do porto seco está mais relacionada ao descompasso entre as escalas de poder e a forte conexão dessas escalas com os grupos econômicos locais e regionais, bem como com a herança das práticas rentistas que conectam a área adjacente ao porto seco mais às dinâmicas locais do que às demandas em rede. É importante observar que, diferentemente do apontado por Raimbault (2015), o porto seco de Maringá nasce em uma zona tipicamente industrial. Embora a função de distribuição do imóvel se mantenha, atende a outros objetivos.

O desenvolvimento de uma área dedicada para as atividades logísticas demanda mais conexão entre as partes, inclusive, trazendo à baila o papel de proprietários fundiários e promotores imobiliários⁶⁷, uma vez que há uma crescente demanda por solo

⁶⁷ Para Raimbault (2015), quando a implantação das atividades logísticas ocorre em uma zona industrial já existente, a questão imobiliária se resume a construção e vendas de novos edifícios, não sendo o papel do

logístico. Da mesma forma, é necessária uma maior atuação do Estado e do fundo público quase como subsidiários da densidade necessária para promoção do preenchimento dos vazios – e consequentemente, da maximização das possibilidades de conexão.

A desconexão espacial que pode surgir na produção dos espaços logísticos está diretamente relacionada à privatização dessas áreas e das infraestruturas que lhes são tributárias. Isso ocorre porque há a criação de áreas específicas, com capacidade de transcender escalas, e que são separadas dos outros elementos da cidade, como observado no caso de Ribeirão Preto. Scatena (2022) e Barros (2023c) demonstram como a instalação de atividades logísticas ressalta a desigualdade e a diferenciação socioespacial na Zona Norte de Ribeirão Preto, ao segmentar não apenas as atividades econômicas a partir da expansão do complexo aeroportuário e da instalação de condomínios logísticos, mas também ao restringir os direitos das pessoas à habitação.

A contradição existe, dentre outros elementos, pois *“that relationships between ports and cities, in more general terms, are open-ended, continuous, and historically contingent political processes in which actors seek to exploit, and if necessary to create, spaces of engagement”*⁶⁸ (Hall; Clark, 2011, p. 31). Considerando as relações entre portos e cidades como um processo aberto, então, os vetores de força responsáveis pela maior ou menor conexão entre as partes envolvidas dependem, inclusive, das singularidades de cada área.

Se tomarmos como exemplo Juiz de Fora, temos no porto seco o clássico caso de desconexão. Isto é, o mesmo grupo responsável pelo porto do Rio de Janeiro, em suas políticas de ampliação, se torna responsável pelo porto seco de Juiz de Fora, conectando-o com as redes logísticas. No entanto, não exercendo força o suficiente – e nem intencional – de conectar o porto seco a cidade ou a região mais próxima. Coexistem então, em específico no bairro Dias Tavares, o espaço da Multiterminais e o espaço da cidade. Coexistem, mas estão desconectados e, por isso, não interagem.

De forma semelhante ocorreu em Ribeirão Preto quando o porto seco da Rodrimar estava em funcionamento. A conexão direta com o porto de Santos e o vínculo a partir dos agentes responsáveis complexificavam as relações em rede sem necessariamente

promotor imobiliário tão determinante quanto nos casos de produção de novas áreas. O promotor imobiliário, quando na produção de áreas dedicadas a logística, assume papel político no desenvolvimento e planejamento, uma vez que é peça chave nas negociações entre todas as partes interessadas.

⁶⁸ “Que as relações entre portos e cidades, em termos mais gerais, são processos políticos abertos, contínuos e historicamente contingentes nos quais os atores buscam explorar e, se necessário, criar espaços de envolvimento”. (Tradução Livre).

contato com a cidade. No entanto, quando o porto seco deixa de funcionar, a terra e o imóvel onde antes estavam instaladas suas atividades passam a fazer parte da dinâmica mais restrita ao mercado imobiliário, como um espaço a ser especulado - mesmo que para outras atividades logísticas. Da mesma forma, ao se pensar em um novo porto seco a partir da ampliação e privatização do aeroporto regional, a dinâmica local também se torna um dos elementos fundamentais para a execução do projeto. Este projeto tem seu sucesso associado, em grande parte, aos fluxos e conexões que ele prospectará.

Em Varginha, por sua vez, temos uma conexão próxima do porto seco com a cidade, muito em função dos agentes responsáveis. A conexão com a cidade é acompanhada da conexão com outras instituições e com a economia regional oriunda da formação socioespacial cafeeira. O alinhamento entre as partes envolvidas garante que o porto seco prospere e que a cidade de Varginha se torne alvo de outros investimentos privados. A expansão da cidade, neste caso, não gera uma desconexão espacial e tampouco uma maior segmentação da divisão social do espaço.

Conexão e desconexão, em síntese, podem ser entendidas a partir dos graus de articulação entre as partes envolvidas. Ou seja, a desconexão não implica, necessariamente, na total desarticulação, mas sim na maior ou menor força de determinadas frentes e interesses.

A seguir apresentaremos as continuidades e discontinuidades como síntese de todos os outros pares relacionais até aqui apresentados, aglutinando os aspectos gerais, particulares e singulares da relação entre os portos secos e as cidades.

4.5) Continuidades e discontinuidades

As continuidades e descontinuidade podem ser lidas desde muitos pontos de vista. Um não exclui a existência do outro, mas é preciso que façamos escolhas (Sposito, 2017). Aqui, as escolhas foram sendo elencadas a partir dos vetores e processos que incidiram sobre as cidades estudadas. As cidades, em muito, tomadas como ponto de partida para apreensão de processos mais amplos.

Em Sposito (2004; 2010; 2018), vemos a importância de associar continuidades e discontinuidades ao espaço e ao tempo. Quando pensamos na descontinuidade, por exemplo, temos transformações atinentes ao conteúdo da cidade que se associam às descontinuidades na/da urbanização, que se referem a rupturas ao longo do tempo e às mudanças no curso da urbanização.

As discontinuidades da cidade habitam o plano objetivo e material e, por isso, pode ser algo mais simples do que perceber, no plano subjetivo, as discontinuidades urbanas (Sposito, 2010). Isso não anula, no entanto, o esforço de estudar as formas espraiadas e as tendências de produção do espaço urbano, mas urge que façamos isso desde uma perspectiva relacional e multivariada.

Isto porque as discontinuidades territoriais estão previstas pelas continuidades espaciais e se materializam em função delas:

Com efeito, muitas vezes, a discontinuidade territorial é possível porque a continuidade espacial se fortalece por meio de ampliação de infraestruturas de circulação e comunicação (sistema viário, sistema de fornecimento de água ou captação de esgotos, redes de telefonia, televisão e internet etc.) e pela difusão do acesso aos equipamentos que possibilitam os deslocamentos e os contatos (veículos automotivos, antenas, microcomputadores etc.). Quando essas duas dinâmicas – discontinuidade territorial e continuidade espacial – ocorrem simultaneamente e se articulam, pode se reconhecer, no plano da forma urbana, a constituição de rupturas no tecido urbano e, no plano das dinâmicas e processos, a realização da integração espacial (Sposito, 2004, p. 204).

Parte do excerto acima, então, a construção do nosso principal ponto de vista: tomamos as discontinuidades territoriais em associação com as continuidades espaciais, a primeira habitando a escala das formas e da cidade e a segunda respondendo aos processos gerais de acumulação capitalista em associação as tendências da urbanização contemporânea. O que buscamos identificar é como as cidades sintetizam o que é geral da conjuntura capitalista e o que é singular da sua expansão territorial a partir das particularidades identificadas.

É um esforço de:

[...] reconhecer processos gerais, por meio dos modos como eles se consubstanciam diferentemente no plano particular e, tanto mais, singularmente, sempre com o objetivo de avaliar as razões pelas quais as desigualdades e as diferenças se expressam em cada situação analisada. (Sposito, 2016, p. 46)

Portanto, acreditamos que ao expandir territorialmente as cidades, os portos secos são empreendimentos que ocasionam ruptura na ocupação do solo. Se localizam, nesta direção, na confluência entre as discontinuidades e as continuidades, uma vez que se distanciam dos centros tradicionais das cidades, estando em eixos de expansão, mas obedecem a uma lógica marcada por pontos interligados que se atrelam, principalmente, com as demandas e exigências da totalidade da rede urbana.

A interiorização destes estabelecimentos, principalmente, em cidades médias confere a esses núcleos complexidades no que diz respeito às interações com diversas instituições e agentes globais do capitalismo, colocando-as em redes nacionais e internacionais de circulação do capital. Para Peyrelongue (2014, p. 117), o porto é um nó que exerce atração sobre inúmeras redes, produzindo “uma articulação múltipla de âmbitos territoriais desiguais e distantes”.

Apesar das descontinuidades territoriais, a lógica urbana é marcada por outros processos espaço-temporais como a continuidade espacial, a homogeneização do processo de produção espacial, a heterogeneização do papel e das funções das cidades, a interconexão de escalas geográficas e a maior mobilidade do capital (Catelan, 2013), os quais fazem parte da gama de interações espaciais possíveis.

O principal processo tomado como pano de fundo foi o da expansão territorial das cidades. Isso implica que retomemos a escala da cidade em associação à escala urbana. Ou as mudanças na forma em associação aos processos gerais. Assumiremos, portanto, a relação entre continuidades e descontinuidades como mais uma relação de escalas.

Para Sposito (2010, p. 126),

Ao nos atermos às formas urbanas produzidas, uma marca importante tem sido a da tendência à descontinuidade dos tecidos urbanos, por meio do parcelamento de terras rurais para finalidade urbana, loteamentos esses estabelecidos a certa distância das áreas urbanas já constituídas, gerando uma ruptura na unidade territorial das cidades.

A autora, entre outros aspectos, salienta a ruptura no tecido. Associa, portanto, as descontinuidades às rupturas, inaugurando, de certa forma, um novo paradigma na produção das cidades, muito mais dispersas do que as cidades do século XX. Isto porque “a lógica da expansão territorial urbana tem prevalecido nas últimas décadas” (Sposito, 2010, p. 132).

No entanto, ressalta que não há uma “oposição entre concentração e dispersão, entre continuidade e descontinuidade”; é preciso reconhecer quais as dinâmicas e processos são verdadeiras transformações na cidade e na urbanização e quais não configuram rupturas significativas (Sposito, 2010, p. 129). Nesse esteio, os processos que geram cidades mais ou menos dispersas estão intrinsecamente associados (Font, 2007).

A expansão da cidade em saltos, produzindo áreas descontínuas territorialmente, é uma tendência e responde aos interesses de agentes fundiários e imobiliários (Sposito, 2010) quando na implementação de novos loteamentos e de novas áreas vazias – a serem especuladas e preenchidas. Quando discutíamos densidade e vazio, fazíamos alusão a

isso, a possibilidade de esperar no vazio – uma das características da descontinuidade territorial.

As continuidades e descontinuidades são marcadas por diferentes vetores de força que vão garantir, para cada cidade em relação aos portos secos, uma singularidade. Não singularidade do ponto de vista do que é excepcional ou exceção, mas em sua relação com o geral e na materialização de coisas particulares (Cheptulin, 1982). “Cada formação material, cada coisa representa a unidade do singular e do geral, do que não se repete e do que se repete” (Cheptulin, 1982, p. 194). Os portos secos, nesta perspectiva, são materializados como um objeto particular nas cidades analisadas, representando vetores gerais e singulares que irão se expressar na expansão de cada uma delas, expansão essa marcada pelas continuidades e pelas descontinuidades.

Corrêa (2010) salientou que as continuidades e descontinuidades se manifestam de diferentes modos⁶⁹. Para o autor, em uma tentativa de categorizá-las, existem: continuidade ativa e ascendente, continuidade sem expressão ou à margem, descontinuidade fragmentada com inúmeros hiatos, descontinuidade temporária com uma única interrupção. O que ele propõe com a tipologia é a apreensão das diferentes intensidades que configuram os processos.

Como mencionamos, tomamos como pano de fundo principal o processo de expansão territorial das cidades e, a partir dele, podemos traçar os diferentes ritmos que marcam a relação entre continuidades e descontinuidades em cada cidade. A partir das tipologias de Corrêa (2010) definimos:

- a) Continuidade ativa e ascendente: Apresenta uma linha regular na relação entre porto seco e cidade, em que as continuidades espaciais garantem a expansão da cidade e dão subsídio para o pleno funcionamento do empreendimento. Há uma sinergia entre as diferentes partes envolvidas e um crescimento tanto do porto seco, quanto da cidade.
- b) Continuidade sem expressão, à margem: A continuidade espacial garante a descontinuidade territorial, mas de maneira mais tímida. Há um descompasso entre os interesses dos portos secos e dos outros agentes da cidade e, por isso, mesmo que haja uma expansão marcada pelo arcabouço infraestrutural e

⁶⁹ Neste texto, o autor faz referência as continuidades e descontinuidades na Geografia Brasileira e em suas trajetórias ora marcada por permanências, ora por inflexões. Apropriamo-nos das ideias de Correa para elaboração das nossas teses sobre continuidades e descontinuidades nas relações analisadas.

normativo, há pouca interação entre porto seco e cidade. A continuidade espacial garante o crescimento das bordas para fora.

- c) Descontinuidade fragmentada, com inúmeros hiatos: A expansão territorial é marcada por inúmeros saltos em que cada área produzida pouco interage na totalidade das relações. Há uma alta especialização dos eixos descontinuados que tendem a atender mais a demandas externas do que aos processos da cidade.
- d) Descontinuidade temporária, com uma única interrupção: Há um único salto que garante a produção da área em expansão, o que garante uma centralidade continuada e, por isso, maior possibilidade de interação entre a área do porto seco com a totalidade da cidade. Em cidades menos complexas e de menor tamanho territorial, há tendência por estes processos tanto em função da força de agentes locais quanto pelas limitações de crescimento.

Mas, como propomos, continuidades e descontinuidades devem ser trabalhadas de maneira articulada e a relação entre elas nos ajuda a entender a relação entre portos secos e cidades. Por isso, traçaremos relações entre as tipologias acima descritas e os casos analisados, não como uma tentativa de empiricizar as tipologias, mas como exercício analítico.

A continuidade ativa e ascendente, associada à descontinuidade fragmentada com inúmeros hiatos, é observada em cidades mais complexas do ponto de vista da estrutura urbana, as quais possibilitam eixos simultâneos de expansão urbana que coexistem, mas não interagem por representarem segmentos distintos. A continuidade não só garante a expansão, como possibilita a implementação de outras infraestruturas e empreendimentos. Em Ribeirão Preto, por exemplo, a desativação do porto seco não marcou uma ruptura nas atividades logísticas da cidade, devido ao alinhamento entre as partes envolvidas e ao reconhecimento da importância desse empreendimento para a inserção da cidade na divisão territorial do trabalho e nas redes urbanas. A opção pela implementação de um novo porto seco em associação ao complexo aeroportuário garante mais um salto de expansão, tanto na ruptura do uso do solo e na produção de outros ambientes construídos, quanto no incremento das funções na rede urbana.

Por outro lado, a continuidade ativa pode ser associada a uma descontinuidade temporária. A alteração do local das atividades do porto seco de Varginha, por exemplo, representou uma ruptura no uso do solo e a produção de um novo ambiente construído

que, ao longo do tempo e do incremento das funções na área, pode ser considerado um eixo de centralidade logística. E de expansão da cidade para estes fins. A continuidade garantida pela boa relação das partes envolvidas tanto na formulação de ossaturas jurídicas, quanto na implementação de infraestruturas, garante uma maior proximidade da cidade com a área do porto seco, ressaltando, entre outros aspectos, a força dos agentes locais.

A força dos agentes locais também pode se associar a continuidades espaciais mais tímidas. Ou, a força dos agentes locais é tamanha que supera interesses em rede e garante descontinuidades únicas – para fortalecimento do seu centro de poder – e continuidades à margem, em que o crescimento, das bordas para fora, visa atender uma hinterlândia mais próxima. Como no caso de Maringá, em que o desalinhamento entre as partes envolvidas no porto seco descontinuou as atividades aduaneiras, mas continuou as atividades de distribuição de um grupo econômico local que garantiu o seu poder a partir do imóvel – e da terra – e das continuidades engendradas pela rede urbana imediata.

Em Juiz de Fora, por sua vez, os inúmeros saltos de crescimento da cidade geraram, na área do porto seco, um eixo especializado que não interage nem mesmo com o bairro em que está localizado. O porto seco volta-se às suas próprias margens e tem seus processos continuados pela lógica espacial da Multiterminais. Do ponto de vista do grupo responsável, então, há uma continuidade ativa e ascendente que garante a existência do empreendimento. No entanto, quando pensamos na sua relação com a cidade, observamos que o crescimento se dá das bordas para fora, com pouca ou nenhuma interação entre as áreas da cidade.

Reconhecemos, além das interações traçadas, a existência de inúmeras outras possibilidades. Queremos ressaltar, mais uma vez, que a relação entre continuidades e descontinuidades, além de jogos escalares, nos permite a apreensão entre a relação geral, particular e singular como parte do exercício das pesquisas comparadas (Sposito, 2016).

Além disso, não propositalmente, deixamos por último a análise do par continuidades e descontinuidades, pois todos os outros pares descritos anteriormente estão contidos pelas continuidades espaciais e descontinuidades territoriais, da mesma forma que eles próprios contêm permanências e rupturas.

Elaboramos, a seguir, um quadro dos pares aqui tratados e como eles materializam descontinuidades e refletem continuidade, ou incorrem e decorrem desse par-relacional-síntese (Quadro 5).

Continuidades espaciais e descontinuidades territoriais				
Vetores Pares	Introversão e Extroversão	Aglomeração e Interação	Densidade e Vazio	Conexão e Desconexão
	Formas	Formas	Formas	Formas
	Os elementos de introversão e extroversão ora apontam para uma maior relação do porto seco com a cidade, ora para a relação do porto seco com o exterior. Para as formas, é possível pensarmos na existência de bordas mais ou menos articuladas com o conteúdo das cidades a partir da existência de elementos de mobilidade urbana e da proximidade de comércios cotidianos etc.	Os portos secos tendem a se localizar em áreas estratégicas do ponto de vista da rede urbana, possibilitando interações diversas ocasionadas ora pela cidade, ora pelas empresas. O princípio das economias de aglomeração aqui se aplica mais as escalas da rede do que da cidade, uma vez que nas cidades analisadas os portos secos ocupam áreas pouco aglomeradas do ponto de vista das formas e funções, mas altamente aglomeradas em relação as infraestruturas, em especial de distribuição e circulação.	O crescimento em saltos produz vazios na cidade passíveis de especulação. É visível do ponto de vista da cidade estendida. A densidade de infraestruturas também é visível, embora o que garanta a proliferação de vazios seja, dentre outros elementos, a densidade das normas.	A relação entre porto seco e cidade apresenta uma desconexão territorial pelos empreendimentos estarem distantes e pouco interagirem com as cidades, no entanto, a sinergia entre as partes envolvidas garantem uma maior ou menor proximidade relativa com a cidade e seus conteúdos.
	Agentes	Agentes	Agentes	Agentes
	Os agentes locais e as suas relações com os agentes envolvidos com os portos secos, como os gestores e o poder público, garantem maior ou menor extroversão do empreendimento. A força dos agentes locais tende a marcar a relação do porto seco (o imóvel e a terra) com a cidade.	Da mesma forma que para a introversão e a extroversão, os agentes locais têm peso nas relações de interatividade do porto seco. Quando há uma maior força dos agentes locais do que de agentes externos, o porto seco tende a proporcionar mais aglomeração e interação com a cidade e seu entorno.	Aqui, os agentes fundiários e imobiliários ganham centralidade na produção dos vazios e na especulação destas áreas. Da mesma forma, há uma forte participação de agentes públicos ao garantir a densidade técnica e normativa e o arcabouço infraestrutural para aumento de possíveis rendas.	Os agentes responsáveis pelos portos secos têm força o suficiente para garantir que uma área seja desconexa territorialmente da cidade e não sofra maiores prejuízos. No entanto, quanto maior for a sinergia entre as partes envolvidas, maiores possibilidades de continuidade espacial através dos interesses.

Redes	A rede urbana e a rede técnica, que se confundem, são o plano de fundo principal para a extroversão de uma cidade. No entanto, as redes que um empreendimento pode traçar e a sua posição no interior destas redes pode desvinculá-lo do alcance espacial das cidades.	A aglomeração da rede urbana garante a instalação de um porto seco em uma cidade, de uma maneira estratégica. Apesar disso, a interação de outras redes e a possibilidade de interatividade de cada uma delas é que garante o sucesso de um empreendimento, como um porto seco. E isto pode estar ou não associado as interações e a interatividade de cada cidade.	A densidade é atrelada, diretamente, a existência da rede técnica e da rede normativa. Redes estas que garantem também a existência dos vazios e a possibilidade deles serem preenchidos.	Conexão e desconexão sugerem a existência de redes. A desconexão de um porto seco com a cidade depende das redes que o porto seco materializa e pertence a possibilidade de garantirem conexão com outras áreas. Mais uma vez aqui, as redes dos portos secos e das cidades podem ser distintas e apresentar alcances diferentes, mas a rede urbana é ainda o plano de fundo preferencial.
Ritmos	Apontam para permanências e rupturas à medida que se um ritmo for mais acelerado e visar o tempo de rotação dos capitais envolvidos, as áreas tendem a ser mais extrovertidas e de maior comunicação com outras escalas. A continuidade espacial garante o ritmo das relações mesmo que custe a produção de hiatos territoriais.	O ritmo da interação é ditado pelas continuidades espaciais à medida que uma cidade, ou um empreendimento, é mais ou menos interativo a depender das redes que ocupam. Por sua vez, a aglomeração que pode surgir das interações é produzida a partir de um salto territorial.	O ritmo dos vazios é diretamente relacionado ao interesse dos agentes especulativos. A existência de vazios pressupõe as descontinuidades, mas o ritmo é ditado pelas relações contínuas.	Os ritmos da conexão, embora em um primeiro momento sejam considerados como rápidos e intensos, nesse caso demonstram que são altamente dependentes dos emparelhamentos locais. Diferentemente dos ritmos das desconexões que pressupõem que uma área <i>per se</i> pode garantir interações em rede sem depender diretamente da cidade, tendo o ritmo ditado pelo êxito de um empreendimento.

Quadro 5 – Continuidades espaciais e descontinuidades territoriais. Organização da autora.

O quadro é preenchido pelos pares relacionais apresentados neste capítulo e por vetores que sintetizam as relações entre portos secos e cidades, a saber: formas, agentes, redes e ritmos. Sobre as formas, destacamos, principalmente, o visível, as relações de cada um dos pares com o ambiente construído. Na linha dos agentes, nos preocupamos em salientar as principais frentes de atuação em cada par e as suas escalas de atuação, ora mais local, ora mais distante, implicando na coesão das partes envolvidas na consolidação dos portos secos nas cidades. Em associação aos agentes, destacamos as redes que sintetizam os diferentes processos analisados, sendo a rede, inclusive, uma das formas que despontam na relação entre portos secos e cidades. Por fim, os ritmos apontam as permanências e rupturas de cada realidade analisada, indicando aprofundamento de alguns processos, como de reestruturação urbana e das cidades, em detrimento de outros.

CONCLUSÕES

Para iniciarmos a elaboração de pontos gerais e conclusivos da tese, retomamos o nosso objetivo geral: *analisar a relação entre portos secos e cidades, tanto na perspectiva da expansão territorial das cidades quanto no peso destes empreendimentos em realocar os núcleos urbanos em diferentes redes e alterar a sua posicionalidade na trama escalar.*

Acreditamos, com a exposição dos capítulos e das principais argumentações, que os portos secos não são centrais para a expansão das cidades, mas fazem parte do conteúdo da expansão componentes das lógicas contemporâneas de logística, competitividade e, principalmente, de dinâmicas imobiliárias mais amplas que determinam, em síntese, a localização e a posição dos empreendimentos nas cidades a partir de um conjunto de interesses.

Já enquanto uma infraestrutura, os portos secos, a depender da força dos elos entre os agentes envolvidos, têm a capacidade de saltar escalas e transitar em redes distintas, podendo alterar a posicionalidade das cidades nas tramas escalares, em associação a outras infraestruturas ou até mesmo apresentar um alcance espacial específico, diferente do da cidade.

Achamos importante destacar a competitividade que empreendimentos como portos secos podem indicar no período contemporâneo, sobremaneira, se pensarmos nas manifestações hegemônicas da logística e da produção do espaço. As densidades técnica e normativa, bem como a seletividade espacial da instalação das infraestruturas e das condições gerais de produção, ressaltam os eixos de privatização do espaço e o controle corporativo dos fluxos, nos quais escalas intermediárias, como a regional, correspondem à materialização de arranjos de interesses e intencionalidades.

Tanto para a escala da cidade, quanto para as tramas escalares, temos diferentes vetores de força que incidem sobre os processos gerais e materializam, na singularidade das cidades, distintas dinâmicas espaciais. Apresentaremos quatro grupos de pontos para nos ajudar a pensar nas elaborações finais desta tese.

O primeiro deles versa sobre as escalas. O fio condutor desta tese. Delimitar os portos secos como objeto e tema de pesquisa pressupõe o debate escalar à medida que a natureza de suas atividades é inerente ao movimento. Não apenas pelo desembarço e distribuição de mercadorias e despachos aduaneiros, mas por permitir a produção e o entrelaçamento de escalas geográficas e a apreensão da produção social da escala.

Das escalas geográficas podemos inferir as diferentes espacialidades que emergem desde ou até portos secos: desde os portos secos temos as espacialidades reticulares que surgem das suas movimentações comerciais a partir das empresas lotadas nos empreendimentos, gerando uma resultante espacial com alcance específico; de forma semelhante, temos as dinâmicas que chegam até os portos secos gerando outras rotas espaciais e, ainda, também chegam até os portos secos a produção de outras infraestruturas, como prolongamento de rodovias, ampliação dos seus galpões etc. que também configuram a produção de novas e operacionalização de velhas escalas espaciais.

A cidade, neste caso, também chega até o porto seco. Como vimos nas imagens temporais, as áreas onde os empreendimentos estão localizados foram se adensando aos poucos em função de uma série de eventos e pelo próprio desenrolar da conjuntura. Se antes as atividades portuárias tradicionais iam até as cidades, ou seja, se localizavam preferencialmente nos grandes centros, a expansão dos sistemas técnicos, normativos e a própria complexificação da urbanização brasileira agora permitem novas localizações para as instalações aduaneiras, indicando novas possibilidades para a relação porto-cidade. No entanto, não foi nosso intuito com esta tese demonstrar que o porto seco *per se* é capaz de ocasionar uma série de rupturas nos padrões espaciais das cidades, mas buscamos alocá-los dentro de conjuntos mais amplos de mudanças quantitativas e qualitativas na intersecção entre capitalismo e urbanização.

Tudo isso está previsto na produção social da escala e na consideração dos seus processos constitutivos. Considerar o espaço e suas dinâmicas a partir das implicações sociais dos diferentes constructos nos levam a duas elaborações nesta etapa final: i) a instalação de um porto seco depende de vantagens comparativas, ou seja, de localização/espaço produzido e disputado por relações sociais concretas; ii) os portos secos, pela sua natureza normativa e técnica e pelos seus fortes lastros com a terra urbana, podem ser apreendidos a partir dos agentes que imprimem nas cidades suas topologias e, portanto, formas, apropriando-se e fortalecendo traços estruturais de desigualdade socioespacial.

A produção social da escala, no capítulo um, pode ser lida a partir da configuração dos diferentes contextos georregulatórios que, a partir de disputas e relações concretas, projetaram espacialidades ora mais, ora menos espoliativas a partir de diferentes mecanismos, como as privatizações e concessões, que também são disputados em políticas de escala e utilizando as escalas como política.

As políticas de implantação dos portos secos, por exemplo, além de alterar a divisão territorial da distribuição de cargas e circulação no Brasil, também representou mudanças na divisão social do espaço da cidade e culminou em novas (ou não) geometrias de poder multiescalares, como analisado no capítulo dois.

A proposta das tramas dos capítulos um e dois, dispostas na mesma configuração, buscam representar as diferentes possibilidades de tessitura das escalas geográficas e da produção do espaço, considerando elementos concretos e dispostos intencionalmente no espaço, uma vez que são pensados e produzidos em contextos e conjunturas espaço-temporais específicas. Se utilizarmos as tramas como lentes analíticas, em especial a trama desde os portos secos do capítulo dois, podemos entender as formas e os conteúdos da expansão territorial das cidades dispostas no capítulo três. Isto é, que as normas e as técnicas (elaborações sociais e, portanto, intencionais) atuam no espaço-tempo geram sistemas de infraestruturas, dos quais os portos secos fazem parte, e participam de movimentos de reestruturação da cidade tanto nos espaços regionais contínuos como descontínuos.

As continuidades e descontinuidades foram a proposta do capítulo quatro como o par analítico-relacional que permite sintetizar, dentre outros aspectos, a relação entre os portos secos e cidades. Sintetizar esta relação depende diretamente da mediação das escalas aqui acionadas de forma diferente pelos outros pares que compõem o último capítulo.

O segundo grupo de questões que lançamos como forma de síntese para esta tese tangencia os agentes. A obra seminal de Corrêa (1999)⁷⁰ sobre os agentes produtores do espaço urbano abriu caminhos para pensarmos e sistematizarmos os diferentes setores, suas categorias e formas de atuação no espaço urbano. No entanto, a atualidade propõe que interpretemos este quadro considerando-os nas tramas escalares anteriormente citadas. Ou seja, por mais que a ação concreta de um promotor imobiliário seja/esteja na escala local e da cidade, ele cada vez mais se articula com grupos e outros setores do capital que são/estão multiescalonados. Da mesma forma, os proprietários fundiários que agora, além da terra como reserva de valor, lidam também com a terra como ativo financeiro (Melazzo, 2019).

Na esteira de absorver a maior complexificação dos agentes, propomos nesta tese a compreensão deles, a partir das suas coalizões e intencionalidades, como vetores de

⁷⁰ Para Corrêa (1999), os agentes produtores do espaço urbano são: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

força capazes de alterar tanto a divisão territorial do trabalho quanto a divisão social do espaço. Isto é, a capacidade de transitarem em diferentes escalas e alterarem, desde os portos secos, a posicionalidade e inserção das cidades em diferentes redes e condicionarem os conteúdos da expansão territorial das cidades.

As diferentes escalas de atuação dos agentes não devem ser lidas como a sua maior ou menor complexidade ou capacidade de movimentação. Até mesmo porque os agentes devem ser compreendidos a partir dos seus contextos institucionais, sociais, econômicos e históricos, em um exercício que identifique suas intencionalidades atreladas ora às conjunturas, ora às suas estruturas prévias.

Durante a tese, identificamos e citamos agentes envolvidos nas tramas dos portos secos. Argumentamos que quanto mais coesão entre as partes envolvidas e seus interesses, maiores as chances de o porto seco ser bem-sucedido do ponto de vista das redes. Destacamos o Estado (em suas instâncias Federal, Estadual e Municipal), os proprietários da terra, os gerentes e concessionários dos portos secos e as empresas e unidades locatárias. Dentre esses, é necessária a coerência técnica e normativa para o pleno funcionamento do porto seco nos levando ao entendimento destes agentes como os entremeios da relação porto seco e cidade.

Entretanto, isto não significa que um agente não tão relacionado aos outros é enfraquecido, apenas apresentam escalas de atuação – espaciais e políticas – diferentes, o que os levam a uma maior ou menor desconexão com a relação porto e cidade.

A partir das conexões e desconexões, junto aos outros pares do capítulo quatro, buscamos apontar e sintetizar a relação entre esses agentes e as possíveis dinâmicas espaciais. Isto foi possível, porque anteriormente nos capítulos, principalmente nas partes mais descritivas, identificamos os vetores em cada cidade e, em específico no capítulo um, os grandes agentes políticos e reguladores que implementaram os diferentes contextos georregulatórios.

O terceiro grupo que queremos chamar atenção é o das redes. Até mesmo porque as tramas escalares pressupõem redes, como vimos até aqui. Destacamos a necessidade da rede técnica, da rede normativa e como elas se encontram com as infraestruturas na rede urbana. Os portos secos, como infraestruturas, então, podem ser pensados a partir de suas redes à medida que isso lhes confere ganhos. Desde a sua inserção competitiva em áreas caracterizadas pelo encontro das redes, até as redes em que ele [o porto seco] capilariza a partir de suas próprias movimentações.

No capítulo dois, iniciamos as descrições de cada cidade pelas redes urbanas as quais fazem parte, mesmo que redes tipicamente hierárquicas provenientes dos estudos do IBGE, para argumentarmos que devemos pensar no conjunto das relações. Empreendimentos como os portos secos só fazem sentido se alimentados pelas possibilidades das redes e se apresentam como possibilidade, eles próprios, de também alimentarem tais redes ou, até mesmo, eles próprios criarem suas próprias redes.

Mesmo que no capítulo três a análise tenha ficado mais na escala da cidade, as redes também estão presentes quando pensamos na expansão do ambiente construído e da ampliação das infraestruturas em rede, como asfaltamento, internet, rodovias, ferrovias etc o que demonstra, de certa forma, o lado também cruel da rede: pouco ou nada transborda para suas margens. Por exemplo, um prolongamento de rodovia para atender caminhões e outros veículos não acompanha o asfaltamento necessário para atender comunidades inteiras de pessoas, apontando para o acirramento das desigualdades socioespaciais.

A partir disto, apresentamos o quarto e último grupo de questões referentes a associação entre urbanização e logística. Sobre esse grupo mais do que conclusões ou apontamentos sobre o que foi discutido na tese, apresentaremos hipóteses e questões para integrar uma agenda de pesquisa:

- a) A logística é mais um segmento de privatização do espaço urbano. A celeridade das relações na contemporaneidade e a busca pela diminuição entre os tempos de produção e consumo, fazem a logística assumir papel central na atual fase da acumulação capitalista. A logística tende a assumir, portanto, um importante papel de mediação na produção do espaço que indica, preferencialmente, a busca por espaços privatizados e com o tom da financeirização. Empreendimentos como galpões e grandes superfícies logísticas tomam, cada vez mais, o espaço dos núcleos urbanos, promovendo alterações nos padrões de consumo e rupturas na divisão social do espaço.
- b) É preciso investigar as parcerias entre as grandes empresas logísticas e as dinâmicas imobiliárias, reconhecendo e identificando o papel dos capitais incorporadores e dos proprietários de terra. A tese, a partir das matrículas, já nos indicou caminhos possíveis de pesquisa e de investigação da relação entre estas partes. É importante olharmos para a financeirização e privatização do espaço além das transações em papel, para a concretude da terra e do ambiente construído.

- c) Os portos secos, por ainda estarem atrelados a burocracias públicas, mesmo sob gerência do capital privado, ainda não são tão atrativos para investimento e, por isso, não são capazes de romper, eles próprios, com padrões prévios de ocupação. Eles compõem um conjunto importante de infraestruturas e representam um papel importante na relação entre urbanização e logística, mas no plano da cidade, outras lógicas são mais veementes. Por outro lado, os condomínios logísticos privados despontam como eixos importantes de expansão e valorização das cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIOLY, C. DAVIDSON, F. **Densidade urbana. Um instrumento de planejamento e gestão urbana.** Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ALVES, F. D.; LINDNER, M. Agronegócio do café no sul de Minas Gerais: territorialização, mundialização e contradições. **OKARA**, V. 14, pp. 433-451, 2020.

AMORIM, W. V. **A produção imobiliária e a reestruturação das cidades médias:** Londrina e Maringá/PR. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente/SP. 2015.

ARROYO, M. **Território nacional e mercado externo:** uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo, 2001.

ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (Org.) **Continente em chamas:** globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 209-242. 2005.

ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs) **Território e Circulação:** a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume, pp. 37-49, 2015.

BARCELLA, B. L. S; MELAZZO, E. S. Expansão urbana e dinâmica imobiliária: comparando as estratégias fundiárias dos agentes imobiliários em cidades médias. **Sociedade e Natureza.** Uberlândia. V. 32, p. 106-125, 2020.

BARROS, S. F. S. **Análise comparativa de três cidades médias mineiras:** Ponte Nova, Viçosa e Ubá no contexto da rede urbana da região Geográfica Intermediária de Juiz de Fora/MG. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2020. 194p

BARROS, S. F. S. Portos secos e a rede logística brasileira: mediações teóricas sob a perspectiva dos processos escalares. **Terra Livre**, v. 1, n. 56, pp. 56-85, 2021.

BARROS, S. F. S. A atuação da Companhia Sulamericana de Distribuição em Maringá/PR/Brasil: reescalonamento e produção do espaço. In: Inês Gusman; Yamilé Pérez Guilarte; Diego Cidrás; José Ignacio Vila Vázquez. Rúben González. (Org.). **América Latina ante los (nuevos) retos de la justicia social y ambiental.** 1ed.Madrid: Asociación Española de Geografía, v. 1, p. 489-500, 2023^a.

BARROS, S. F. S. Redes e processos logísticos em Varginha/MG: apontamentos sobre o porto seco do Sul de Minas. In: IV Congreso Internacional de Geografía Urbana. **Actas del IV Congreso Internacional de Geografía Urbana.** Proeg N. 24, Buenos Aires, 2023b.

BARROS, S. F. S. Urbanização e logística em Ribeirão Preto: agentes, escalas e desigualdades socioespaciais. Apresentação de Trabalho. X Workshop do FragUrb. 2023c.

BARROS, S. F. S.; CORRÊA, B. R. Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada. **Revista Continentes**. V.23, pp. 226-250, 2023.

BASTOS, S. Q. A. **Estratégia locacional da Indústria Automobilística**: o caso da Mercedes Benz em Juiz de Fora. Mestrado (Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: IPPUR, 2000.

BLANCO, J. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs) **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume Editora, pp. 15-36. 2015.

BRANDÃO, C. A. Espaços da destituição e as políticas urbanas e regionais no Brasil: uma visão panorâmica. **Nova Economia**, v. 16, n. Especial, pp. 1097-1132, 2016.

BRANDÃO, C. A. Espaços estatais dos processos de neoliberalização e as recentes reestruturações regulatórias na Escala Nacional do Brasil. In: SUERTEGARY, D. M.; SILVA, C. A.; PIRES, C. L. Z.; PAULA, C. Q. (Orgs.) **Geografia e Conjuntura Brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, pp. 35-58, 2017a.

BRANDÃO, C. A. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Caderno Metrôpoles**, v. 19, n. 38, pp. 45-69, 2017b.

BRANDÃO, C. A.; SOUZA, M. B. Particularidades del capitalismo periférico y sus recientes oleadas de neoliberalización (1995-2018). **Semestre Económico**, v. 22, pp. 23-45, 2019.

BRENNER, N. Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 16, n. 4, pp. 459-481, 1998.

BRENNER, N. **New State Spaces**: Urban Governance and the Rescaling of Statehood. Oxford: Oxford University Press, 2004, 351p.

BRENNER, N. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP - Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 33, pp. 198-220, 2013.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. Após a neoliberalização? **Caderno Metrôpoles**, v. 14, n. 27, pp. 15-39, 2012.

CAMPOS, P. A. A dinâmica imobiliária: elementos para o entendimento da espacialidade urbana. **Cadernos IPPUR**. Rio de Janeiro. Ano III. N. Especial. Pp. 47-70. 1989.

CARAVACA, I. **El gran reto de la desigualdad – impactos socioespaciales**. Sevilla: Observatorio de Desigualdad Andalucía, 2022.

CARLOS, A. F. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana**: Interações espaciais interescares e cidades médias. São Paulo: Editora UNESP, 2013, 291p.

CAVALCANTI, E.; ALVIM, A. Há vagas! O negócio dos vazios urbanos industriais em Fortaleza-CE. **Cad Metr pole**, São Paulo, v. 21, n. 44, p. 305-330, 2019.

CHEPTULIN, A. **A Dialética materialista**. Categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa  mega, 1982.

CORRÊA, B. R. **Produção da habitação e produção de cidades**: a trajetória econ mica e espacial da MRV Engenharia e a construção de um grupo econômico de atuação multiescalar. Monografia (Bacharelado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, 2021.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**, São Paulo, Ed.  tica. 1999.

CORREA, R. L. A trajetória da Geografia brasileira: uma breve interpretação. **Terra Livre**. Ano 26, v. 1, n. 34, pp. 63-68, 2010.

CORREA, R. L. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 61, n. 1, pp. 127-134, 2016.

CUPPINI, N. A cidade enquanto sistema logístico. **Lugar Comum**, n. 52, pp. 299-305, 2018.

DANYLUK, M. Capital's logistical fix: accumulation, globalization and the survival of capitalism. **D Society and Space**, v. 36, n. 4, pp. 630-637, 2018.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DINIZ, N.; GONÇALVES, P. P. A cidade dos galpões: dinâmicas e contradições da urbanização. **E-metropolis**, n. 49, ano 13, pp. 6-15, 2022.

ELIAS, D. Região de Ribeirão Preto: o Brasil agrícola moderno. **GEOUSP**, pp. 73-84, 1997.

ELIAS, D. Construindo a noção de região produtiva do agronegócio. In: OLIVEIRA, H.C.M; CALIXTO, M. J. M. S.; SOARES, B. R. (Org) **Cidade média e região**. 1ed. São Paulo: Cultura Acad mica, pp. 19-56, 2017.

EXTROVERTER. **Dicio Online**. 2023. Disponível em <https://www.dicio.com.br/extroverter/>

FIGUEIREDO, R. S. C. **A dinâmica de uma cidade média na rede urbana do sul de Minas Gerais a partir de suas centralidades inter e intraurbanas do setor terciário**: o caso de Varginha/MG. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Alfenas, Alfenas/MG, 2022.

FONT, A. Dispersão e difusão na região metropolitana de Barcelona. In: REIS Filho, Nestor Goulart (org.). **Dispersão urbana**: diálogo sobre pesquisas Brasil – Europa. São Paulo: LAP – Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação da FAU/USP, 2007. p. 61-73.

FRESCA, T. M. A rede urbana do norte do Paraná: de um padrão tipo christalleriano à uma condição de diversidade e complexidade. In: FRESCA, Tânia M.; SALVI, Rosana F.; ARCHELA, Rosely S. (Org.). **Dimensões do espaço paranaense**. 1ª ed. Londrina: Editora da UEL, 2002.

GINI, S. **Empresários, interesses e ação política**: uma crítica da dominação gestonária. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Universidade Estadual Paulista. Marília/SP. 2021.

HALL, P.; CLARK, A. Maritime ports and the politics of reconnection. In: Desfor, G.; Laidley, J.; Stevens, Q.; Schubert, D. (Orgs) **Transforming urban waterfronts**: fixity and flow. Routledge, 2011.

HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e Debates**, v. 6, p. 7-14, 1982.

HARVEY, D. **Los limites del capitalismo y la teoría marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**: uma pesquisa sobre as imagens da mudança cultural. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 1993.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2003.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. Space as a keyword. In: Castree, N. e Gregory, D. (org.) **David Harvey: a critical reader**. Malden e Oxford: Blackwell, 2006.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **A loucura da razão econômica**. São Paulo: Boitempo, 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017, 83p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **@ Cidades** – Panorama Juiz de Fora. 2022. Disponível em <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/juiz-de-fora.html>. Acesso 28-07-2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **@ Cidades** – Panorama Maringá. 2022. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/maringa/panorama>. Acesso 28-07-2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **@ Cidades** – Panorama Ribeirão Preto. 2022. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ribeirao-preto/panorama>. Acesso 05-09-2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. @ **Cidades** – Panorama Varginha. 2022. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ribeirao-preto/panorama>. Acesso 15-09-2022.

INTROVERTER. **Dicio Online**. 2023. Disponível em <https://www.dicio.com.br/introverter/>.

ISTO É. O novo barão do café. **Isto é dinheiro**. Disponível em <https://www.istoedinheiro.com.br/o-novo-barao-do-cafe/>. Acesso 20-09-2022.

JESSOP, B. **State Power**. Cambridge: Polity Press, 2008.

KAPPEL, R. F. **Portos Brasileiros, Novo desafio para a Sociedade**. Brasília. Assessor do Ministério do Trabalho e Emprego. www.reacao.com.br/programa, 2004.

KRUGMAN, P. **The Self-Organizing Economy**. Oxford, UK. Blackwell Publishers, 1996.

LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013

LENCIONI, S. Da cidade a sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. da; LIMA, L. C.; ELIAS, Denise (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006. p. 65-76.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova**, v. 11, n. 245, 2007.

LENCIONI, S. Condomínios industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários. In: PEREIRA, P. C. X. (org.). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina**. São Paulo: FAU (USP), 2011, pp.185-197.

LINHARES, L.; MAGALHÃES, F. N. C.; MONTE-MÓR, R. L. M. "Urbanização Extensiva E Desconcentração Econômica: A Extensão Das Condições Gerais Da Produção Ao Entorno Metropolitano De Belo Horizonte," **Anais do XI Seminário sobre a Economia Mineira**, 2004.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2 ed, 1997.

MAGNANI, M; SANFELICI, D. O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: estratégias de captura de rendas imobiliárias. **Caderno Metrôpoles**, São Paulo, v. 24, n. 53, pp. 173-198, 2022.

MARSHALL, A. **Princípios de economia: tratado introdutório**. São Paulo: Abril Cultural, 1982. 2v.

MARTINS, E. R. Dimensões do geográfico: da quantidade à qualidade, do ente ao ser. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 24, n.1, pp. 8-26, 2020.

MARX, K. **Grundrisse**. Manuscritos econômicos de 1857-1858. Esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.

MELAZZO, E. S. Terra Urbana e Dinâmica Imobiliária: elementos para uma interpretação crítica no Brasil. **Semestre Econômico**, 22 (50), p. 71-86, 2019.

MELAZZO, E. S.; SÁ BRITTO, N. D. S.; SILVA, V. A. B.; BARCELLA, B. L. S. Entre permanências e transformações: a reprodução das desigualdades socioespaciais a partir do PMCMV em Ribeirão Preto/SP. In: CALIXTO, M. J. M. S.; REDÓN, S. M. (Orgs). **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus desdobramentos socioespaciais** – os novos vetores da produção em cidades médias brasileiras. Porto Alegre: Totalbooks, 2021.

MOHAN, V. G.; NASEER, M. A. Dry port location factor determination using Delphi in Peninsular Region. **Transactions on Maritime Science**, 01, pp. 169-184, 2022.

MONIÉ, F; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins**, Dossiê Portos, Cidades e Regiões, 15, pp. 1-18.

MULTITERMINAIS. Multiterminais Logística Integrada. Sobre o Grupo. 2022. Disponível em <https://www.multiterminais.com.br/visao-geral>. Acesso 06-07-2022.

NASCIMENTO, S. A. **Dinâmica imobiliária e estruturação espacial da cidade de Juiz de Fora, MG**: um panorama a longo prazo, 1950 a 2010. 2019. 334f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

OLIVEIRA, A. M.; COSTA, H. S. M. A trama verde e azul no planejamento territorial: aproximações e distanciamentos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 20, n. 3, pp. 538-555, 2018.

OLIVEIRA, F. O surgimento do anti-valor: capital, força de trabalho e fundo público. **Novos estudos Cebrap**. São Paulo, N. 22, pp. 08-28, 1988.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista – O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

PAULANI, L. M. A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil. **Estudos Avançado**, v. 23, n. 66, pp. 25-39, 2009.

PENHA, L. F. R. Os centros logísticos e industriais aduaneiros e a integração territorial no estado de São Paulo. **GEOUSP –Espaço e Tempo**. Edição Especial, pp. 143-158. 2009.

PEYRELONGUE, C. M. O porto como nó de articulação entre os âmbitos local e global. **Espaço Aberto**. V.5, N.2, pp. 101-122, 2014.

PRATA, G. N. **Em se plantando, cidade dá**: o agronegócio e a reprodução do urbano na região de Ribeirão Preto. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos. 2015.

RAIMBAULT, N. Géographie logistique et Géographies urbaines : l'hypothèse de la déconnexion. **Travail-Emploi-Formation**. N. 12, pp. 101-127, 2015.

RAIMBAULT, N. Ancrer le capital dans les flux logistiques: la financiarisation de l'immobilier logistique. **Économie Régionale et Urbaine**. (1), pp. 131-154, 2016.

RIZZATTI, H. **Urbanização corporativa vista pelo avesso**: Periferização, interseccionalidade e lugar – uma análise a partir das ocupações de terras urbanas. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de Campinas (Unicamp), Campinas, 2020.

RODRIGUES, A.S. R. **A produção do espaço urbano de Juiz de Fora/MG**: dinâmicas imobiliárias e novas centralidades. 2013. 292 f. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

RODRIGUES, H. R. **As novas tendências urbanísticas decorrentes das inovações no setor industrial e de logística nas cidades médias**: Varginha/MG e seu entorno. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2018.

RODRIMAR. **Sobre o grupo**. Disponível em <http://www.rodrimar.com.br/>. Acesso 06-09-2022.

ROSO, V.; LUMDSEN, K. A review of dry ports. **Maritime Economics & Logistics**. V. 12, N. 2, pp. 196-213, 2010.

RUFINO, B.; FAUSTINO, R.; WEHBA, C. **Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço**: análises em uma perspectiva crítica. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021.

SALGUEIRO, T. B. Novos produtos imobiliários e reestruturação urbana. **Finisterra**, 57, pp. 79-101, 1994.

SANTOS, E. C. **Diretrizes de planejamento estratégico de uso e ocupação do solo urbano para portos secos**. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes). Universidade de São Paulo. Escola de Engenharia de São Carlos. 2004.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo/razão e emoção. São Paulo: HUCITEC, 2004.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. Globalização e Geografia: a compartimentação do espaço. **Caderno Prudentino de Geografia**, N. 18, 1996.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SCATENA, T. P. **Aeroporto Leite Lopes de Ribeirão Preto: formação e conflitos em infraestrutura**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, 2022.

SILVA, A. C. **De quem é o pedaço?** São Paulo: Hucitec, 1986.

SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA, S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuições geográficas à análise crítica da concessão aeroportuária. **GEOUSP – Espaço e tempo**, v. 23, n. 2, pp. 242-261, 2019.

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente-SP, 2009.

SILVEIRA, M. R. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia do transporte e circulação. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universitat de Barcelona.V. XIII, N. 283, pp. 1-23, 2009.

SITUAR. Dicionário Online de Português. **Situar**. <https://www.dicio.com.br/situar/>. Acesso 11-09-2022.

SHEPPARD, E. The spaces and times of globalization: place, scales, networks and positionality. **Economic Geography**. V. 78, N. 3, 2002.

SHEPPARD, E. Positionality and globalization in Economic Geography. In: VERTOVA, G. **The changing Economic Geography of globalization**. Routledge, pp. 40-66, 2006.

SOJA, E. W. **Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1993.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I. Terrain vague. In: SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I ; **Territórios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOUZA, M. B. Reescalamento espacial do Estado desenvolvimentista no Brasil. **Mercator**, v. 15, n.4, pp. 27-6, 2016.

SPARKE, M. Neoliberal regime change and the remaking of global health: from rollback disinvestment to rollout reinvestment and reterritorialization. **Review of International Political Economy**, pp, 1–27, 2019.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. In: MELO, Jayro G. (org). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente: UNESP - GAsPERR, 1996.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. 2004. 508f. Tese (Livre Docência) –Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E .B. (Org) **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, pp. 233-253.

SPOSITO, M. E. B. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. **CIDADES**, v. 7, n. 11, 2010, p. 123-147.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In: **XII Seminário Internacional da RII**. Belo Horizonte: UFMG. V. 1. Pp. 1-17. 2012.

SPOSITO, M. E. B. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. In: FIRKOWSKI, Olga et al. (Org.). **Estudos urbanos comparados: oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada**. 1a.ed.San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016, v., p. 25-60.

SPOSITO, M. E. B. Olhando de vários pontos de vista o processo de urbanização e a rede urbana. In: SUERTEGARY, D. M. A.; SILVA, C. A.; PIRES, C. L. Z; PAULA, C. Q. (Orgs). **Geografia e conjuntura brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

SPOSITO, M. E. B. O espaço e o tempo como continuidades e descontinuidades geográficas. In: SERPA, A.; CARLOS, A. F. (Org). **Geografia Urbana: desafios teóricos contemporâneos**. Salvador: EDUFBA, 2018.

TÖWS, R. L. **Grandes projetos urbanos como reprodução da lógica do capital em Maringá/PR**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual de Maringá. Maringá/PR. 2015.

TRAMA. Dicionário Online de Português. **Trama**. Disponível em <https://www.dicio.com.br/trama/>. Acesso 11-07-2022.

VOA. **Sobre Rede Voa**. Disponível em <http://www.voa-sp.com.br/sobre/>. Acesso 06-09-2022.

WERNER, D. Rodadas de neoliberalização, provisão de infraestruturas e “efeito-China” no Brasil pós-1990. **EURE**, v. 46, n. 139, pp. 143-162, 2020.

WERNER, D.; BRANDÃO, C. A. Infraestrutura e produção social do espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. V. 15, N. 5, pp. 287-301, 2019.

WHITACKER, A. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. V. XI, N. 245, 2007.

WHITACKER, A.; MIYAZAKI, V. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**. N. 2, pp. 307-327, 2012.

ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade**. Tese (Doutorado em Gestão e Planejamento Territorial). Universidade Federal do ABC. 2019.

ANEXOS

ANEXO 1

Descrição dos trabalhos de campo

a) Juiz de Fora/MG – 04/04/2022 a 08/04/2022

O trabalho de campo para Juiz de Fora foi realizado por mim, sozinha, entre os dias 04 e 08 de abril de 2022. Antes do campo foram confirmadas duas entrevistas: uma com um dos responsáveis pelo porto seco, Alexandre Rezende e outra com o Secretário Municipal de Desenvolvimento Sustentável e Inclusivo, da Inovação e da Competitividade, Ignácio Delgado. Na ocasião, apenas o secretário municipal nos recebeu. O responsável pelo porto seco não apareceu para a entrevista e, até então, não obtive mais respostas para uma remarcação. Foram realizadas duas visitas ao porto seco durante a estadia em Juiz de Fora, mas também com muitas restrições de fotos e demais registros em função de ser um “ambiente protegido e vigiado pela Receita Federal”, conforme o funcionário Douglas em uma conversa informal.

A seguir a Figura 1 ilustra a situação de enclave que o porto seco gerido pela Multiterminais Logística Integrada em Juiz de Fora assume. Salientamos a situação de enclave, pois apresentam distinções políticas e econômicas em relação a área onde se insere, além de ratificar a apropriação e uso privado do porto seco.



Figura 1 – Grades e muros no porto seco de Juiz de Fora. **Fonte:** A autora (2022).

Além das barreiras construídas que envolvem o porto, é válido registrarmos que a área é de difícil acesso aos cidadãos, com poucas linhas de ônibus e cercado por barreiras

naturais do próprio sítio urbano de Juiz de Fora. A Figura 2 demonstra isso e outros pontos de referência para a localização do empreendimento.



Figura 2 – Porto Seco no Sítio Urbano de Juiz de Fora. Fonte – Multiterminais (2022).

Além das visitas ao porto seco, no trabalho de campo também constatamos as particularidades dos arredores da área. No trajeto até o empreendimento – localizado após o distrito industrial – observamos uma série de galpões para aluguel e outras empresas do ramo logístico e de infraestrutura. A área é localizada cerca de 24 quilômetros da área central de Juiz de Fora. No entanto, o percurso de ônibus urbano levou cerca de 1 hora. Um dos pontos de descida anterior ao porto seco é localizado após a catraca de uma das sedes da ArcelorMittal, grupo europeu proprietário do terreno onde está o porto, conforme veremos adiante. Além disso, a área é cortada pela BR-040, sendo o tráfego de caminhões intenso no trecho e pela ferrovia gerenciada pela MRS Logística.

As Figuras 3, 4 e 5 a seguir ilustram esse conjunto articulado de infraestruturas e empreendimentos que ajudam a compreender as intencionalidades dos agentes que as produziram e daqueles que delas se utilizam.



Figura 3 – Anúncio do aluguel de galpões localizados na Zona Norte de Juiz de Fora. Fonte: A autora (2022)



Figura 4 – Vagões da MRS Logística passando no bairro Dias Tavares. Fonte: A autora (2022).



Figura 5 – Caminhões e empresa logística no trajeto até o porto seco. Fonte: A autora (2022).

Além das observações sobre as infraestruturas e seus agentes, também fomos ao bairro Dias Tavares – onde está localizado o porto seco – e pudemos observar distintas configurações espaço-temporais coexistindo, conforme explanaremos adiante. Observamos que a área é composta por infraestruturas voltadas à circulação de objetos externos às realidades do bairro e este, por sua vez, pouco tem infraestruturas de uso coletivo, fazendo com que os cidadãos tenham que recorrer a outras localidades da cidade. A Figura 6 registra uma área do bairro.



Figura 6 – Bairro Dias Tavares. Fonte - A autora (2022).

No trabalho de campo também fizemos levantamento dos documentos referentes ao histórico tanto do terreno em que se localiza o porto seco, quanto da propriedade a partir de consulta no 3º Ofício de Registro de Imóveis Cartório Olavo Costa. As informações disponibilizadas pela matrícula atualizada foram importantes, principalmente, para vermos as confluências entre os diferentes agentes, públicos e privados, ao longo do tempo, bem como a inserção do porto seco na dinâmica urbana – e fundiária – da cidade.

Durante o período também tentamos obter informações na Receita Federal, situada em Juiz de Fora, sobre os processos de alfandegamento, importação, exportação etc. No entanto, os funcionários da instituição estavam em greve.

Por fim, como já citamos, foi realizada uma entrevista com o secretário Ignácio Delgado a fim, principalmente, de identificarmos a relação do Poder público com o porto seco desde a sua formação até os dias atuais, bem como a importância deste serviço para a cidade e a região. As informações cedidas pelo secretário foram proveitosas e seguem diluídas ao longo desta tese. O roteiro da entrevista semiestruturada e sua transcrição estão dispostos no Anexo 2.

b) Maringá/PR – 10/05/2022 a 13/05/2022

Se para a cidade de Juiz de Fora já fomos com as entrevistas preparadas – mesmo que uma delas não tenha sido cumprida – para Maringá tínhamos um desafio maior: não era possível uma entrevista com funcionários do porto seco, pois ele não está em funcionamento desde 2018 a partir do ato declaratório executivo de desalfandegamento. No entanto, o que alimentou nossa curiosidade – e a opção por manter esta cidade na pesquisa – é a existência de galpões em uso nas dependências onde funcionavam o porto seco, em uma área destinada a outros serviços logísticos. A importância do imóvel no ambiente construído da cidade, então, poderia nos ajudar a revelar que mais que o seu *uso*, o que está em voga para os agentes é a manutenção da renda da terra.

Este primeiro trabalho de campo em Maringá também foi realizado apenas por mim e assim como em Juiz de Fora, percorri e fiz o reconhecimento da área onde era localizado o porto seco, bem como suas adjacências. A área é dotada de importantes entroncamentos rodoviários, revelando a instalação estratégica dos empreendimentos e serviços logísticos ali. Logo descobrimos que quem ocupa as dependências do antigo porto seco, é a Companhia Sulamericana de Distribuição (CSD), empresa responsável por supermercados como Cidade Canção, Amigão Supermercados, São Francisco Supermercados e Stock Atacadista e que tem como um de seus sócios-proprietários, conselheiros e diretores, Jefferson Nogaroli – uma figura importante na produção do espaço urbano de Maringá, conforme também veremos adiante.

As Figuras 7 e 8 ilustram as dependências do antigo porto seco e atual centro de distribuição da CSD.



Figura 7 – Entrada do centro de distribuição da CSD. Fonte - A autora (2022).



Figura 8 – Instalações do atual centro de distribuição da CSD e antigo porto seco do Norte do Paraná. Fonte - A autora (2022).

Bem ao lado deste empreendimento, temos outro grande centro de distribuição. Trata-se da COCA-COLA FEMSA, responsável pela produção, engarrafamento e distribuição de mais de 100 marcas de bebidas, balas, doces e outros, como produtos de limpeza. Vale salientar que a FEMSA é uma empresa mexicana responsável pela *franchising* da COCA-COLA na América Latina e se localiza, estrategicamente, em cidades com amenidades para acesso dos clientes e escoamento da produção (Figura 9).



Figura 9 – Coca-Cola FEMSA, Maringá/PR. **Fonte:** A autora (2022).

Em função ainda da localização e dos tipos de empreendimentos dispostos na área, observamos um intenso fluxo de caminhões e veículos, uma vez que tal área é um dos acessos de Maringá. Em contraponto a isso, observamos poucas pessoas – apenas os trabalhadores –, apesar do Jardim Olímpico ser uma área predominantemente residencial. Não tão distante também temos a presença do Shopping Catuaí. Portanto, há mais circulação que mobilidade.

Neste trabalho de campo fizemos tentativas de visita à Receita Federal para levantamento de documentos, principalmente sobre o desalfandegamento, mas os funcionários também estavam em greve. Ainda no que tange o levantamento de dados em campo, fizemos visitas também aos cartórios para obtenção da matrícula atualizada e o histórico tanto do imóvel quanto do terreno. Nesta ocasião, não obtivemos a matrícula em função da falta de informações referentes a quadra, lote etc. No entanto, este documento foi obtido no segundo trabalho de campo em Maringá que descreveremos a seguir.

c) Maringá/PR – 13/06/2022 a 16/06/2022

Este segundo trabalho de campo em Maringá foi realizado como parte das atividades do projeto temático FragUrb e, por isso, acompanhei os professores Everaldo, Eda e Nécio e os pós-doutorandos Paula, Luanda, Natália e Rafael. Eu e o professor Everaldo chegamos no dia 13, mas as atividades de campo foram iniciadas no dia 10/06/2022. Neste campo, me envolvi diretamente com as atividades do projeto temático, como aplicação de questionários no terminal intermodal, condução de entrevistas com cidadãos e agentes bem informados, participação em grupo focal, participação em reunião pública do orçamento cidadão e visitas de reconhecimento de inúmeras áreas da cidade, como os empreendimentos do PMCMV e do *Eurogarden*. O *Eurogarden* é uma operação urbana consorciada liderada por Jeferson Nogarolli cujo um dos principais objetivos é a construção de um novo centro a partir do planejamento estratégico da cidade

Neste campo, fizemos mais uma tentativa de obtenção da matrícula do lote onde era o porto seco e onde está o centro de distribuição da CSD e dessa vez obtivemos êxito, pois nos foi informado no 2º Cartório de Registro de Imóveis da existência de um mapa no *site* da Prefeitura de Maringá com toda a planta cadastral da cidade, estando os lotes georreferenciados e com os respectivos números de lote, quadra e, ainda, o cartório de imóveis onde estão registrados. Além do número da matrícula do lote que era necessário, obtive também informações de como conseguir as “matrículas-mães” dos empreendimentos do PMCMV.

Também foi realizada uma entrevista com o agente imobiliário Sílvio Iwata que nos explicou sobre a dinâmica imobiliária de Maringá e sobre o “maringaísmo” – forma particular de produção da cidade, segundo ele (Anexo 3). Nesta entrevista, ele nos revelou detalhes sobre o porto seco, desde o seu declínio até o uso atual do imóvel, ressaltando o papel de Jeferson Nogaroli não apenas para esse setor, como sua função central na urbanização de Maringá por encabeçar projetos ambiciosos como o *Eurogarden*. O professor Everaldo, quem conduziu a entrevista, pediu a Sílvio o contato de Jeferson para posteriormente marcarmos uma entrevista.

A participação na reunião do orçamento cidadão também foi interessante pelo contato com a diretora Bruna Barroca do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maringá (IPLAM) quem conduziu a reunião e que logo após nos apresentarmos se ofereceu para ajudas futuras. Além disso, também nessa reunião nos foi passado o contato

de Dona Idalina, figura importante da comunidade de Iguatemi e que nos ajudou a organizar o grupo focal com mulheres moradoras do PMCMV faixa 1.

A participação no grupo focal, conduzido pelo professor Nécio, foi um momento de muito aprendizado para mim, pois foi a primeira vez durante minha formação que participei deste tipo de atividade. O trabalho coletivo, portanto, me propiciou isso.

c) Ribeirão Preto/SP – 31/08/2022 a 02/09/2022

Cheguei em Ribeirão Preto para este trabalho de campo também sozinha. Da mesma forma que em Maringá, sabíamos que não teríamos entrevistas com os gerentes dos portos secos, pois o empreendimento na cidade era gerenciado pelo Grupo Rodrimar, envolvido em casos de corrupção desde o Governo Temer e, portanto, embargadas as suas operações desde o ano de 2018. No entanto, diferentemente de Maringá, em Ribeirão Preto a Prefeitura Municipal já se movimenta para a implementação de um novo porto seco, conforme tivemos acesso nos jornais locais⁷¹. Também diferente das outras cidades, em Ribeirão Preto há também outros empreendimentos logísticos que valiam a pena a nossa visita para reconhecimento da área.

Estruturamos o trabalho de campo, então, em visitas às áreas tanto do porto seco – que ainda está presente no ambiente construído da cidade – e da área de interesse para implementação do possível novo porto seco; visitas ao BTG LOG Ribeirão 1, antigo loteamento CBP Ribeirão, empreendido pelo fundo de investimento imobiliário Claritas Logística I e agora gerido pelo FII BTG Pactual Logística e visita a área de implantação da LOG CP, condomínio logístico do grupo MRV.

As visitas ocorrem pelas manhãs dos dias 31/08/2022 e 01/09/2022. No primeiro dia, visitamos as instalações do porto seco até então da Rodrimar, localizado no bairro Jardim Ouro Branco. Quando me aproximei, vi que havia uma música na guarita, bem como uma bicicleta. Tentei contato. Em vão. No entanto, quando comecei a fotografar, o responsável apareceu na janela da guarita e falou que não era permitido.

Nos arredores do porto seco, há uma série de cercas, muros e placas de propriedade particular, demarcando uma espécie de enclave. Seguindo a rua, temos três empreendimentos residenciais da MRV: um já entregue, o residencial Prata e dois em fase de construção, o residencial Cromo e o residencial Paládio. Ao fim da rua, ainda, há um loteamento fechado: o Jardim Ouro Branco, de casas de médio padrão.

⁷¹ Disponível em <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/nevioarchibald/Prefeitura-de-Ribeirao-estuda-porto-seco-no-Parque-Permanente-20220207-0017.html>.

As Figuras 10, 11, 12 e 13 ilustram as dependências do extinto porto seco e seus arredores.



Figura 10– Torre da Rodrimar e condomínios da MRV ao fundo. Fonte – A autora (2022).



Figura 11 – Dependências do antigo porto seco, Jardim Ouro Branco. Fonte – A autora (2022).



Figura 12 – Dependências do antigo porto seco, Jardim Ouro Branco. Fonte – A autora (2022).



Figura 13 – Condomínios da MRV nos arredores do porto seco. Fonte – A autora (2022).

Já as visitas do dia 01/09/2022 foram na área do projeto do futuro porto seco, no Parque Permanente de Exposição de Ribeirão Preto, nas proximidades do Aeroporto Estadual. Logo após seguimos para a área onde seria instalado o condomínio da LOG CP e por fim, no BTG LOG Ribeirão 1. Estes três pontos se localizam nas proximidades do antigo porto seco, no entanto, do outro lado da Rodovia Anhanguera, mais próximos do Aeroporto e da passagem da ferrovia. Inclusive, quando me dirigia a estes pontos, pude

ver a passagem de diferentes vagões, além do trânsito constante de caminhões cargueiros. A área é mais dinâmica no que diz respeito aos movimentos, portanto, do que a área do porto seco da Rodrimar.

As Figuras 13, 14, 15, 16 e 17 ilustram o exposto acima.



Figura 13 –Parque Permanente de Exposição, local de projeto do futuro porto seco. Fonte – A autora (2022).



Figura 14 – Localização da LOG CP, Ribeirão Preto. Fonte – <https://www.acidadeon.com/ribeiraopreto/economia/Prevista-para-2022-Log-Ribeirao-deve-gerar-mais-de-mil-empregos-20210719-0012.html>.



Figura 15 – BTG LOG Ribeirão I. Fonte – A autora (2022).



Figura 16 – Caminhões na entrada da BTG LOG Ribeirão I. Fonte – A autora (2022).



Figura 17 – Passagem dos vagões. Fonte – A autora (2022).

Já nos períodos da tarde, realizei visitas a Secretaria Municipal de Inovação e Desenvolvimento, a fim de agendar uma entrevista com o secretário Eduardo Molina, responsável por projetos de internacionalização e desenvolvimento econômico de Ribeirão Preto. Não tive sucesso na visita. No entanto, tentei contato via *Linkedin* com o

perfil profissional do secretário Eduardo que prontamente me respondeu e passou o e-mail para agendarmos uma entrevista *online*.

Além da visita a Prefeitura, também realizei uma busca de documentos no 2º Oficial de Registro de Imóveis de Ribeirão Preto. Fui direto a este cartório, pois em consulta na *internet* vi que era o ofício responsável pelo Jardim Ouro Branco. Fui atendida pelo escrivão Gustavo que de forma muito solícita me mostrou que o antigo porto seco nunca esteve registrado como imóvel e sempre como terreno, abrangendo além de suas dependências, grande parte dos terrenos vagos em sua volta. Por causa disso, ele me pediu o prazo de 5 dias úteis para realizar uma busca mais apurada das matrículas e trâmites que envolvem a área. No mais, me passou que o último proprietário da área era a LafargeHolcim, grupo franco-suíço de cimentos. Passados os 5 dias, ele me telefonou e passou os números da matrícula para que eu buscasse no *site Registradores Online* e a análise destes documentos seguem na descrição e proposições da cidade de Ribeirão Preto.

ANEXO 2

Transcrição de entrevista realizada com Ignácio José Godinho Delgado, secretário de Desenvolvimento Sustentável e Inclusivo, da Inovação e Competitividade (SEDIC).

Data: 08 de abril de 2022

Horário: 13 horas

Local: Sede da SEDIC

Realizada por: Samarane Barros

Transcrita por: Samarane Barros

Samarane: Vou começar agradecendo pela disponibilidade do senhor e pedindo autorização pra gravar.

Ignácio: Autorizado. É, pois não...

Samarane: Tá jóia. E aí eu queria que o senhor começasse falando um pouco da sua trajetória profissional, desde quando você está no cargo...falar um pouquinho do senhor.

Ignácio: Ah é...de mim, assim?

Samarane: É bom a gente se conhecer, né? [risos] Pra quebrar o gelo...

Ignácio: Tá...bom, eu... eu tenho uma formação assim, um pouco singular eu diria, para a função que eu exerço. Eu...é... fiz a graduação em história e naquele momento eu...em que eu fiz essa escolha... eu não tinha a mínima ideia de que me inclinaria para o objeto que eu me inclinei que foi o estudo do empresariado. Isso aí eu não sei se interessa para você, mas o meu memorial...depois eu passo pra você.

Samarane:...sim, vou dar uma olhada.

Ignácio: Como eu tinha uma formação de esquerda e “trotskista”, é... eu compartilhava, vamos dizer assim, do juízo do Trotsky de que em países atrasados o empresariado...ele tem um papel completamente irrelevante na mudança social. Que tudo, assim, na realidade é determinado pela economia mundial. Que é o conceito central, vamos dizer assim, desse tipo de formulação. E embora eu...tinha um debate muito forte, né? No meio da esquerda da época...por conta do que houve em 64, sobre qual era o papel da burguesia nacional no desenvolvimento brasileiro. E assim, é... a esquerda, digamos mais convencional, PCB e PTB falavam que aqui a burguesia nacional não cumpriria um papel tão destacado como teria cumprido nos países europeus e...

Samarane: ...como se fosse a mesma realidade né...

Ignácio: Isso. É...liderando uma revolução nacionalista, democrática etc. E 64 foi meio a prova de que não cumpriria esse papel. Mas por outro lado, me incomodava muito a ideia da irrelevância, né? Eu achava que tanto essa analogia que você tinha na esquerda tradicional era um “pecadilho” teórico que se cometia o contrário entre os trotskistas...

porque você simplesmente falava que o empresariado brasileiro não tinha papel nenhum. Ele pode não cumprir aquele que a cartilha dizia, mas algum papel ele deve ter cumprido...

Samarane: sim.

Ignácio: Você olhava pro Brasil e o Brasil era um país com desigualdade social, sem resolver o problema agrário de maneira democrática e tal...mas que tinha alcançado um patamar assim, é...de pelo menos consolidação da economia industrial e capitalista muito forte...

Samarane: ...e muito rápido né?

Ignácio: E muito rápido. Mais rápido do século né? Em qualquer comparação. E por mais que os empresários brasileiros não tivessem um papel...eles não fossem líderes da revolução democrática e tal...e ocupassem posições, digamos assim, subordinadas na estrutura industrial brasileira, é... eles, de todo modo, desenvolveram uma ação tanto econômica quanto política de relevo. Então eu falei, só tem uma maneira de eu resolver isso que é estudar o empresariado. E aí eu fui caminhando nessa direção. Meu primeiro trabalho foi a dissertação de mestrado sobre o papel da associação comercial, mas principalmente da FIEMG nos planos de desenvolvimento em Minas Gerais nos governos do Milton Campos e do JK. Em seguida, no doutorado, nós estávamos ali na década de 1990 com aquele debate sobre custo Brasil, abertura econômica, como lidar com isso...então, eu tinha feito...me aprofundado muito, ou mergulhado... a gente nunca aprofunda o tanto que deveria. Mas mergulhado muito no estudo sobre os sistemas de bem-estar social na Europa, principalmente. Então eu falei “bom, o que o empresariado brasileiro pensa disso?” Então meu segundo trabalho, digamos assim, com o mesmo objeto mas com uma temática diferente foi esse. O papel do empresariado brasileiro na construção da política social no país...

Samarane: Legal...

Ignácio: E com foco na previdência. E aí eu virei uma pessoa que estuda o empresariado. Quer dizer, minhas fontes eram...aí, depois de 98 quando já tem uma série de análises que até o próprio BM enunciava sobre um certo mal-estar, se não um fracasso...um mal-estar com as políticas muito rígidas de abertura econômica, de retirada de qualquer papel ativo do Estado e tal... que foi um período, vamos dizer assim, que tem sua pré-história ali na queda do muro de Berlim, que é proclamado no final de 1991 com o fim da União Soviética que é 25 de dezembro. Depois, você tem o Consenso de Washington e uma série de países abrindo seus mercados, liberalizando o fluxo de capitais, privatizando...dissolvendo um pouco da proteção social. Aqui no Brasil isso recebeu o nome de Custo Brasil. É... então, eu me lembro muito do texto... alguma coisa não deu certo. Porque as taxas de crescimento não são as esperadas, a taxa de desigualdade aumentou...

Samarane: ...aumentou...o rico continua rico.

Ignácio: ...o rico continua rico e os países tão muito mais vulneráveis, porque era uma crise atrás da outra. Você teve crise da Coreia, do México...

Samarane: ...foi tipo um dominó né...

Ignácio: ...da Rússia, do Brasil... A Argentina que levou o receituário às últimas consequências, digamos assim, teve um desempenho assim... calamitoso, porque ela conseguiu ter uma queda do seu PIB em situação de paz que só ocorreu em outros países em momentos de guerra. Então você tem um giro, que não é um giro definitivo, porque muita gente ficou muito animada com isso... Mas você vê aqui no Brasil, a eleição do Lula e já antes da eleição do Lula, a FIESP falando que é preciso ter política industrial... você tem uma instituição que é muito importante, o IEDI, Instituto de Estudo de Desenvolvimento Industrial, que é muito... liderado por grandes empresas nacionais e que falava muito “olha, não é assim...” E aí eu mergulhei nisso de novo. Como acadêmico. E comecei a fazer estudo de política industrial comparada...

Samarane: Legal...

Ignácio: Primeiro eu comecei comparando Brasil, Argentina e...depois num contato que eu tive com a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial, é... eu conheci o Reginaldo que tava na direção dela... fiz uma comparação de oito países diferentes... e aí a gente juntou uma equipe de quatro professores, um monte de bolsista e fizemos um estudo... eu nem gosto muito do resultado obtido não, mas de todo modo ele me alertou sobre as virtudes dos estudos comparativos.

Samarane: É, eu trabalho com comparação na tese também...curiosamente [risos] mas eu trabalho na escala da cidade.

Ignácio: Aí depois nós...eu fui convidado pra participar do... lembra quando foram criados vários institutos nacionais de ciência e tecnologia?

Samarane: sim

Ignácio: Só tinha um na área de ciências humanas lato sensu... que era esse dirigido pela Eli Diniz que é grande estudiosa de empresariado no Brasil... o Renato Bosque... e eu fui convidado pra participar. E aí é... só pra fechar esse ciclo, eu trabalhei... o estudo era sobre os BRICS. Eu fiquei responsável por tentar comparar as políticas industriais nos BRICS, porque os BRICS todos não dá pra fazer... e aí eu fiz assim, Brasil, China e Índia. E aí colou que como eu vinha com essa pegada da política social lá de trás, o pessoal da FIOCRUZ me chamou pra ver política de saúde. Aí eu falei “eu vou juntar uma coisa com a outra, política industrial para os segmentos produtivos da área de saúde”. Acabei fixando na área de medicamento...mas aí foi bom.

Samarane: A questão da indústria farmacêutica?

Ignácio: A indústria farmacêutica. Aí eu cheguei aí. Eu era e continuo sendo um acadêmico que estuda, de forma muito panorâmica, política industrial, de inovação...eu não mexia com o micro.

Samarane: São as políticas macro né?

Ignácio: São as políticas macro. Tem uma cara que eu gosto muito que aliás tá entre os que me... são as minhas referências intelectuais mais importantes...que é o Moore Jr...em um livro chamado as Origens Sociais da Ditadura e da Democracia, ele fala assim que ele trabalha como quem tá passando com um avião em cima de um imenso território, então ele tem condições com essa visão ampla de saber para onde as coisas vão...

Samarane: sim

Ignácio: Então o que eu faço isso...

Samarane: A importância da visão de sobrevoos né?

Ignácio: Mas aí muita gente me alertava. Você pode as vezes se perder na picada, entendeu? Ali no meio do caminho. E o encontro, digamos assim, com a picada, foi com um convite do reitor. Como era uma chapa que ganhou a reitoria, em 2016, era uma chapa que tinha uma inclinação, assim, vamos dizer de esquerda e não tinha uma relação, digamos assim, com aqueles pesquisadores na Universidade que estabeleciam regularmente relações com empresas...então vai você [risos]

Samarane: [risos]

Ignácio: Primeiro que você não vai disputar recurso nenhum, porque um cara que é historiador, cientista político e tal...

Samarane: Ainda mais nessas formas de edital que eles colocam pra gente solicitar recurso né?

Ignácio: E eu também não me interessava por isso... E segundo, você vai ter uma visão de conjunto que lá ninguém tem... lá fica todo mundo no seu quadrado. E eu...aí eu aprendi demais e acho que o trabalho foi até legal lá no CRITT – Centro Regional de Inovação e Transferência Tecnológica. E nós aumentamos muito o número de patentes depositadas, os contratos com empresa, sabe? Criou um diálogo que aproximou dois campos na universidade que não conversavam, aprovamos lá...a política de inovação com base no novo marco legal e quebramos o gelo. Acho que o importante foi isso. Que não é pecado ter boas relações com o mundo empresarial. Não é pecado. Agora, é sempre bom que esteja inserido dentro de uma visão de conjunto do que você quer pra um país, o que você quer pra uma cidade...etc.

Samarane: A importância da visão crítica que o senhor foi traçando ao longo da sua vida enquanto pesquisador e enquanto pessoa também...

Ignácio: Eu reconheço o seguinte, tem muitas coisas desse mundo micro assim que eu não conheço muito vocabulário [risos]

Samarane: É muito específico né [risos]

Ignácio: Tudo...é...ninguém fala, vou usar uma coisa banal, ninguém fala o prazo final, fala deadline.

Samarane: Estrangeirização dos termos né?

Ignácio: Sim. Tudo traduzível. Mas então é isso. E aí quando a Margarida ganhou a prefeitura, nós nos conhecíamos há muitos anos...ela sabia do meu papel no CRITT, aí ela me convidou e eu tô aqui [risos]

Samarane: Desde 2018?

Ignácio: É...2020 né?

Samarane: Ah é, 2020... 2018 foi a fatídica eleição.

Ignácio: Fatídica. Há de mudar!

Samarane: E aí entrando mais sobre as atividades logísticas, a cidade, o papel da secretaria... eu queria que o senhor comentasse um pouco mais sobre as atividades logísticas em Juiz de Fora e a importância delas para tornar a cidade mais competitiva.

Ignácio: Pois é, essa é uma... assim, me desculpa assim porque eu não consigo falar nada sem um “apanhadinho” histórico...

Samarane: Fica à vontade...

Ignácio: A cidade, assim, ela... tem um historiador que fala que Juiz de Fora é uma São Paulo em miniatura, porque a estrutura do desenvolvimento econômico e a dinâmica são muito parecidas, duas coisas são diferentes e eu já vou falar quais são. Mas é assim, uma economia baseada no café e que pela intermediação financeira gerou um polo industrial também. Então São Paulo em miniatura. Modelinho de desenvolvimento de São Paulo. Com duas diferenças que são fundamentais: uma primeira que é mais sacada pela literatura que é como nós não temos saída para o mar... Ou três diferenças vamos dizer assim. Como nós não temos saída para o mar, nós nunca nos aproveitamos plenamente das vantagens de ser exportadora de café, porque parte da intermediação comercial era feita no Rio de Janeiro. Desde o final do século XIX, a Mata mineira é muito mais produtiva no café do que o Rio de Janeiro, mas tudo passava pelo Rio de Janeiro. Segunda coisa é a, vamos dizer assim, a vitalidade, a qualidade do café daqui que é muito pior do que de São Paulo. Se você pegar valor, volume, produtividade sempre foi menor. E o terceiro lugar [risos] que parecia uma vantagem, mas não era, é que nós fomos durante muito tempo uma região muito fechada. É... nós tínhamos o caminho para o Rio, que foi aberto, que é a Estrada União Indústria, mas toda a região girava em torno de Juiz de Fora. Nós não tínhamos uma conexão com o Rio, com o Sul de Minas, que não passasse por Juiz de Fora. E até uma coisa muito estranha. Eu não sei se você tem a Zona da Mata na cabeça, mas o café que era produzido em Leopoldina ao invés de seguir...pelo que é a Rio-Bahia hoje, tinha que vir para Juiz de Fora para chegar até o Rio... E aí o que isso produziu, uma configuração que você tem uma cidade gigantesca que é Juiz de Fora rodeada de cidades, é... relativamente empobrecidas...

Samarane: Sim...vive de repasse governamental...

Ignácio: Nem todas...você tem Ubá que tem o polo...

Samarane: APL...

Ignácio: ...polo moveleiro. Leopoldina com produção de moda íntima. Cataguases que tem Energisa, Manhuaçu ainda tem café... Mas se você for pegar todas as microrregiões da Zona da Mata mineira, a cidade polo tem um ritmo de crescimento muito maior do que das cidades vizinhas...

Samarane: ...dependentes...

Ignácio: E Juiz de Fora não só a taxa de crescimento, mas ela concentra tudo. Ela concentra a educação, a saúde... então nós temos 600 mil habitantes, 577 mil na estimativa, na última estimativa do IBGE. E a segunda é Cataguases que tem 132 mil. Se você compara com o triângulo que você tem Uberlândia, Uberaba, e outras cidades,

Araguari...todas elas são muito dinâmicas. Então, o que aconteceu, quando a região se abriu pra construção da Rio-Bahia, há a melhora da conexão com Belo Horizonte, com o Rio, a BR 040... e a conexão com o Sul de Minas é, uma certa fragilidade que a gente não conhecia, ficou evidenciada. A produção tradicional da cidade passou a ficar exposta a competição com outros centros e aí o declínio do café e essa abertura dos mercados foi determinando uma, uma... uma perda de posição relativa muito drástica.

Samarane: Sim...

Ignácio: Veja só, na década de 20 nós éramos 70% da arrecadação do estado, 35% da produção industrial. Na década de 40, a produção industrial já é 22% da produção do estado. No final da década de 50, é 15%...e hoje não chega a 5%.

Samarane: Estagnou né?

Ignácio: Estagnou. E aí, mas ao mesmo tempo você tinha um setor de serviços monumental...

Samarane: ...gigante...

Ignácio: Que todo mundo vinha pra cá, pra área de saúde, pra educação etc. E um comércio que se valia disso e se dinamizou muito. Mas serviço e comércio, eu sou muito *manchesteriano*... eles são muito relevantes, mas se você não tem um segmento produtivo robusto não adianta que isso daí não faz a economia girar. Aí esta percepção de que nós tínhamos uma vantagem logística muito grande orientou todas as políticas para revitalização da região que se seguiram desde esse declínio... que é datado ali dos anos 30 e 40. Qual seja, atrair uma grande indústria para a cidade que se veria bem posicionada, pois nós temos uma saída rodoviária boa pro Rio, pra São Paulo, BH...

Samarane: Tá justamente no triângulo né?

Ignácio: No triângulo. E tem uma conexão ferroviária com o Rio de Janeiro e com o centro de Minas, BH. Isso tudo é uma vantagem. Evidente que é uma vantagem. Mas assim, o que veio acontecendo? A primeira que veio pra cá foi a FACIT, depois a Beckton, depois tem a Mendes Júnior que é hoje a AcellorMittal. Depois veio a Mercedes, CODEME, BRAFER...A exceção da BD, nenhuma delas produz um artigo que tenha complementaridade com que a cidade tem. Na verdade são extensões do centro de Minas. São siderurgia...

Samarane: ...siderurgia.

Ignácio: Então não compra nada aqui. Não compra nada aqui. E eu tive na direção do CRITT 6 anos. 5 anos aliás. Não fazem um contrato aqui, um acordo de P&D com a Universidade. E a Universidade aqui por ser um polo educacional e de saúde da região, ela é muito produtiva. Nós somos a 36 instituição que mais deposita patentes no INPI. Não tô falando de universidade não, põe empresa no meio também...

Samarane: ...instituição...

Ignácio: Instituição. Dessas, a maior parte é na área de saúde e a outra parte na área de energia. Porque nossa engenharia é muito boa e nossa área de saúde é muito diversificada

e muito boa também. Agora você não tem nenhum acordo de P&D com as empresas locais. Tem muito com a Petrobrás, com a CEMIG...

Samarane: Agora com as que tão em Juiz de Fora mesmo não tem essa interação?

Ignácio: Não tem esse link. E essas empresas que vieram pra cá, não é que tenha sido ruim, é oportunidade... Vem o segundo PND que era pra centralizar a siderurgia “vamos colocar mais em Juiz de Fora? Pode vir! Ótimo”. Mas assim, eu sempre fiquei com isso na cabeça. Uma política de desenvolvimento para aproveitar esse potencial logístico, ele tem que ter conexão com as vocações regionais.

Samarane: Sim

Ignácio: Com as vocações regionais. Então nós estamos trabalhando agora com alguns eixos. Nós estamos chamando de missões. Que é um conceito da Mariana Mazukato, que é uma autora que você deveria procurar que é muito legal...

Samarane: Sim, vou dar uma olhada.

Ignácio: Ela trabalha assim, que a inovação é na verdade... você tem duas abordagens assim polares sobre inovação. Uma que é, digamos, da economia convencional que diz que inovação é resultado só da concorrência. Então, um cara inova para ficar competitivo. Bom... e qual o problema disso? É que como é inovação você pode fazer um esforço monumental e dar com os burros n'água e... gastar um dinheirão enorme e não ter um produto bem colocado no mercado. É óbvio que a ação empresarial para a inovação é muito importante, mas ela não é suficiente. Porque, via de regra, o empresário adota o caminho de menor resistência. É, você pega a indústria farmacêutica, por exemplo, de cada 20 tentativas 1 sai um remédio. Então é por isso que os EUA, um país liberal, solta dinheiro a rodo em pesquisa para saúde sem exigência de retorno, porque sabe que...que. Por isso que a compra pública é muito importante para inovação também, porque ela induz, ela garante um resultado de mercado para o empresário inovador. A outra é que é só o Estado e o Estado também não dá. O caso do Leste Europeu é..é..é..

Samarane: Emblemático...

Ignácio: Isso, emblemático. Eles são muito bons...foram né? Em energia, na inovação na área aeroespacial, militar, tudo aquilo que exigia uma mobilização muito forte de recursos...o Estado é capaz de fazer isso, né, mas não tem capilaridade pra chegar, porque aí o mercado é absolutamente fundamental. Então, o processo de inovação sempre foi algo que envolve esse tipo de cooperação. Na verdade essa é uma teoria velha. A Academia, Estado e Empresa...a tal da tríplice hélice...hoje já se fala em 4, 5 hélices... É, mas a Mazukato fala que tem muito de vontade nessas coisas. Ela pega um exemplo que ela usa muito que é... Bom, daqui a pouco eu vou ter que sair...

Samarane: Sim, quando o senhor quiser...

Ignácio: É que ela fala assim, os EUA tomaram a decisão de chegar a lua antes da URSS não por causa de nenhuma necessidade econômica, nada desse tipo, mas é porque eles tinham perdido o primeiro round espacial que foi o lançamento do Sputnik. Então eles não podiam perder o segundo round e tinham que fazer uma coisa mais importante... Então a decisão de chegar a Lua é tomada no Governo Kennedy e só se chega a Lua 8, 9

anos depois. E num projeto que o Estado mobiliza todos os segmentos empresariais, porque você precisa desenvolver roupa, roupa sintética...você precisa desenvolver alimentação, porque não dá pra levar quentinha [risos] você tem que desenvolver a tecnologia, a informática, a eletrônica. Então assim, essa missão, eu quero chegar lá, depende muito da vontade, mas ela precisa tá ancorada em capacidades reais e existentes e ao mesmo tempo conseguir ganhar corações e mentes das pessoas.

Samarane: Articular o máximo de pessoas, instituições, agentes...

Ignácio: Dentro do Governo e fora do Governo. Esse é o horizonte. Eu quero chegar lá. Mesmo que você não chegue, que no meio do caminho você...

Samarane: você vai caminhando né?

Ignácio: Você vai caminhando. Então nós pusemos aqui, tava até acabando de montar esse documento que nós estamos fechando com a Margarida... olha aqui. É tudo Mazukato. Você manda pra mim seu Whatsapp...

Samarane: Vou pedir para a Vanessa te passar, porque tá com ela...

Ignácio: Isso. Que aí eu vou mandar o nosso plano e eu te mando também o meu memorial.

Samarane: Por favor, eu vou querer ler.

Ignácio: Isso daqui não tá público. Mas nós fizemos assim. Você tem que ter um desafio, do desafio você define uma missão, um instrumento que no geral são programas que se desdobra em ações e que pode ser metrificada para você chegar em algum lugar.

Samarane: Sim...

Ignácio: Sempre com essa clareza de que...

Samarane: É um mapa né? Uma matriz que vai se encadeando com os objetivos...

Ignácio: Isso. Esse documento é vem detalhar as ações que nós já fizemos nos programas, nós agora definimos passos e quem vai ser a equipe técnica para conduzir.

Samarane: Sim

Ignácio: Então o primeiro desafio: mudanças climáticas. Um GT de novas energias. Secretarias e Instituições. A nossa, a faculdade de engenharia na UFJF, a IMPAVE que é a empresa de pavimentação, mas que vai ficar responsável pela eletrificação rural, eletrificação não vai ser mais da obra. Isso vai sair do lugar. A secretaria de meio ambiente e a fazenda. Nós tínhamos colocado a coordenação da ação aqui, mas nós tiramos porque você sabe que as pessoas são muito ciumentas [risos]

Samarane: [risos] é complicado...

Ignácio: Aí vem o desafio 1, só pra você ter uma ideia... a missão é reduzir a emissão de gases de efeito estufa para 0 até 2050, tá dentro daquele negócio da ONU né, mas com a meta que nós vamos fixar ainda... e aí vários programas, programas de eficiência energética, elaborar um inventário da emissão de carbono na cidade. Nós já sabemos que

o principal problema é transporte. Mas não temos isso medido. Mas nós vamos medir, porque isso ajuda a convencer os outros também.

Samarane: Você mostra os números, as estatísticas...

Ignácio: Você mostra os números. Instalar energia solar em todos os prédios públicos da área de saúde e coisa... Criar legislação ambiental dando incentivo fiscal pra quem evitar...

Samarane: Emissão de carbono, essas coisas...

Ignácio: Sim. Incentivo fiscal para adoção de energia solar, mapear as fontes de investimento nacional e internacional para resolver o problema... Mobilidade, simular utilização do ônibus elétrico, reavaliar todo sistema de transporte... Isso tudo faz parte da mesma missão, mas são programas diferentes, entendeu? Aí vem o outro desafio que é minha menina dos olhos, porque eu acho que Juiz de Fora tem tudo pra ser um polo de saúde. Nós temos mais gente empregada em saúde proporcionalmente do que em qualquer cidade brasileira. Nós temos a rede de atendimento que atende mais de 2 milhões de pessoas, nós temos ciências como eu já disse. Nós não temos setor produtivo, só temos P&D e a MEDQUIMICA. Isso é uma coisa que eu estudei. A inovação em saúde não se faz sem a prática clínica, sabe? Você tem que testar o negócio no seu braço, por isso que demora um tempo... Então se você tem a prática clínica e a ciência e só...

Samarane: Só juntar e fazer acontecer...

Ignácio: Só juntar. Isso, então assim, a missão é formalizar um APL na saúde. Os programas formalização da governança, certificação do APL, criar uma vitrine tecnológica... uma política de compra pública para a secretaria pública comprar de quem pode virar um empreendedor aqui. E, essa coisa aqui, que é um Instituto de Pesquisa Transnacional. Isso aqui é o seguinte, nós quase fizemos quando eu tava no CRITT. A Zona da Mata, além de tudo, é muito diversificado do ponto de vista étnico. Não é orgulho pra nós, mas é a última região do país que acabou com a escravidão, nossa migração italiana, alemã, libanesa, é...pra teste de medicamento isso é fundamental. Botucatu chegou a fazer e por que nós não fizemos? Nós não fizemos, porque ninguém pensou no assunto e atraiu os investimentos. O instituto é assim, é um instituto mesmo que a gente trabalharia com teste clínico e robótica, porque nossa área de robótica é muito boa. Para produzir prótese pro SUS. E aí o que eu tô querendo ver é se os empresários da saúde daqui põem dinheiro nisso.

Samarane: Convencê-los né?

Ignácio: Sim. Eu vi isso funcionando em Portugal. Eles tem um negócio parecido com isso e Porto em que o Município é sócio, a universidade é sócia e os empresários da cidade são sócios... e eles fazem pesquisa pra tudo que é lugar do mundo e ganham dinheiro com isso.

Samarane: É o que estávamos falando antes sobre a importância de alinhar o maior número de instituições e pessoas pro projeto funcionar.

Ignácio: Economia criativa, porque nós temos muita cultura por aqui...depois você vê lá.

Samarane: Depois eu vou dar uma olhada.

Ignácio: O quatro é economia solidária. Porque apesar de manchesteriano, eu sei que a indústria hoje não é garantia...

Samarane: Não dá pra descartar a importância disso pra economia de Juiz de Fora...

Ignácio: Exatamente. É pensar o futuro sem olhar pra importância do passado... E a outra reinserção competitiva de setores tradicionais. As pessoas ficam gozando, mas poxa... nós somos o maior produtor de meia no Brasil. Alguém anda sem meia? Poucos. O segundo maior de cueca. São pouquíssimos...

Samarane: A tradição da indústria têxtil em Juiz de Fora.

Ignácio: Sim. Aí você precisa criar marca, diferenciar o produto, entendeu? Se ficar tudo solto, aí vai ficar tudo solto.

Samarane: E aí, vou seguir aqui pra não atrapalhar o senhor...

Ignácio: E aí na hora que você seguir, formata essa estrutura, a logística vem como um complemento básico, porque se nós temos isso tudo a gente alcança os mercados nacionais com muito mais facilidade.

Samarane: Não adianta só produzir, tem que circular né? E aí o senhor falou da falta de relação das empresas locais com a Universidade, com a Prefeitura aqui em Juiz de Fora. E a relação com o porto seco? Também tem esse distanciamento? Com a prefeitura... segue essa linha...

Ignácio: Nós estamos conversando muito...

Samarane: Eu queria saber um pouco disso.

Ignácio: O porto seco foi criado...ele é anterior, mas ele ganhou dinamismo com a vinda da Mercedes pra cá, porque ele era quase uma extensão da Mercedes para importar insumos, peças e tal e para exportar os carros pra fora do Brasil. Quando a Mercedes foi perdendo densidade que ela teve em relação ao projeto original, o porto seco teve que se reinventar e ele tá nesse processo de reinvenção. Nós hoje, entendendo que algumas áreas dificilmente o Brasil vai retomar algum protagonismo... nós estamos, por exemplo, trabalhando muito na atração de importadores para atuar aqui no porto seco. Então nós estamos fazendo isso junto do porto seco. Nós temos reuniões quase semanais com eles. E estamos também buscando uma articulação com os produtores regionais que não tem conhecimento do porto seco. É problema do *marketing* deles que a gente pode ajudar. É bom pra região e é bom pra cidade. A PIF PAF, por exemplo, exporta pelo Rio e não passa por aqui. E tá muito mais perto daqui. E tem uma via férrea que vai direto pro porto do Rio. A FIAT já tá exportando por aqui. Essa condição logística... ela é fundamental para nós. E o porto seco tem muitas vantagens em relação a outros que existem no Brasil. Ele é um entreposto aduaneiro, quer dizer o seguinte, você pode comprar uma carga de 100 e você não vai vender 100, então você faz o desembaraço do 20 para você vender e aí vai desembaraçando à medida que for vendendo. E um entreposto industrial também. Isso tem muito a ver com TI. Você vai comprando uma peça aqui, uma peça aqui, uma peça ali e importando. E monta dentro do porto seco. Na hora que você vender, você desembaraça tudo lá.

Samarane: É vantajoso economicamente.

Ignácio: É vantajoso. Então é isso, a logística ela é fundamental e toda a nossa política de atração... nós fomos atrás da Heineken, muito provavelmente vamos anunciar uma empresa de lata de empresa... Juiz de Fora tem 63% da jazida de alumínio do estado... tem uma tradição cervejeira forte. Então nós queremos completar essa cadeia. E a logística é sempre muito importante quando nós vamos conversar com essas empresas. Você tá perto de Belo Horizonte, você tá perto de não sei o que, você tem o porto seco...

Samarane: A situação geográfica e a logística aparece sempre né? Como uma vantagem mesmo. Essa questão que o senhor falou que essas empresas regionais não usufruem do porto seco é muito emblemático e aí eu tô fazendo campo em Juiz de Fora a semana inteira... e aí você conversa com um, conversa com outro, e você vê que as pessoas nem conhecem o porto seco...os serviços...

Ignácio: Aqui a gente importa mais do que exporta. Mas não dão a mínima notícia. Agora, é o seguinte, nós somos o poder público. Nós não somos uma agência de porto seco.

Samarane: E é bom deixar isso bem delimitado, porque é muito fácil para as empresas colocarem nas costas do Estado.

Ignácio: Isso. Nós estamos trabalhando com eles para fazer um material de divulgação da cidade. Tá quase pronto. Depois eu vou mandar tudo para você.

[Secretária interrompe e avisa que Delgado tem outro compromisso]

Ignácio: Samarane, me desculpe, mas depois a gente pode continuar.

Samarane: Ok, secretário, eu escrevo para o senhor quando voltar em Juiz de Fora. Muito obrigada! Vou encerrar a gravação.

ANEXO 3

Transcrição de entrevista realizada com Sílvia Iwata, agente bem informado do ramo imobiliário de Maringá-PR.

Data: 14 de junho de 2022.

Horário: 09:30 horas.

Local: Sede da Imobiliária Sílvia Iwata, Rua Neo Alves Martins, 2851, Centro, Maringá.

Realizada por: Everaldo Melazzo e Samarane Barros.

Transcrita por: Samarane Barros.

Everaldo: Bom, estamos aqui hoje com seu Sílvia Iwata da Sílvia Imóveis aqui em Maringá. Seu Sílvia, o sr. Permite, autoriza, que a gente grave a entrevista?

Sílvia: Sim

Everaldo: Muito obrigado então por você estar nos recebendo. Então, seu Sílvia, a gente queria começar essa conversa com o senhor justamente pedindo para o senhor falar um pouco da sua trajetória profissional, pessoal, aqui na cidade de Maringá...e como o senhor chegou a ter essa imobiliária aqui...que tem aí uma carteira grande sobre sua administração. Conta um pouco da história do senhor, por favor.

Sílvia: Bom, é...em 72, 73, eu trabalhei como office boy em uma imobiliária chamada Promove...uma pessoa que pensava diferente Maringá que, inclusive, era um dos meus gurus...pelo raciocínio...o nome dele era José Geraldo da Costa Moreira. Pessoa muito interessante. É...depois eu fui convidado para ser um atleta semi-profissional em São Paulo, eu nadei por alguns anos no Clube Pinheiros e acabei...meu pai era dono de jornal em Maringá e ele comentou comigo uma vez “ahhh eu vou fazer um curso de corretor de imóveis e eu vou deixar o jornal e vou abrir uma imobiliária...” e na época eu queria fazer engenharia elétrica e não tive sucesso e aí como não tive sucesso falei com meu pai “vou junto com você...”. E aí ele tinha feito o curso de corretor de imóveis em meados de 76 e foi quando no final de 76 eu voltei pra Maringá e fiz o curso de corretor de imóveis. E me matriculei no curso de corretor de imóveis, matriculei, passei e foi até bem interessante. E aí falaram assim “ahhh o curso de corretor de imóveis te dá direito ao CRECI” Tá...e o que que é o CRECI? “Conselho Regional” Ahhh beleza...então eu vou fazer isso também. Quando eu fui me matricular no CRECI para obter o número, não me deram o número porque eu não tinha a carteira de reservista. Aí falei assim, eu tenho 17 anos, eu não tenho reservista...O pré-requisito era só segundo grau completo e eu tinha...era muito fácil né? Quem tava pensando em fazer engenharia elétrica, ter o segundo grau completo era muito fácil né...Fiz e passei. E aí de 76 para 77 eu fui o corretor tutelado mais novo do Brasil....

Everaldo: Olha só...aos 17 anos.

Sílvia:....17 anos. E meu pai sempre gostou de trabalhar com grandes áreas e eu tinha uma cachaça que era o mercado de locação...eu sempre gostei do mercado de locação. E aí eu passei em engenharia nesse intervalo, em 77, e comecei a me interessar sobre a cidade, pensar a cidade de forma diferente. Trabalhando no mercado imobiliário, fazendo

engenharia, terminei engenharia e me especializei em avaliação. Na época era um curso feito exclusivamente pelo Maia Neto de Minas Gerais. Depois disso, quando trocou a norma....a nova norma da ABNT....houve a necessidade de eu fazer uma nova especialização. E aí fiz uma nova especialização, fui lá em Londrina e aí foi em perícias...e aí comecei também a entender um pouquinho a cidade de forma diferente. É... trabalhando muito de forma associativa com meus parceiros. Eu sempre conversava com meus parceiros porque...meus parceiros de mercado eram pessoas da idade do meu pai. E eu conversava com eles e falava “olha, a gente não concorre entre si, não leia como se a gente fosse concorrente. Concorrente é o cliente que deixa de comprar uma casa e compra um carro” ...

Everaldo: Correto

Sílvio:... Concorrente nosso é quem aplica no mercado fora de Maringá...E aí a gente conseguiu desenvolver essa cultura e criamos em Maringá na época...era a Associação das Administradoras de Imóveis...depois houve a criação do sindicato e os primeiros SECOVI...e aí eu também participei da administração do SECOVI Maringá, SECOVI Paraná...Fui diretor. E depois de uma época que começou o espírito da globalização, Maringá passava por uma necessidade de transformação e aí tivemos sempre algumas empresas que vinham atuar mundialmente, como é o caso da Trade Center One, que trabalhava nos Estados Unidos com umas pessoas com terno verde... e aí umas outras....que era a REMAX que era uma rede mundial...E aí eu falei “nossa...eu tenho que me preparar pra isso”. E aí consegui convencer dois ou três amigos a nos reunirem por afinidade, para gente entender o mercado imobiliário....para fazermos negócio entre nós...e aí foi o Cleverson da Imobiliária Bela Casa, o Vanderlei da Imobiliária Delta e eu. Que eram pessoas de mais idade...

Everaldo: Já eram pessoas das relações....

Sílvio: Já eram das relações....Acredite se quiser, nós criamos a Central de Negócios Imobiliários que é uma empresa hoje que congrega quase 30 imobiliárias aqui de Maringá, detém de 90% do mercado imobiliário. E aí, também aí, por causa do sindicato, várias vezes a gente atuou dentro da Prefeitura quando eles precisavam da elaboração da correção da planta genérica de valores...Então eu já presto esse serviço para a prefeitura há aproximadamente 30 anos....

Everaldo: Certo

Sílvio: Eu sou talvez o membro mais antigo e mais é...é...longevo que trabalha com eles em trabalho voluntário.

Everaldo: Sim

Sílvio: Ham...Depois...é...é...precisava ... Maringá...é uma cidade... uma das poucas cidades que trabalha com duas plantas de valores: a planta do IPTU e a planta do ITBI...

Everaldo: Correto

Sílvio: Então, precisou-se criar a revisão da planta de ITBI...a gente atua nisso também de forma bastante importante...transformou-se essa comissão de avaliação em conselho. A gente faz parte desse conselho. Maringá também teve a passagem de....teve a

necessidade de criar seu primeiro plano diretor. A gente atua de forma bastante importante...

Samarane: Isso em que ano? Mais ou menos?

Sílvio: Ah...faz tempo! Sou muito ruim de data.

[Risos]

Sílvio: A gente tá na revisão do plano....

Samarane: Sim

Sílvio: A gente... Fiz parte de duas gestões que era o limite máximo para você ter uma ideia, para estar no Conselho de Planejamento da Prefeitura, para repensar Maringá...a gente também atuou...Hoje, é...atuei muito no Conselho de Desenvolvimento de Maringá, o CODEM. Também na associação comercial e hoje, inclusive, essa semana estou retornando ao conselho de desenvolvimento da cidade porque também atuo na associação dos engenheiros de forma também voluntária para poder pensar Maringá de forma diferente.

Everaldo: Correto

Sílvio: Por causa da pandemia, agora me afastando um pouquinho da administração da imobiliária, eu tenho mais tempo para cuidar da minha cidade.

Everaldo: Sim. A imobiliária hoje tem quantos funcionários, seu Sílvio?

Sílvio: Colaboradores nós devemos ter perto de 40 né.

Everaldo: Certo

Sílvio: E aproximadamente 80 corretores...

Everaldo: Bastante. E em termos de carteira? O senhor tem, assim, um grande número de compra e venda e de locação?

Sílvio: Nós somos se não a carteira mais tradicional da cidade tá... Eu vou falar que nós somos a primeira carteira? Não. Nós não somos a primeira carteira. Nós somos talvez uma segunda melhor carteira. Mas com certeza a de melhor resultado. A gente prima muito pela qualidade e isso por, por, atuação do meu filho. Nós raramente chegamos a 1% de inadimplência....

Samarane: Nossa...

Everaldo: Eu ia fazer essa pergunta pro senhor.

Sílvio: É raro chegarmos a 1% de inadimplência. Nós somos a primeira imobiliária do Brasil a estar atuando em um produto extremamente novo na garantia de aluguel...Eu fui o primeiro precursor no Brasil a trabalhar na forma diferente na garantia de aluguel. Eu fui a primeira carteira do Brasil a fazer título de capitalização.

Everaldo: Correto

Sílvio: Agora uma grande empresa nacional nos “adotou” e a gente tá trabalhando, pra você ter uma ideia, com seguro fiança a 5%...

Everaldo: Seguro Fiança a 5?

Sílvio: A 5%! Nós somos a primeira imobiliária do Brasil...Eles tão lançando esse produto em Maringá, estão utilizando a imobiliária Sílvio Iwata, para ver se roda a nível do Brasil...

Samarane: Qual empresa é essa? O sr. Pode falar?

Sílvio: Quinto Andar...

Everaldo: Quinto Andar

Samarane: Uhum

Sílvio: Então, isso por conta do meu filho e da minha filha....Hoje os números que a gente trabalha na carteira de venda, na carteira de locação, são administrados por mim...É...principalmente na carteira de vendas. Porque eu gosto muito de atuar de forma técnica e profissional, sempre baseado em estatística. Coisa de engenheiro né? [balbucia] coisa de número né? Você entender o que tá acontecendo no mercado imobiliário, basicamente, é isso...Então a gente tem, talvez a melhor carteira de lançamento do norte do Paraná...

Everaldo: Certo

Sílvio: E o melhor resultado.

Everaldo: Perfeito. E, e, e....O perfil desses imóveis? Vocês vieram se especializando ou é um perfil heterogêneo, para todas as áreas da cidade....?

Sílvio: [risadas] bela pergunta...

Everaldo: Todas as tipologias...como é que é?

Sílvio: Ham....em 1999 eu recebi três mineiros conversando comigo. Era Lucas, Hudson e Rubens.

Everaldo: Sim

Sílvio: E vieram conversar com a gente, e aí chegaram num hotel em Maringá “ah precisamos conversar com o cara de uma imobiliária...” Estranhamente ou coincidentemente, a pessoa que era da recepção, era uma pessoa amiga minha e “Ah vai falar com o Sílvio”... E aí comecei a conversar com os mineirinhos, os mineirinhos falavam com um jeitão arrastado, jeito diferente... “e que eu sou diferente, não sei o que, enfim...” E essa empresa acabou vindo para Maringá. Essa empresa chamava MRV. Esse tal desse Rubens é o “seu Rubens” de hoje.

Everaldo: Certo

Sílvio: Lucas Cabaleiro e Hudson Gonçalves. Então são as pessoas que criaram a MRV, são as pessoas que estão na gestão da MRV. Nós ficamos com eles....talvez o parceiro mais antigo do Brasil fomos nós.

Everaldo: Que interessante...

Sílvio: Então nós fomos criados do jeito de venda MRV. E aí meus filhos foram criados dessa forma... Nós fomos uma empresa, para você ter uma ideia, professores...a gente atuava para eles em Maringá, Arapongas e Londrina...

Everaldo: Três grandes mercados...

Sílvio: Três grandes mercados! Imagina só...E quando a gente conversava com ele, a conversa era extremamente diferente....Gente! Eu produzi muita habitação popular. Eu falo que...Desafio qualquer prefeito, sabe? Sem mandato...Que tenha gerado....sem fazer coisa errada....tá? De forma mais justa, correta e perfeita, produzir tanta habitação quanto eu produzi.

Everaldo: Certo

Sílvio: Então, eu enxerguei bastante isso. E como nós fomos criados dessa...de jeito novo de trabalhar e isso ficou impregnado na gente, hoje a gente atua em todos os segmentos. Tá? Desde o que era Minha Casa, Minha Vida que hoje é o CVA, que é o Casa Verde Amarela e o que o Brasil chama de MAP, médio alto padrão. Então...

Everaldo: Então, o senhor abriu as portas...

Sílvio: Abri as portas e nós temos todos os segmentos...atuo de forma...

Everaldo: Certo

Sílvio: Para vocês terem uma ideia, o último lançamento do PLAENGE, a gente perdeu pra eles pra equipe própria.

Everaldo: Decisão deles?

Sílvio: Mas a gente fez 70% das vendas.

Everaldo: Um parêntese aqui, seu Sílvio...Eu ouvi falar, em Presidente Prudente isso, que a PLAENGE tá passando por algumas dificuldades financeiras e...é verdade isso? O senhor tem alguma informação da PLAENGE? Eu ouvi falar até que ela ia fechar...

Sílvio: Entendi. Eu vou contar para você.... é.... o Alexandre, tenho muito pouco contato que é o gestor.... Mas tem uma pessoa aqui, em Maringá, o Leonardo Fabian. É o único fora que tá numa gestão de uma filial fora...que é da família...

Everaldo: Que tá fora de Londrina?

Sílvio: Que tá fora de Londrina. E que tá na gestão. É o único. Rapaz extremamente novo e muito inteligente. Não sei se você sabe, mas a PLAENGE é a única que oferece seguro garantia das obras de uma empresa suíça.

Everaldo: Lá em Presidente Prudente eu vi isso.

Sílvio: Sabe...é a única das grandes que não abriu capital.

Everaldo: Correto

Sílvio: Acho muito errado. Muito errado. Essa informação. Porque é....talvez os concorrentes dele sim. Que eu já ouvi falar vários deles aqui e inclusive vi. É... dos concorrentes da PLAENGE devolvendo áreas para os proprietários. Mas da PLAENGE não. Até hoje não.

Everaldo: O senhor....essas informações a gente precisa ir com muito cuidado para gente não falar besteira depois.

Sílvio: É...eles são muito sólidos.

Everaldo: Muito. Muito. Em Presidente Prudente eles tiveram uma atuação exemplar. Exemplar. Mas vamos voltar na MRV....A parceria com a MRV. O senhor chega a prospectar áreas para eles aqui na cidade ou não?

Sílvio: Não só Maringá, como Arapongas e Londrina....

Everaldo: Londrina também. E a negociação com o proprietário o senhor se incumbem também?

Sílvio: Sim. A permuta, a garantia, a tranquilidade, a entrega para os clientes....

Everaldo: Eles trabalham muito com permuta né, seu Sílvio?

Sílvio: Na época eles trabalhavam parte com permuta, muitas vezes parte com aquisição...mas eu sou, talvez, um dos grandes produtores de áreas para eles...eu me lembro que alguns anos passados, seu Rubens falou que tinha gastado x milhões de reais em áreas e compras e não sei o que...eu me lembro de comentar com minha esposa, isso pouca gente soube, eu gastei 10% desse dinheiro....

[risos]

Sílvio: E foi manchete do Valor Econômico, para você ter uma ideia...

Samarane: Sim

Everaldo: Nós acompanhamos o chamado land bank deles, né, trimestre por trimestre, pra ver quais são as relações....

Sílvio: Para você ter uma ideia, eles tinham mil e poucas unidades...eles lançaram e terminaram de vender...foi uma das últimas crias minhas.

Everaldo: Perfeito. Perfeito. Essa negociação com proprietário de terras é fácil ou é difícil em Maringá?

Sílvio: Muito difícil. Muito difícil. Principalmente em Maringá.

Everaldo: É mentalidade ou é só dinheiro, seu Sílvio?

Sílvio: As duas coisas.

Everaldo: As duas coisas? Explica isso um pouco pra mim pra eu entender, por favor...como é que é? É concentrada a propriedade aqui...tá na mão de poucos?

Sílvio: Maringá tem que entender algumas coisas, professores...

Everaldo: Sim, por favor.

Sílvio: Maringá tem o perímetro urbano extremamente pequeno...Maringá geograficamente não é uma das maiores cidades do Paraná...é uma das menores cidades do Paraná. Se a gente vira pra direita a gente já tá em Sarandi, pra esquerda tá em Paysandu, pra frente em Santa Fé e Astorga...Mais um pouquinho você tá em Floresta. A gente tem...geograficamente...muito pequeno. Tá...E a nossa condição de utilização de solo é muito complicada. Então você tem que entender muito bem da cidade...É. No meio da pandemia, teve uma live do prefeito da cidade junto com o pessoal que pensou a cidade, a Masterplan, a Price que fizeram a cidade...E as pessoas não tinham entendido o que o prefeito tinha colocado. E foi uma coisa muito interessante...O prefeito não tem....da fala dele...e aí você tem que prestar atenção né. Eu sempre falo assim “presta atenção no que as pessoas falam”. Ele fala assim, então né, a gente gosta assim muito de Maringá, da cidade bonita, linda, compacta, coesa e adensada. Linda, bonita, compacta, coesa e adensada. Ele não vai aumentar o perímetro urbano!

Everaldo: Sim...

Sílvio: Ele vai?

Everaldo: Não...

Sílvio: Não, não vai. Então esquece que o plano diretor vai aumentar muita coisa. Talvez ele vai mexer em algumas áreas que tenham condições de verticalização...

Everaldo: Potencial construtivo...

Sílvio: Mexer no potencial construtivo e mexer em zoneamento. Ponto. Foi o que a gente fez quando eu tava no Conselho de Planejamento....E aí, respondendo a tua pergunta, tá...Maringá tem algumas áreas que são muito bem localizadas, mas que não dá uma condição boa de utilização. Áreas que tem aí 2, 3, 5, 10 ou muito mais áreas...que estão em zoneamento, em ZRI 2 que são bi-familiar... Agora você imagina só...Que eram as antigas chácaras, as antigas áreas que tinham dentro da cidade que eram limites da cidade que também não tinham outra função a não ser ZR 2...

Everaldo: Mas, e com o tempo...

Sílvio: A cidade chegou. Você veja bem, a gente tava conversando sobre o fenômeno da perimetral...

Everaldo e Samarane: Sim

Sílvio: E agora tem um fenômeno novo chamado contorno....a cidade transbordou. O que era perímetro urbano tá transbordando. Porém, a gente tem que levar infraestrutura urbana pra isso.

Everaldo: Correto

Sílvio: Tá...E eu sempre fui um crítico em relação a isso. Sempre o IPTU...E agora nós estamos....O IPTU, o ITBI, a infraestrutura urbana. Porque teoricamente qualquer cidade do Brasil, o IPTU é um instrumento político....

Samarane: Sim

Sílvio: E quem paga mais IPTU é quem mora nas bordas. E isso é injusto. Porque quem mora mais no centro, com mais centralidade, tem melhor condição urbana.... E não usufrui. E paga mais. Então, a gente tem que equalizar essa situação.

Everaldo: Correto

Sílvio: Então, essas áreas que tem...as pessoas...são de pessoas tradicionais que ficaram no mercado....e agora entenderam da condição de verticalização e agora querem usufruir disso. E como é que faz pra usufruir disso? Ah...eu quero vender. Vender sabe que não dá. Ah...eu tenho que fazer permuta...Mas eu quero...Ah, a permuta não sei se vai...Porque Maringá passou por algumas experiências tristes, de algumas empresas que aconteceram em nível nacional.

Everaldo: Sim...a ENCOL por exemplo.

Sílvio: Eu não queria falar...mas a ENCOL por exemplo. O efeito ENCOL. Até para que você pudesse explicar pro cliente.... que você tinha patrimônio de afetação... que quando você assina, por exemplo, com o Casa Verde Amarela, você tem o orçamento fechado...que você não perde...que você tem seguro garantia...uma série de outros benefícios....quando o cliente entende isso, vai que é uma beleza!

Everaldo: Ótimo...

Sílvio: Agora...é....até porque eu fiz questão, de várias vezes....as vezes até a MRV torceu o nariz comigo...mas é porque eu entendi que aquela área, daquele cliente...era a chance da vida dele mudar...então eu tinha que fazer pra que isso produzisse...

Everaldo: Dar certo...

Sílvio; E produzisse o máximo...Então, eu criei vários núcleos da cidade...principalmente Maringá..."eu criei"... mas eu comercializei vários núcleos da cidade...onde eu consegui...lembra quando eu falei para você da locação?

Everaldo: Sim

Sílvio: Eu entendi...eu falei "nossa, o Sílvio gostaria de morar aqui, mas por que o Sílvio tem que morar lá longe, tem que atravessar a cidade, pra poder ir trabalhar, pra depois voltar...O Sílvio não tem meia hora, uma hora para ele..." Então eu ficava procurando melhor condição de verticalização, melhor condição de logística, melhor condição de preço pra poder oferecer produto...por isso que a MRV deu certo em Maringá.

Everaldo: Correto

Sílvio: Pelo meu "calo" da locação. Na verdade, é escutar o cliente, a necessidade do seu cliente...onde tá doendo, onde dói pra ele. Aí o pessoal falava "Ah Sílvio, você vê..." Desculpa a expressão chula... "você vê o pessoal atravessando a cidade de corsel 2, de belina...essa coisa aí né" É simples! Prepara uma condição de moradia para ele, perto do trabalho dele, e ele não vai atravessar a cidade! Ele vai perder uma hora de trânsito?! Ele não vai gastar esse dinheiro, ele vai economizar, ele vai dar dinheiro pra família dele, ele vai ter condição de ficar com filho dele...[balbucio] Então, a gente distribuiu boa parte desses empreendimentos ao longo da cidade.

Everaldo: Perfeito

Sílvio: A gente não concentrou.

Everaldo: Correto

Samarane: E a importância do conhecimento do senhor da área também, né, para levar esses empreendimentos...

Sílvio: Sim. Então, por vezes, professora... Eu parava e paro as vezes na lei de uso e ocupação do solo. Eu fico olhando, estudando, onde vai, onde vem, como é que eu posso fazer, como é que eu posso desenvolver, onde eu posso criar... Para gerar a melhor condição.

Everaldo: Claro, claro... Então vamos pegar esse ponto que o senhor falou. O senhor já demonstrou que foi construída também uma boa relação com a prefeitura, participando de conselho, fazendo trabalho colaborativo com a prefeitura....esse diálogo, ele hoje já chegou na prefeitura pra ter essa compreensão mais ampla? Eu pergunto disso pro senhor, seu Sílvio, porque uma coisa que a gente percebeu é que a relação de Maringá com os distritos e as cidades vizinhas é muito intensa. É muito intensa. O senhor acabou de falar de pessoas que cruzam a cidade, que vem de outros lugares, gastam uma hora...a prefeitura de Maringá hoje já pensa esse conjunto maior ou ainda tá pensando só Maringá?

Sílvio: Que delícia essa pergunta, Everaldo... Posso me deleitar na resposta?

Everaldo: Pode, por favor...

Samarane: Fique à vontade.

Sílvio: Eu fico revoltadíssimo com os gestores das cidades do entorno. Eu fui nomeado pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura para atuar no Plano Diretor da cidade de Sarandi. Quantas reuniões eu participei? Nenhuma. E fechou o plano diretor.

Everaldo: É um sinal...

Sílvio: Eu...No Conselho de Planejamento, [balbucio], duas administrações, são 10, 12 anos trabalhando...raríssimas as vezes das pessoas dentro do conselho... tinha o representante de Sarandi, o representante de Paiçandu...raríssimas vezes as pessoas vinham participar da reunião. Mas Maringá pensa Paiçandu, Maringá pensa Sarandi... Agora, Sarandi não faz a parte dela de vir a Maringá e participar, Paiçandu não vem pra Maringá, Mandaguaçu não vem pra Maringá pensar Maringá...

Everaldo: Uhum

Sílvio: Mas Maringá pensa eles... e eles ficam “ahhhh mas vocês usam a gente como dormitório...” Meu, se posiciona no mercado. Venha conversar. Maringá...nós tínhamos um administrador chamado Sílvio Barros. Sílvio Barros falava que Maringá, o público consumidor regional de Maringá é perto de um milhão de pessoas. Nós somos responsáveis por essas pessoas. Nós precisamos pensar essas pessoas. Como é que uma pessoa que vem de Floresta, Água Boa, Camargo, Ivatuba...vai entrar na cidade, parar assim com seu carro e falar “nossa, como é que é andar nesse negócio iluminado?” Num é verdade?

Samarane: Sim...

Everaldo: Bom exemplo...

Sílvio: Então nós temos que pensar a cidade e poder educar eles. Por isso que nós pensamos, por isso que nós entendemos isso. Nós pensamos no entorno. Agora o entorno tem que se mobilizar.

Everaldo: Correto. Correto.

Sílvio: Respondido?

Everaldo: Respondidíssimo. Meu Deus! Muito. Muito. Eu quero insistir nessa capitalidade de Maringá, né. Grandes projetos aqui na cidade, né. Eu queria ouvir a opinião do senhor sobre dois desses grandes projetos. Um é o mais famoso que é o centro cívico Eurogarden.

Sílvio: Tá.

Everaldo: E o segundo...um que eu tô com muita dúvida que é o porto seco de Maringá. Me parece que eram dois projetos que iam colocar Maringá em outro patamar...poderiam colocar. E os dois me parece que tão parados. O senhor poderia falar um pouquinho do porto seco de Maringá que conectaria Maringá com o mundo, mais do que já está...e o Eurogarden que daria uma outra cara para esse lado da cidade? Por favor.

Sílvio: Vamos lá. Porto seco. É... o volume de importação não ficou tão grande e nem o de exportação...Ok?

Everaldo: Sim...

Sílvio: É...e uma coisas importantes para alimentar o porto seco seria gerar...Maringá com voos internacionais....o problema do voo internacional....não completou o outro elo.

Everaldo: Correto. Faltou um elo na cadeia.

Sílvio: Faltou um elo na cadeia.

Everaldo: Hoje a área tá desocupada, seu Sílvio?

Sílvio: Não. Ela é ocupada. Acho que vai ser devolvida agora no final de 23... mas para você ter uma ideia, ela...ela é um consórcio de proprietários, vários proprietários, são grandes empresários na cidade que já estão se mobilizando, já colocaram no mercado... já fui procurado por uns dois ou três desses e “ó, Sílvio, vai desocupar e precisamos arranjar alguma coisa para utilizar...”

Samarane: Sim. Então sempre esteve ocupado mesmo com o encerramento das atividades?

Sílvio: Sempre teve ocupado. Sempre esteve em atividade.

Samarane: E sempre por empresários locais?

Sílvio: Sempre por empresários locais.

Samarane: Empresários do ramo de centros de distribuição, para aproveitar do galpão...enfim...do ambiente que tá lá né?

Sílvio: Sim...Até porque Maringá....Vocês são de Presidente Prudente...

Samarane: Sim.

Sílvio: Tá legal. É...o que a gente chama assim de boca do Mato Grosso. A entrada do Mato Grosso é Presidente Prudente...

Everaldo: É...

Sílvio: Nós somos um pedaço disso...

Everaldo: Sim...faz parte dessa história.

Sílvio: Nós somos um pedaço disso. Que quem vem do Mato Grosso para se tratar, saúde...ou ver comércio...ele vem em Presidente Prudente e vem em Maringá....é real. Parte da região de vocês, do estado de São Paulo, consome Maringá...

Everaldo: Também...

Sílvio: Tá...Então a gente tem essa...como se fosse um pequeno centro de distribuição...

Everaldo: Mas o senhor falou que a área vai ser devolvida no final de 23...Mas vai ser devolvida pra quem?

Sílvio: Porque tá alugada por uma empresa, a empresa vai devolver e a gente tá planejando uma nova operação...

Everaldo: Mas tem os proprietários?

Samarane: Você que tá....

Sílvio: Tem os proprietários. Tudo certinho.

Samarane: É de quem a terra lá?

Sílvio: É um consórcio de vários proprietários. Vários empresários locais.

Samarane: Entendi...e o senhor que gerencia a questão da locação lá do...?

Sílvio: Não, eu só ofereço eles para comercializar...

Everaldo: E vocês já tem uma ideia...do que é o potencial da área?

Sílvio: Sim...Já...Já...

Everaldo: Se o senhor não quiser contar, não conta....porque tem segredos que são de negócios....

[risos]

Sílvio: São. São segredos de negócios.

Everaldo: Só uma palhinha assim. Uso comercial ou uso residencial?

Sílvio: Ah...comercial né?

Samarane: Pela área ali...

Sílvio: Pela área é comercial né...pela área é comercial.

Samarane: Mas nesse setor mesmo de logística...de distribuição?

Sílvio: Samarane...

Samarane: Tô te apertando?

[risos]

Sílvio: Samarane, olha só...é o último ponto de entrega e de logística.

Everaldo: A vocação tá dada então?

Sílvio: Tá...é...aquele negócio que o pessoal faz....Mercado Livre....

Everaldo: Amazon...Correto.

Samarane: E já tem uma baita estrutura ali né...

Sílvio: Já tá pronta né... tá pronta... Logisticamente pronta.

Everaldo: Muito bom...e o Eurogarden?

Sílvio: O Eurogarden é um projeto do Jefferson...Eu acho que ele tá fazendo do jeito certo, na hora certa, na condição certa....tá? É... Você já ouviu falar no ciclo de Kondratiev...

Everaldo: Claro

Samarane: Sim

Sílvio: Fatalmente a gente tá num declínio...Ok? Se ele sai com preço bom, com atratividade boa, com interesse bom...na baixa do ciclo de Kondratiev...quando subir....brilha!!!

Samarane: Sim

Everaldo: Brilha. Tá no jornal de hoje....aqui da cidade...que o Governo do Estado recebeu uma área lá no centro cívico e tá doando pro Ministério Público...Quer dizer...O projeto então continua andando para grande área centro cívico – Eurogarden?

Sílvio: Sim...sim... Algumas áreas em off a gente já sabe que já foi comercializada para alguns empreendedores...

Everaldo: Certo

Sílvio: Tá...E ela não vai ser colocada no mercado [caiu alguma coisa e comprometeu o áudio] em uma abundância de mercado...não vai estragar o mercado.... ela vai ser entregue paulatinamente, até porque vai ser bem interessante... e o Jefferson... a formação do Jefferson é fantástica, não sei se vocês sabem disso...

Everaldo: Eu sei um pouco dele... Até gostaria de perguntar pro senhor se ele é uma pessoa acessível, se nos concederia também uma entrevista...

Sílvio: Olha... ele é extremamente acessível... você vai conseguir o contato dele com meu filho... Ele se reúne com meu filho... Ele que tá na gestão da empresa. E é muito fácil conversar com ele.

Everaldo: Gostaria muito. Se o senhor pudesse nos ajudar...

Sílvio: O Jefferson...ele é geógrafo.

Everaldo: Então, eu fiquei sabendo que ele fez Geografia aqui na UEM...

Samarane: Ele chegou a terminar então?

Sílvio: Chegou a terminar. Nossa! É uma aula de desenvolvimento, é uma aula... Você conversar com ele... muito bom.

Everaldo: Então ele tem uma estratégia temporal para o lançamento?

Sílvio: Tudo certinho...

Everaldo: Perfeito.

Samarane: É tudo bem pensado...

Sílvio: Há dois anos. Dois anos. Antes da pandemia. Esse cara no final de 2019 pegou e fez churrasco para o Conselho da Mulher Empresária de Maringá. Maringá tem uma sociedade civil muito bem organizada...

Everaldo e Samarane: Sim

Sílvio: E para você participar... Então, assim... Vão pessoas assim “o creme de la creme” que vão tá lá... então assim, ele fez churrasco para as mulheres no final do ano. Concomitantemente, ele plantou girassóis. Você conheceu a história do girassol?

Everaldo e Samarane: Não

Sílvio: Plantou! Você imagina dois alqueires de girassol? Quando chegou no verão aquele girassolão bonitão aqui na cidade florindo, no final de tarde... todo mundo ia na cidade e tirava foto com girassol...virou point da cidade.

Samarane: olha só...

Everaldo: Ponto Turístico!

Sílvio: E aí ele vendia a localização. As árvores não são plantadas não, elas já são consolidadas. Ele plantou na fazenda dele. Ele como bom geógrafo, ele plantou cada espécie linda, maravilhosa...tá entendendo...tudo de altíssima qualidade...nada com baixa qualidade. O asfalto é com alta qualidade, a condição...tudo é perfeito. Tudo com muito esmero, muito capricho. Eu chamo de “maringaísmo” isso...ele fez isso bem feito!

Everaldo: Correto, correto... E o senhor falou uma coisa muito interessante que a gente as vezes não percebe em outras cidades. O senhor falou “tem uma sociedade civil bem organizada”. O senhor falou da associação de mulheres, o senhor falou do CODEM...é muito impressionante em Maringá... por que que uma cidade consegue desenvolver isso, seu Sílvio?

Sílvio: Maringá...nós somos uma cidade associativista...tá...nós temos a COCAMAR aqui que nos ensinou a pensar... depois disso a gente veio com as cooperativas de crédito, a gente veio com a associação comercial.... Maringá tem uma associação comercial muito, muito forte. E ela criou...o CODEM que é o conselho de desenvolvimento que pensa Maringá...para você ter uma ideia...foi a associação comercial que ajudou a criar o

CODER...tá...é um braço da associação comercial, teoricamente...trabalham todas interligadas. Não...Ninguém tem pretensão política lá. Se você esboça uma pretensão política você não consegue...você não tem cargo lá dentro. Você não participa, tá? Então você tem que pensar Maringá...Então Maringá...A associação comercial é aqui na próxima quadra. Então todas as entidades hoje, associativas, tão debaixo do guarda-chuva da associação comercial.

Everaldo: É um projeto de longo prazo...

Sílvio: É um projeto de longo prazo. Longo longo longo prazo. É onde se pensa a cidade, se planeja efetivamente a cidade.

Everaldo: Correto, correto. Então vamos falar rapidamente aqui da cidade. O senhor já falou um pouco do perímetro urbano que é pequeno, estreito...e que a cidade vai encostando. Hoje quais seriam os eixos de valorização imobiliária da cidade, seu Sílvio? Se tivesse que apontar um ou dois...para onde a cidade está se valorizando? Preço da terra tá subindo....e os lançamentos imobiliários....?

Sílvio: Eu vou....todos.

Everaldo: Todos?!

Sílvio: Todos. E eu vou justificar. Vamos lá. Região Norte: teoricamente hoje tá sem preço, tá? Mas é uma das áreas ainda que cabe verticalização e a condição de preço está boa.

Everaldo: Quando o senhor fala região norte, o senhor está falando da área consolidada até o....?

Sílvio: Jardim Alvorada, que a gente chama ali...

Everaldo: Até o Alphaville?

Sílvio: Naquela direção. Você imagina só... que a duplicação está próxima de acontecer até Alphaville...

Everaldo: Vimos as obras...

Sílvio: Tá? Acontecendo isso, uma condição de moradia muito interessante...

Everaldo: Sim

Sílvio: Tá? Na direção de Sarandi, leste, tá... nós já somos conurbados, então não precisa falar mais nada... na região noroeste...tá... é onde talvez a gente seja mais carente...tá... Porém, resolvendo o trevo... do Catuaí...que vocês vieram pelo trevo do Catuaí...vocês viram que ele afunila, é ruinzinho, não funciona... Não é que nem aquele trevo bonito de vocês né...que resolve tudo! Não...ele é muito complicado e aquilo para você ter uma ideia, é a válvula de estrangulamento de todo o norte do Paraná.

Everaldo: Tem um impacto regional e estadual...

Sílvio: Estadual...tá...Quer ver? Estraga uma carreta lá no meio...

Samarane: E é justamente uma área que passa bastante carreta, caminhão, tudo né?

Sílvio: Se eu for pro Mato Grosso, se eu for pro sul de São Paulo, se eu for pro Norte, se eu for pra Bahia, se eu vou pra Foz...entupiu!

Samarane: Sim

Sílvio: Ok? Então é uma região boa... porque tem toda uma infraestrutura boa, urbana, linda, maravilhosa...aquela região.

Samarane: Ela coloca Maringá em conexão com as outras regiões, né, cidades...

Sílvio: E a região sul. O pessoal gosta muito da região sul da cidade. Mas ela também tem limites. A gente chega num limite de ocupação no lixão.

Everaldo: Ahhhh...correto.

Sílvio: E ela tem um raio que você não consegue utilizar e aí você tem que passar por ele. E na outra região que seria sudeste, nós somos conurbados uma parte com Sarandi, que é Sarandi de rico...[risos] onde tem os condomínios.

Everaldo: Correto...

Sílvio: Tá...e aí nesse intervalo ainda tem o Eurogarden como eixo de crescimento, zona 8 que é uma região de crescimento ainda que dá pra ter verticalização...

Everaldo: Tá. O senhor falou da MRV, que é uma empresa de fora. E os empresários da construção e incorporação locais? Eles tão integrados nessa visão de Maringá? Os grandes locais? Ou a concorrência pode mata-los?

[risos]

Sílvio: professores, eu tenho um amigo que é cartorário...colega de pesca...amigo de pesca. Ele falava assim comigo “Silvinho, você tem uma coleção de inimigos fiéis...”

Everaldo: Boa definição...

Sílvio: “...mas você tem uma coleção de amigos que você não conhece, que se intitulam seus amigos e são fiéis e te defendem”. Eu falei “puxa, Eduardo, é duro escutar isso”. Eu cheguei nos anos 2000 pro SINDUSCON e disse pra eles “oh, o mercado da construção civil tá ruim...nós temos que começar a mudar, a repensar...eu tô começando a ficar preocupado porque eu sou engenheiro, sou filho da engenharia também...Do mercado imobiliário sou corretor também! Eu tô vendo, você dispensou seu mestre de obras...seu mestre de obras tá fazendo 6, 7, 10 casinhas e tá indo pra Camboriú e comprando apartamento, filho...e você não”

Everaldo: Anos 2000...

Sílvio: “Olha, se cuida, muda!” “Ah não, Sílvio...mercado não vai ficar assim”. Beleza, e aí o fenômeno aconteceu...de lá pra cá não preciso falar nada. Infelizmente ou felizmente, Everaldo, eu tenho essa percepção de anos...eu percebo algumas coisas. Talvez um dom de Deus. Eu cheguei pra eles e expliquei esse tipo de coisa. Depois quando a gente deixou de ser parceiro exclusivo MRV, eu abracei os parceiros locais e fiz eles crescerem. Fiz eles crescerem. Falei “não...vou botar vocês na linha também...” E abracei três ou quatro. E fiz eles crescerem. Eles tão fortes. Tão fortes. Uma pena que a mesma fidelidade que eu depusitei para eles, eles não...

Everaldo: ...retribuíram.

Sílvio: Mas é a vida né?

Everaldo: E no mundo dos negócios às vezes mais!

Sílvio: Mais...

Everaldo: Eu fiz essa pergunta pro senhor, seu Sílvio, porque ontem eu vi uma situação inusitada pra mim. Eu não tinha visto essa situação ainda. E eu vou falar para o senhor. Jardim Munique. Cheguei e vi aquele portal imenso, né, vi as casinhas que a prefeitura entregou. As 22 casinhas. Parei para conversar com uma senhora e ela me disse “O Jardim Munique era pra ser fechado e não deixaram fechar”. Isso já me chamou atenção. Depois ela me falou “Tem muita casa a venda aí que o pessoal não quer morar perto das casinhas populares...” E na hora que eu dei uma volta pelo bairro eu vi muita placa de vende-se. Que que aconteceu ali, seu Sílvio?

[silêncio]

Sílvio: Empreendimento de um concorrente meu.

Everaldo: Tá. O senhor fique à vontade.

Sílvio: É...é importante, Everaldo e Samarane, você ter proximidade com o teu público e conversar com o teu público....

Everaldo: é regra.

Sílvio: Num certo ponto. Todos falam que eu sou muito acessível, as pessoas...Eu sou, eu sou assim...Eu gosto. Mas isso me dá condição de fazer análise também. Toda quinta-feira aqui, a gente discute, essa sala fica, 80% ocupada com corretores que atuam com imóveis usados, porque a gente discute imóvel por imóvel, a gente discute o que vai ser colocado no mercado e o que é preço de mercado...

Samarane: sim

Sílvio: E utilizo da experiência da engenharia de avaliação, da experiência com mercado imobiliário, um pouquinho como gestor...e entender como posso ajudar meu corretor a ter melhor resultado. Essa é uma entrega de mim pra eles. E aqui a gente troca experiência do que deu certo e o que deu errado. Para que eles amadureçam. Para que eles tenham o que a gente chama de calo de balcão. Minha mãe chamava isso de vivência, ou de experiência. Agora sem vivência, sem experiência, as vezes a gente faz coisa que fica distante da realidade...que o mercado num precisa absorver. Tá respondido?

Everaldo: Tá respondidíssimo.

Samarane: Tá ótimo.

Sílvio: Respondidíssimo. Respondidíssimo. Obrigado. Eu tenho mais duas questões que eu queria abordar com o senhor...uma eu queria voltar um pouco da participação do senhor na prefeitura. A questão principalmente do ITBI...que o senhor tem a reunião amanhã...vocês discutem caso a caso ajustando o ITBI na planta genérica ou senhor acha que realmente o IPTU vai pra um lado e o ITBI vai pro outro?

[silêncio]

Sílvio: Eu sou um crítico ferrenho...talvez eu seja o cara que queira a forma mais justa possível, tá? Eu acho que o IPTU tinha que subir na cidade, equivaler ou quase chegar no ITBI...diminuir a alíquota...

Everaldo: Então aqui o ITBI...qual a alíquota do ITBI hoje? 3%?

Sílvio: 2%

Everaldo 2%. Tá. E o senhor acha que tá acima do IPTU?

Sílvio: Ele tá extremamente acima. São duas plantas completamente diferentes.

Everaldo: Ok. Isso gera uma defasagem entre produção e consumo?

Sílvio: Opaaaa...aí você descobriu né? E aí uma outra coisa né...uma outra coisa....se você for um promotor você pode falar assim “ou, por que você não aplica o ITBI? Isso não é uma evasão fiscal?”

Everaldo: Já se discutiu essa possibilidade? De atualizar o IPTU pelo ITBI?

Sílvio: Já pensou o tamanho da briga que vai ter...

Samarane: vai ser briga grande...

Sílvio: De novo, lembra que eu falei para você...que o IPTU em várias cidades é utilizado como instrumento político? Então...essa é a minha situação. Lá nós discutimos e avaliamos de fato preço de mercado.

Everaldo: Perfeito.

Sílvio: Esse conselho é feito por algumas entidades que atuam no mercado imobiliário. Lá eu atuo pela associação dos engenheiros de Maringá. E....é muito interessante que a gente discute de fato o preço de mercado. Sabe, a gente tem alguns engenheiros colaboradores, pessoal do mercado imobiliário...[balbucios] Avaliar é comparar...comparar a coisa certa.

Everaldo: laranja com laranja.

Sílvio: Exatamente. Eu sempre falo assim...olha...avaliar é comparar coisa certa e coisa...se você imagina um vegetal verde que tem semente dentro e um miolinho branco, você pode tá comparando chuchu com melancia...

Samarane: sim

Everaldo: Perfeito! Muito interessante essa atuação de vocês para tentar calibrar essa diferença entre o IPTU e o ITBI. Raro.

Sílvio: É raro...raríssimo. E é uma coisa tão tão tão legal, que a gente....é tão gostoso quando você faz justiça social né?

Everaldo: Sim, sim...claro. E isso ajuda inclusive com o potencial comprador que pode optar se tem mais justiça social e permanecer em Maringá ao invés de ir pra outra cidade...

Sílvio: Raramente você vai encontrar alguém em Maringá que fale assim “Maringá foi injusta comigo”. Tem alguma coisa que...que...já pode ter acontecido. Mas vou falar uma coisa, Maringá atua sempre de forma muito justa. É uma coisa muito interessante. Vou te contar um episódio. Na administração do Jefferson Nogaroli na associação comercial...Maringá tinha uma concessão como vocês tinham a TELESP em São Paulo, nós tínhamos a TELEPAR em Maringá. E Londrina não pertencia à TELEPAR, tem uma empresa privada chamada SERCONTEL.

Everaldo: SERCONTEL...

Sílvio: Eles tiraram o centro de operações da TELEPAR em Maringá e levaram para Londrina...

Everaldo: Articulação...

Sílvio: Política. Aí o Jefferson...Isso gerava muito emprego para Maringá...O Jefferson “não fica aqui, que não sei o que...se vocês não vierem, se vocês não permanecerem aqui, eu vou arranjar uma telefonia ein?” HAHAAHAHA “como você vai arranjar outra telefonia? Estamos indo para Londrina...” E levaram! Nisso, houve uma abertura na telefonia e a Global Village Telecom – GVT – veio pro Brasil e se instalou aonde? Maringá. Centro de operação. E ferrou com os números da TELEPAR!

Everaldo: Sim...

Sílvio: O presidente da TELEPAR imediatamente passou a mão no telefone “prefeitooooo [balbucio]” Qual a resposta do prefeito? Você imagina só...

Everaldo: uma situação difícil...[risos]

Sílvio: “Então, você tá coberto de razão...mas você conversou com o Jefferson?” “Não!” “Acerta com o Jefferson primeiro e depois acertamos, tá?”.

Samarane: ooohh..

Everaldo: muito bom!

Sílvio: Maringá é assim.

Everaldo: Trabalho em conjunto.

Sílvio: Trabalha em conjunto. Quando a TELEPAR foi pra lá, o Jefferson em três dias procurou uma muito mais importante do que a TELEPAR fazia...

Samarane: E a importância mais uma vez da sociedade organizada né? Que é o que a gente tava falando antes...

Sílvio: A sociedade...As pessoas...

Samarane: Pessoas de liderança, de centralidade...assumindo essas associações.

Sílvio:... batem no peito e assumem Maringá. Sem pretensão política.

Everaldo: Sim...

Sílvio: Tem a pretensão econômico-financeira?

Everaldo: Não?

Sílvio: Num vamos falar que eles são bonzinhos, porque eles não são...

Everaldo: Mas não é disso que se trata né...

Sílvio: Não é disso que se trata.

Everaldo: Correto. Seu Sílvio, eu tenho a última pergunta porque eu já tô tomando uma hora do seu tempo e tempo é uma coisa preciosa...é o bem mais precioso que nós temos! Hoje nós estamos em um momento, nós estávamos falando do ciclo de Kondratiev, mas...nós estamos numa baixa. Podemos falar até em outros ciclos, não só do Kondratiev...O senhor acredita que Maringá tá sentindo mais ou menos esse ciclo de baixa que o resto do Brasil?

[risos]

Sílvio: Vou te mandar um vídeo...que circulou entre nós do conselho...que foi uma reportagem da Globo. Falando o que? Que Maringá teve um aumento de volume de projetos aprovados...que é o de médio alto padrão.

Everaldo: Certo...

Sílvio: Maringá descola do Brasil no crescimento...não sei se você sabe, Maringá tem dentro do seu planejamento estratégico alguns eixos de crescimento...já ouviu falar?

Everaldo: Sim...

Sílvio: Serviços bancários, serviços de saúde, serviços de tecnologia...isso o pessoal leva muito, muito, a sério. Tá? Diferentemente de outras cidades que quiseram implementar algumas coisas e aí...nossos políticos entenderam que talvez nosso chão de fábrica fosse de uma forma diferente...nosso chão de fábrica fosse uma indústria de tecnologia...então o salário médio nosso é maior. Eu falo aqui, por exemplo, vocês são de Presidente Prudente....Presidente Prudente vocês conseguem contratar uma empregada doméstica para você por um salário mínimo, certo?

Everaldo e Samarane: sim...

Sílvio: Normal! Maringá você não contrata por menos de 2!

Everaldo: Ou seja, a renda média é resultado dessa...também...

Sílvio: De todo o crescimento de Maringá...

Samarane: De toda essa trajetória...

Sílvio: De toda essa trajetória... de cuidados de Maringá.... cuidados de saúde, cuidados de educação, cuidados de uma série de coisas. Você já viu uma cidade se preocupar com o volume de praças por habitante?

Everaldo: Raro, raríssimo...

Sílvio: Nós preocupamos! Nós estamos discutindo isso no plano diretor. Maringá, na última década, cresceu a mesma quantidade em número de habitantes que Curitiba... Maringá tem no seu plano diretor, que a gente tá discutindo agora, está se

deparando....porque nós agora vamos nos preocupar....a curva de nascimento e morte tá, e envelhecimento... em 2030 nós vamos ter que cuidar mais de gente idosa do que de creche. Então, Maringá...esses processos...são coisas que eu inclusive...tenho provocado...as creches vão ter que trocar de função...

Samarane: Redirecionar os serviços para outros...

Sílvio: Você já viu alguém pensar nisso em 10 anos?

Everaldo: Não...Não, sinceramente não.

Sílvio: Isso é o que estamos fazendo. Nós estamos fazendo tarefa de casa. E aí complementando tua pergunta...Maringá descola do Brasil? Descola.

Everaldo: Descola. Agora...o senhor falou dos eixos, serviços bancários, informática, saúde...não deixa de ser notável que ainda existe uma base agrícola muito forte. Para nós que estamos vindo de Presidente Prudente, quando a gente vê as plantações chegando no perímetro da cidade...com uso da terra intenso. A gente percebe que tem aqui também uma base agrícola que alimenta muito esse circuito, não?

Sílvio: Você vê...eu vou muito para Santo Inácio...tem um condomínio lá chamado Portal do Paranapanema... Passa a ponte...Antes da ponte você vê...Não sei se vocês vieram por Nova Esperança ou por Santo Inácio por dentro...

Everaldo: Por Santo Inácio...

Sílvio: É aí quando você vem de Prudente você vê assim...chegando em Maringá...você vê muita plantação...e indo para o estado de São Paulo você vê muita cana... Essa é a diferença. Tá respondido?

Everaldo: Quer dizer...alimenta mais o circuito econômico local?

Sílvio: Sim...Aí é que tá. Exatamente...

Everaldo: Por que esses produtores investem aqui...no imobiliário daqui...

Sílvio: É aqui que ele consome...

Everaldo: Correto

Sílvio: É aqui que o filho vem estudar... É aqui que ele vem se tratar...É aqui que ele vem consumir...

Everaldo: Sim...

Samarane: Então tem esse movimento do investimento deles em Maringá?

Sílvio: Sim...exatamente. E é uma coisa muito interessante, né? Principalmente nós do mercado e, querendo ou não, vocês também são...que moram em Presidente Prudente...vocês veem as coisas e “nossa...” Mas aquele cara que vem de Martinópolis ou Presidente Epitácio, Rancharia... “O cara não sabe nem andar na cidade...” A gente respeita muito esse pessoal.

Everaldo e Samarane: Sim...

Sílvio: Principalmente porque o pessoal vem muito em busca de saúde...Maringá é capital de saúde...então vem muita gente se tratar em Maringá...

Everaldo: É...é a fórmula...é o conjunto dessas coisas que faz Maringá...

Sílvio: É... Maringá é o conjunto. Você falou e foi muito claro. Maringá é o conjunto de intenções... Então somos... É, que isso já tá passando de geração em geração... que fica nos filhos de Maringá que estão indo... e os próximos estão se preocupando também... é uma coisa bem interessante!

Everaldo: O senhor falou da turma do senhor de infância, que era uma turma especial antes da gente iniciar a gravação, muito interessante aquela fala... os filhos já estão tomando conta, mesmo aqui na empresa do senhor...o filho e a filha já tão tomando conta como nova geração.

Sílvio: Sim... eu fui um crítico ferrenho da colônia japonesa. Porque Maringá teve grandes empresas em nível regional, maringaense, ou estadual, ou nacional...de grande expressão. Maringá tinha um dos maiores distribuidores da Mercedes, um dos maiores distribuidores da Toyota...umas grandes redes de supermercado, umas grandes redes varejistas, uma série de outras coisas que eram feitas por empresários japoneses que morreram e não deixaram sucessão. Por que não houve essa conversa? E aí o meu desafio...quando eu comecei com o meu pai não houve uma sucessão...mas era obrigação minha fazer as coisas do jeito certo. Uns vinte anos passados teve uma disputa de uma prova de revezamento no campeonato...no circuito europeu...e a passagem de bastão do terceiro para o quarto da moça do Brasil... eles passaram no tempo errado, eles perderam a prova. E aí como eu sou filho do esporte eu fiquei pensando “Caramba!!! Se eu tiver acelerado demais o meu filho num chega em mim, se eu tiver acelerado de menos ele não acelera o tempo suficiente... nós vamos ter que passar um tempo de velocidade igual e aí eu tiro o pé e ele vai...” E eu preparei isso durante por muito tempo...e aí foi de forma natural. Meus filhos vieram de forma natural. Ficaram comigo de forma natural. Discutiram... Tivemos diferenças normais como todas empresas tem, e toda família tem... E você ter um filho é uma realidade, mas agora você ter dois filhos é uma realidade completamente diferente... Tá? Com perfis de atuação completamente diferentes. Minha filha amava comercial e meu filho adorava burocracia. Na pandemia, minha filha ficou grávida e não pode ficar na empresa...e meu filho teve que assumir, e aí ele teve que assumir o comercial...e ele ficava muito irritado...e aí ele gostou do comercial. E minha filha está adorando [risos] a parte burocrática. Inverteu-se as posições. E aí eu pude tirar o pé e eles assumiram mais na pandemia.

Everaldo: Que coisa boa! Aqui também teve planejamento!

Sílvio: Aqui também teve planejamento! Hoje, as duas horas da tarde, nós estamos inaugurando uma nova loja, uma nova imobiliária chamada “Sílvio Iwata Prime” que é a mesma coisa daqui...Porque meu filho teve um insight para trabalhar no médio alto padrão... Maringá tem um shopping chamado Maringá Park que é classe A... A A A ... é, para você ter uma ideia ele pegou uma loja no primeiro andar, onde era uma baita de uma loja da TNG... esse cara vai lá e me monta uma loja conceito, com móveis conceito, com arquiteto conceito... bota lá uma árvore no meio representando... uma árvore de

origamis... que vai significar prosperidade e abundância! A minha esposa tem que fazer lá uns 150 origamis... para você ter uma ideia... Aquilo que as moças lá estavam fazendo...

Everaldo: Nós vimos...

Sílvio: E essa loja vai ser inaugurada hoje. Uma loja conceito de um jeito extremamente diferente de comercializar imóveis... para você ter ideia, hoje ela é feita com 20 e poucos corretores que não eram do mercado imobiliário.

Everaldo: Tão vindo de onde, seu Sílvio?

Sílvio: De outros segmentos...de altíssima produção. De altíssima produção.

Everaldo: De atendimento personalizado, exclusivo, A A A.

Sílvio: Mesmo, mesmo. A A A.

Everaldo: E a carteira já começou a ser montada?

Sílvio: Já montada há muito tempo. Hoje temos empreendimento...É aquilo que eu falei para você dos resultados...das vendas PLAENGE e alguns outros aí que a gente tá ajudando...

Everaldo: Dá um exemplo de um empreendimento só pra eu poder andar na cidade e identificar...

Samarane: Materializar...

Everaldo: Um exemplo só...

Sílvio: Que eu já fiz ou que vai lançar?

Everaldo: Que vai sair agora na nova loja...

Samarane: Que vocês vão comercializar...

Sílvio: Tem um empreendimento chamado Be Garden.

Everaldo: Be Garden... Pode deixar. Nós vamos... Faço questão...Quero conhecer para poder entender. Perfeito!

Sílvio: Quer ter uma experiência diferente para ficar na cidade...

Everaldo: Ham...

Sílvio: Depois você fala se a experiência foi boa ou ruim. Se você pegar a Gastão Vidigal, você vai...logo depois do fórum eleitoral já tem uma loja nossa... essa é a loja da Zona 8. O gestor lá chama Felipe... novo. "Eu vi esse Be Garden aí e queria..."

Samarane: ...conhecer.

Everaldo: Posso combinar uma coisa com o senhor? Eu vou me passar por comprador. E depois eu vou falar pro senhor como que foi.

Sílvio: Ele que é o gestor da parada já tem uns três anos ou mais...

Samarane: Felipe?

Everaldo: Felipe.

Sílvio: Já tem uma equipe... porque a gente pegou os melhores que a gente tinha de corretores de lançamento e demos um banho de loja neles...para que eles pudessem fazer diferente... pegamos gente de fora de mercado, que pensa diferente para poder estar lá.

Samarane: E aí o senhor citou né, essa iniciativa agora...a própria parceria com o Quinto Andar...Tem outras frentes de inovação que vocês estão experienciando agora? Para adaptar no mercado mesmo, com essas novas demandas... por exemplo, o próprio Quinto Andar né...como que tá sendo essas relações novas?

Sílvio: Aí já, Samarane, não sou eu mais que trato. É meu filho. E tem hora que eu falo “nossa...” E ele falou “olha pai, nós vamos lançar 5%...” mas é.... não é 10? [risos] “não, é 5”. [balbucios] Então é...a gente era parceiro de uma empresa chamado Velo...a Velo deu certo...a Quinto Andar tava dando certo demais... A Quinto Andar foi lá e comprou a Velo... O pessoal da Velo utilizava a gente como laboratório e a Quinto Andar precisava lançar novos produtos...

Samarane: Sim...

Everaldo: Perfeito.

Sílvio: Pergunta “como?” Num sei, isso é coisa do meu filho. Eu já não sei mais...Eu já não sei mais saber das coisas... Então eles que tão tocando a operação... Essa loja que vocês vão estar lá hoje. Hoje às duas horas da tarde teoricamente é a inauguração.

Everaldo: Nós temos uma atividade às duas, mas mais tarde nós vamos dar uma passadinha lá.

Sílvio: Eu vou tá lá.

Everaldo: Mais tarde eu vou dar uma passadinha. Porque depois nós precisamos ir até a Iguatemi para conhecer um negócio lá... Seu Sílvio, eu só tenho de agradecer o senhor, porque desde o primeiro momento que eu fiz o contato o senhor foi super receptivo. Eu tava meio longe, a gente trocou os Whatsapp...eu tava meio longe... Podemos parar a gravação, né Samarane?

Samarane: Muito obrigada, seu Sílvio! Excelente.

