



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS
Programa de Pós-Graduação em Geografia

LEILA SOBREIRA BASTOS

LOGÍSTICA CORPORATIVA E TERRITORIALIZAÇÃO DO CAPITAL PELOS
LUGARES: ANÁLISE DA REDE ORGANIZACIONAL DOS OPERADORES
LOGÍSTICOS VINCULADOS AO LOGPRODUZIR DE 2003 A 2015.

GOIÂNIA

2016

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR AS TESES E DISSERTAÇÕES ELETRÔNICAS NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

1. Identificação do material bibliográfico: **Dissertação** **Tese**

2. Identificação da Tese ou Dissertação

Nome completo do autor: Leila Sobreira Bastos

Título do trabalho: Logística corporativa e territorialização do capital pelos lugares: análise da rede organizacional dos Operadores Logísticos vinculados ao Logproduzir de 2003 a 2015.

3. Informações de acesso ao documento:

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO¹
Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF da tese ou dissertação.



Assinatura do (a) autor (a) ²

Data: 12 /02 /2017

¹ Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Os dados do documento não serão disponibilizados durante o período de embargo.

²A assinatura deve ser escaneada.

LEILA SOBREIRA BASTOS

LOGÍSTICA CORPORATIVA E TERRITORIALIZAÇÃO DO CAPITAL PELOS
LUGARES: ANÁLISE DA REDE ORGANIZACIONAL DOS OPERADORES
LOGÍSTICOS VINCULADOS AO LOGPRODUZIR DE 2003 A 2015.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás como requisito final para o exame de qualificação no Curso de Mestrado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Ronan Eustáquio Borges

GOIÂNIA – GO

2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Bastos, Leila Sobreira

Logística corporativa e territorialização do capital pelos lugares: análise da rede organizacional dos Operadores Logísticos vinculados ao Logproduzir de 2003 a 2015. [manuscrito] / Leila Sobreira Bastos. 2016.

CXXVI, 126 f.: il.

Orientador: Prof. Ronan Eustáquio Borges.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais (Iesa), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Goiânia, 2016.

Bibliografia.

Inclui siglas, abreviaturas, lista de figuras, lista de tabelas.

1. Logística corporativa. 2. Operador Logístico. 3. apropriação das redes técnicas. 4. rede organizacional.. I. Borges, Ronan Eustáquio, orient. II. Título.

CDU 911



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: NATUREZA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO

ATA DA SESSÃO PÚBLICA DE JULGAMENTO DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE
Laila Sobreira Bastos

Aos vinte e um dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezesseis (2016), a partir das 09 h, no Instituto de Estudos Sócio Ambientais da Universidade Federal de Goiás, teve lugar a sessão de julgamento da Dissertação de Mestrado de **Laila Sobreira Bastos**, intitulada: **LOGÍSTICA CORPORATIVA E TERRITORIALIZAÇÃO DO CAPITAL PELOS LUGARES: ANÁLISE DA REDE ORGANIZACIONAL DOS OPERADORES LOGÍSTICOS VINCULADOS AO LOGPRODUZIR DE 2003 A 2016**. A banca examinadora foi composta, conforme Portaria nº 111/2016 da Diretoria do IESA, pelos seguintes Professores Doutores: Prof. Dr. Ronan Eustáquio Borges (Presidente), Prof. Dr. Denis Castilho (membro titular interno) e Profa. Dra. Cintia Neves Godoy (membro titular externo). Os examinadores arguíram na ordem citada, tendo o candidato respondido satisfatoriamente. As 18:30 horas a Banca Examinadora passou a julgamento em sessão secreta, tendo a candidata obtido os seguintes resultados:

Profa. Dra. Ronan Eustáquio Borges (Presidente) – Ass. [Assinatura]
Aprovada Reprovada ()
Prof. Dr. Denis Castilho – Ass. [Assinatura]
Aprovada Reprovada ()
Profa. Dra. Cintia Neves Godoy – Ass. Cintia Neves Godoy
Aprovada Reprovada ()

Resultado final: Aprovada Reprovada ()

Houve alteração no Título? Sim () Não

Em caso afirmativo, especifique o novo título: _____

Outras observações: _____

Reaberta a Sessão Pública, a Presidente da Banca Examinadora proclamou o resultado e encerrou a sessão, da qual foi lavrada a presente ata, que segue assinada pelos membros da Banca Examinadora e pela Secretária do Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Secretária: [Assinatura]

Dedicatória

Ao meu pai, Francisco Carneiro Bastos, que mesmo no silêncio consegue ensinar com ternura e profundidade. A minha mãe, Valdeneide Sobreira Bastos, pela capacidade de renunciar o merecido sossego da melhor idade para me apoiar nessa jornada. Aos meus irmãos e irmã, por serem um pouco de pai e mãe nas horas que eu mais preciso.

SUMÁRIO

RESUMO	9
ABSTRACT	10
Lista de ilustrações	11
Lista de quadros.....	12
Lista de tabelas	13
Lista de abreviaturas e siglas	14
INTRODUÇÃO.....	16
Considerações teórico-metodológicas	17
CAPÍTULO I – IMPERATIVO DA FLUIDEZ NO PERÍODO ATUAL: A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA A ACUMULAÇÃO CAPITALISTA E A EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO CAPITAL.....	22
1.1 Abordagens teóricas da logística: Da logística militar à logística empresarial	24
1.2 Geografia e Logística: para além das concepções mercadológicas.	31
1.2.1 O conceito de logística adentra o planejamento territorial no Brasil....	34
1.3 Considerações sobre o Plano Nacional de Logística e Transporte	39
CAP II - UM NOVO AGENTE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE CONTEMPORÂNEA DO CAPITAL: O OPERADOR LOGÍSTICO.....	49
2.1 Classificação dos Prestadores de Serviços Logísticos - PSL.....	52
2.2 Operador logístico: expressão das modernizações territoriais e do aparelhamento corporativo do território.....	57
2.3 Operadores Logísticos no Brasil: Agentes estratégicos para a apropriação das redes técnicas.	59
2.3.1 Sentido territorial dos Operadores Logísticos no Brasil.....	61
2.4 Os Operadores logísticos no Brasil: redes, estratégias e a apropriação do território....	72
CAPÍTULO III – A CIRCULAÇÃO CORPORATIVA NO DOMÍNIO DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL EM GOIÁS	78

3.1 Logística corporativa no âmbito do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (Produzir).....	82
3.2 Custo financeiro e social do aparelhamento corporativo do território: considerações sobre o Logproduzir.	87
3.3 Os alargamentos dos contextos da modernização a partir do Logproduzir na mesorregião do Centro Goiano.....	92
3.4 O alargamentos dos contextos da modernização a partir do Logproduzir na mesorregião do Sul goiano.....	98
3.5 - A centralidade do ETC e TAC para a mobilização das rede técnica de transporte em Goiás.....	100
Considerações finais.....	113
Referências	119

RESUMO

Este trabalho busca considerar a logística como atributo fundamental para a circulação corporativa e, por consequência, para o controle, fluidez e apropriação territorial. Entendemos que a logística, mais precisamente a figura do Operador Logístico, constitui um agente fundamental capaz de potencializar o uso feito às redes técnicas. Para corroborar com esta ideia foi feito um estudo sobre a logística no contexto da expansão do capital com ênfase na ação dos Operadores Logísticos. Para dar profundidade a discussão, se constituiu nosso objeto de pesquisa, os Operadores Logísticos beneficiados pelo programa Produzir em Goiás. Procuramos comprovar que a análise conjunta da ação do Estado e de um formato específico de empresa - O Operador Logístico - contribui para a compreensão dos sentidos das modernizações em Goiás. Enquanto resultado, observamos que, em Goiás, poucas empresas podem ser consideradas, de fato, Operadores Logísticos, e dentre as empresas beneficiadas pelo incentivo voltado aos OLs são, na verdade, transportadoras. De igual modo, observamos que os caminhoneiros são agentes centrais para a mobilização produtiva do território em Goiás e, no entanto, situam-se a margem das políticas direcionadas à logística, o que representa um equívoco, uma vez que este ator mobiliza grande parte da produção agropecuária do estado e carecem de políticas que proporcionem produtividade e qualidade no trabalho. Entendemos que os Operadores Logísticos são um dos novos agentes da modernidade criados para operacionalizar a fluidez e a ampliação dos contextos da modernidade mediante o aparelhamento corporativo do território.

Palavras Chave: Logística corporativa, Operador Logístico, apropriação das redes técnicas, rede organizacional.

ABSTRACT

This work seeks to consider logistics as a fundamental attribute for corporate circulation and, consequently, for control, fluidity and territorial appropriation. We understand that logistics, more precisely the figure of the Logistic Operator, constitutes a fundamental agent capable of enhancing the use made to technical networks. In order to corroborate this idea, a study was made on logistics in the context of the expansion of capital with emphasis on Logistics Operators. In order to give depth to the discussion, our research object was the Logistic Operators benefited by the Produzir Program in Goiás. As result, we observed that, in Goiás, few companies can be considered, in fact, Logistics Operators, and among the companies benefited by the incentive towards the OLs, they are, in fact, carriers. In the same way, we observed that the truck drivers are central agents for the productive mobilization of the territory in Goiás and, nevertheless, the margin of the policies directed to the logistics is located, which represents a mistake, since this actor mobilizes a great part of the Agricultural production of the state and lack policies that provide productivity and quality at work. We tried to prove that the joint analysis of the State action and of a specific company format - Logistic Operator - contributes to the understanding of the Senses of modernization in Goiás. We believe that Logistical Operators are one of the new agents of modernity created to operationalize the fluidity and expansion of the contexts of modernity through the corporative apparatus of the territory.

Keywords: Corporate Logistics, Logistic Operator, appropriation of technical networks, organizational network.

Lista de ilustrações

Figura 1: Concessões de rodovias feiras pelo Programa de Investimento em Logística (PIL) em sua primeira fase.	36
Figura 2: PNLT: previsão de investimento por Vetor	40
Figura 3: Goiás no portfolio de projetos prioritários do PNLT	43
Figura 4: CNAE - Seção H – Transporte, armazenagem e correio.	53
Figura 5: Número de empresas do segmento de Transporte, Armazenagem e Correios por unidade da federação – 2012.	60
Figura 6: Operadores Logísticos no Brasil por Unidade da Federação – 2014	62
Figura 7: Armazém pioneiro na cidade de Ipameri (GO)	65
Figura 8: Operadores Logísticos “Rumo ALL” e “VLI”	75
Figura 9: Operadores Logísticos beneficiados pelo Logproduzir no período de 2003 a 2015	84
Figura 10: custo de geração de emprego – Logproduzir por município	90
Figura 11: ETCs em Rio Verde (GO)	105
Figura 12: TACs em Rio Verde (GO)	106
Figura 13 - Esquema geral da circulação de insumo/produto do complexo soja	107
Figura 14: Número de ETCs e TACs por município em Goiás	110

Lista de quadros

Quadro 1: Fatores determinantes para a terceirização logística	48
Quadro 2: Diferenças entre PSL e OL	51
Quadro 3: Primeiros Armazéns Gerais em Goiás	64
Quadro 4: Principais Operadores Logísticos – Por faturamento – 2014	71
Quadro 5: Subprogramas do Produzir	78
Quadro 6 - Atividades beneficiadas pelo Produzir	79
Quadro 7 - Empresas beneficiadas pelo Logproduzir até o ano de 2015 por município e geração de empregos.	82
Quadro 8: Categorias do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)	100
Quadro 9: Metas de volume de carga a ser transportada anualmente pela Transportadora Brasil Central Ltda.	103
Quadro 10: Informações das ETCs localizadas no posto Campestre em Rio Verde que responderam questionário	108

Lista de tabelas

Tabela 1: Ranking de compradores de serviços logísticos	55
Tabela 2: Empresas de transporte rodoviário em Goiás – 1968, 1970, 1981e 1984.	67
Tabela 3: Municípios goianos com duas ou mais empresas de transporte de cargas, tonelagem transportada e passageiros transportados (1970).	68
Tabela 4: Intenção de Investimentos para Goiás. Montante de Investimentos e quantidade de projetos por atividades Industriais e de serviços 2013/ 2016	80
Tabela 5 - Credito outorgado de ICMS – Logproduzir de 2012 até 2016 por município	86
Tabela 6 – Número de empresas, empregos gerados e crédito outorgado de ICMS – até 2015 referente ao Logproduzir por município.	87
Tabela 7: números de empregos estimados nos projetos apresentados pelas empresas beneficiadas pelo Logproduzir até 2016 por município	88
Tabela 8: Numero de unidades locais, pessoal ocupado total e assalariado no segmento de transporte, armazenagem e correio nos anos de 2010 e 2013.	89
Tabela 9 - Custo estimado por emprego direto gerado por meio do Logproduzir até o ano de 2015 por município	89
Tabela 10 – Dados das Categorias do registro Nacional de Transportadores Rodoviários de cargas (RNTRC)	102
Tabela 11: Dez principais municípios em Goiás quanto ao numero de ETC e TAC	109

Lista de abreviaturas e siglas

ANVISA: Agência Nacional de Vigilância Sanitária

ABML: Associação Brasileira de Movimentação e Logística

Abralog: Associação Brasileira de Logística

Abol: Associação Brasileira de Operadores logísticos

ANTT: Agência Nacional de Transportes Terrestres

CNA: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil

CD: Centro de Distribuição

CNPJ: Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

CLM: *Council of Logistics Management*

CFA: Conselho Federal de Administração

CADE: Conselho Administrativo de Defesa Econômica

CNAE: Cadastro Nacional de Atividades Econômicas

Concla: Comissão Nacional de Classificação

DNER: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DAIA: Distrito Industrial de Anápolis

DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

DDF: Departamento de Distribuição Física

ETC: Empresas de Transporte de Cargas

EPL: Empresa de Planejamento e Logística S.A

FNS: Ferrovias Norte Sul

Fomentar: Fundo de Participação e Fomento à Industrialização do Estado de Goiás

FICO: Ferrovia de Integração Centro Oeste

FIOL: Ferrovia de Integração Oeste Leste

FCA: Ferrovia Centro-Atlântica

CGC: Global Commodity Chains

IUCL: Imposto Único Sobre Lubrificantes

IMB: Instituto Mauro Borges

LPI: Índice de Performance Logístico

ICMS - Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços

IBGE: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA: Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada

MAPA: Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento

MI: Ministério de Integração Nacional

MIP: Matriz Insumo-Produto

MIT: Instituto de Tecnologia de Massachusetts

OL: Operador Logístico

PNLT: Plano Nacional de Logística e Transporte

PAC: Programa de Aceleração do Crescimento

PND: Programa Nacional de Desestatização

PSL: Prestador de Serviço Logístico

PIL: Programa de Investimento em Logística

PNLI: Plano Nacional de Logística Integrada

PPP Parcerias Público-Privadas

PNUD Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PAC: Plano de Aceleração do Crescimento

Produzir - Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás

RFB: Receita Federal do Brasil

RNTRC: Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

SCM: *Supply Chain Management*

Segplan: Secretaria de estado de Gestão e Planejamento

ICMS: Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação

SED: Secretaria de Desenvolvimento do Estado de Goiás

TAC: Transportador Autônomo de Carga

TI: Tecnologia da Informação

3PL: third-party logistics providers

INTRODUÇÃO

De modo extremamente hierarquizado, a globalização colocou em níveis nunca antes registrados, os lugares em contato nas mais variadas escalas. O avanço das técnicas e as mudanças nos padrões produtivos exigiram dos agentes corporativos a superação de toda e qualquer barreira ao capital. A necessidade do rompimento dos obstáculos, sejam eles físicos ou não, confluuiu na criação de novos agentes, novas formas de circulação, novas estratégias para o encurtamento das distâncias. Embora saibamos que esse encurtamento é relativo, a transposição de barreiras à apropriação dos espaços é absoluta.

Nesse aspecto, consideramos que a partir da segunda metade do século XX, a logística desenvolve estratégias para viabilizar a dispersão da produção em escala global. A globalização trouxe uma contradição entre a visível descentralização das operações por parte dos agentes e a busca pela centralização de capital. A contradição entre “descentralização e centralização” exige novas formas de ação e nesse contexto surgiram novos formatos de empresas que munidas de aparatos tecnológicos redefinem as estratégias de circulação. Um novo formato de empresa que surge para suprir parte das demandas citadas foi o Operador Logístico. Nesse sentido, a título de objetivo geral, consideramos relevante o estudo do Operador Logístico como expressão das modernizações territoriais, bem como esses agentes tornaram-se estratégicos para a apropriação das redes técnicas no Brasil e em Goiás.

Como objetivo específico, buscou-se analisar o conceito de logística, sua gênese e as interpretações que o conceito tem recebido por parte da Ciência Geográfica, além de observar como este conceito tem sido aplicado nas políticas de ordenamento territorial no Brasil e em Goiás, mais especificamente no Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT.

Dentre os objetivos específicos, um ficou a cargo de apresentar por que entendemos que o Operador Logístico trata-se de um novo agente no contexto da mobilidade contemporânea do capital. Para tanto, buscamos na literatura pertinente ao tema além de coleta de dados e informações junto às categorias de classe que representam os Operadores Logísticos no Brasil (aos quais denominaremos de agora em diante, apenas de OLs).

Por fim, para alcançar o Objetivo geral delineado pelo presente trabalho, optamos por pesquisar um dos subprogramas do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás

(Produzir), denominado de Logproduzir, programa que se destina a atrair OLs para o estado de Goiás.

Os procedimentos metodológicos adotados foram pesquisa a bibliográfica e documental, tais como artigos, teses, livros e dissertações, além de pesquisa de campo. Parte considerável dos dados foram obtidos por meio da Secretaria de Desenvolvimento do Estado de Goiás (SED) e por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Ministério dos Transportes (MT). Parte das informações e dados secundários sobre Logística e OLs foram coletadas em revistas especializadas no setor de transporte e logística e diretamente com as empresas pesquisadas.

Os dados obtidos das empresas beneficiadas pelo Logproduzir foram coletados mediante questionário de pesquisa. As formas de responder ao questionário ficavam a critério das empresas. Dentre as escolhas havia a possibilidade de responder o questionário de pesquisa por e-mail, por telefone ou pessoalmente. Também realizamos pesquisa de campo em Anápolis e em algumas empresas em Goiânia e Aparecida de Goiânia. A pesquisa de campo em Anápolis foi com o objetivo de conhecer o OL que realiza a logística de automóveis importados bem como a logística de peças para a montagem de automóveis da montadora Hyundai/CAOA.

Com o desenvolvimento do trabalho descobrimos que as empresas beneficiadas pelo Logproduzir, de acordo com a literatura sobre OLs se subdividiam entre OLs e Empresas de Transporte de Cargas – ETC. Ao analisar esse formato de empresa constatamos que para a realidade produtiva do estado de Goiás, dependente da produção do complexo soja o ETC revelaria ainda mais sobre os circuitos espacial da produção de modo a contribuir para a compreensão dos nexos territoriais da modernização.

Considerações teórico-metodológicas

Entendemos que para compreender e elucidar o espaço é preciso interessar-se profundamente pelas relações sociais, pela sociedade concreta, em que as relações sociais e o espaço são inseparáveis, inda que não se confundam. Souza (2013) reitera que embora não se confundam guardam dimensões de análise distintas e de maneira nenhuma isso deve implicar em dicotomia. O autor (SOUZA, 2013) toma como analogia à existência de dois “polos epistemológicos”, o “polo” do conhecimento sobre a natureza e o “polo” do conhecimento sobre a sociedade em que os geógrafos fazem a sua opção preferencial, o que terá consequências em matéria de formação e treinamento teórico para ambos e que, ambas as

opções, são igualmente legítimas e as especificidades cooperam e se respeitam. Em síntese, são “polos” com interesses, treinamentos e olhares diferente. (Souza, 2013, p. 25).

O Olhar que propomos ressaltar são aqueles voltados às dinâmicas das relações sociais, ainda que sem perder de vista as dinâmicas naturais e seus condicionantes. Tomamos como referência para nossas finalidades, o conceito expresso por Milton Santos (1999, p. 51) no qual o espaço geográfico constitui "um sistema de objetos e um sistema de ações" que

é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único na qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois cibernéticos fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina.

Da interface do conceito de espaço geográfico e as deferentes dimensões de análise das relações sociais surgem demais conceitos que serão úteis à proposição do trabalho em tela, a exemplo dos conceitos de território e rede. Compartilhamos da perspectiva proposta por Souza (1995, p. 78) ao qual considera que “o território é, fundamentalmente, um espaço definido e delimitado por e a partir das relações de poder”. Conforme o autor, a definição exposta não deve esgotar a reflexão sobre o conceito e sim servir de uma aproximação com o conceito. Temos na definição de Souza (1995) o poder como elemento central e que “o poder apenas se exerce com referência a um território e muito frequentemente, por meio de um território” (SOUZA, 2013, p. 87). A questão que deve ser levantada, segundo o autor citado, é “quem domina, governa ou influencia quem nesse espaço e como?”.

A influência e a dominação não se concretizam alheios aos limites territoriais. Diante disso, os elementos encontrados dentro dos limites territoriais são passíveis de análises esclarecedoras sobre os interesses para com o território. Dentre os variados elementos existentes no território, julgamos pertinente analisar as redes de serviço formadas pela ação dos OLs. A escolha pelos OLs se justifica por se tratar de agentes que fazem uso das redes técnicas, redes que, segundo Castilho (2014) são atributo da modernidade.

Castilho (2014) entende que a modernização é processo territorial, e está em todos os lugares de maneira que as redes técnicas, parte integrante dos processos territoriais, podem ser analisadas para compreender as modernizações territoriais. Concordamos com o autor e acreditamos que, do mesmo modo, é possível compreender os processos territoriais por meio dos agentes que fazem uso da rede técnica

Acrescentamos ainda que as redes de serviço formadas pelos OLs fazem uso das redes técnicas, sobretudo as redes de transporte, de maneira que analisa-las elucidará ainda mais os processos modernos que ocorrem por meio das redes técnicas.

Estamos diante de redes distintas (rede técnica e rede de serviço), no entanto o distinguível não é sinônimo de separável ou incomunicável. Pelo contrário, a análise a partir do uso feito às redes técnicas por meio de um agente específico só tem a acrescentar aos estudos geográficos. Como caminho metodológico adotamos o entendimento de Silva Junior (2009) que a logística representa um novo paradigma da circulação. O autor tem como proposta de método compreender a circulação com base na velocidade, nas técnicas e no uso do território ao longo da história. O autor elabora tal periodização com o objetivo de validar duas hipóteses, uma que a circulação é uma instância do espaço e a outra que a logística é uma forma histórica de circulação.

O autor supracitado percorre esse caminho com o intuito de “poder analisar o uso do território pelos agentes corporativos a partir da logística territorial” (SILVA JUNIOR, 2009 p. 165) a periodização elaborada pelo autor considera que o período atual é denominado de “paradigma logístico telemático” e que este período surge juntamente à globalização, período em que a expansão capitalista obtém avanços sem precedentes. A proposta de Silva Junior (2009) é pertinente uma vez que apresenta os OLs como um novo agente do período atual.

Entendemos que a logística representa um relevante atributo da modernidade que pode auxiliar na compreensão do processo de modernização territorial pelos lugares. No que se refere ao conceito de logística, nos fundamentamos em Silveira (2011) que propõe um estudo da construção epistemológica e perspectivas para a Geografia da Circulação e Transportes e defende a inclusão do conceito de logística nos estudos sobre a Geografia da Circulação e dos Transportes. Nesse caminho, contribui consideravelmente as reflexões elaboradas por Bey *et al.* (2011, p. 150) em que sinalizam *“que las comunicaciones constituyen una parte de los transportes se explicita en la contracción generalizada de los componentes espacio/tempo y la convergencia entre ellos”*

Se a modernização territorial é “antes de tudo, processo de expansão do capitalismo pelos lugares” (CASTILHO, 2014, p. 18) e essa expansão do capital consolida-se com a globalização, e essa, por sua vez, traz elementos distintos que a diferem dos períodos anteriores (como o advento das tecnologias da informação, o surgimento de cursos e empresas especializadas em logística, dentre outros fatores) podemos interpretar que a proposta teórica de Silva Junior (2009) é coerente, dialoga com a proposta metodológica de Castilho (2014) e

por fim, ambas as propostas dos autores podem vir a direcionar para atingir o objetivo principal da presente dissertação que é analisar a territorialização do capital pelos lugares a partir da logística corporativa engendrada pela rede de Operadores Logísticos em Goiás.

Os OLs que serão analisados são aqueles que receberam incentivos fiscais do Estado de Goiás, o que evidencia o caráter político da atração desse formato de empresa. O Estado, por meio de incentivos fiscais e financeiros, viabiliza a criação não apenas de redes técnicas, mas também de redes organizacionais com a finalidade de garantir as demandas do capital privado pela obtenção de lucro. Quando o Estado se presta a esse papel de direcionar suas ações no mesmo sentido das grandes empresas, esse, invariavelmente, estará fomentando a desigualdade, fenômeno intrínseco ao processo de expansão capitalista.

A expansão capitalista não se processa sem a circulação, e a circulação, elemento intrínseco às redes, resulta da relação entre sociedade e natureza. Porém, Corrêa adverte que nem toda rede é, por definição, geográfica. Essa é “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações”. (CORRÊA, 1997, p.107). O autor acrescenta que as redes geográficas são redes sociais especializadas e que nessa rede geográfica há uma divisão territorial do poder e do trabalho (CORREA, 2011, p.200).

Em consonância com a propositura de analisar a rede de Operadores pela perspectiva da modernização pelos lugares, seguiremos, como proposta de método de análise, as propostas metodológicas elaboradas por Corrêa (2011, p.205) em considerar à rede geográfica a partir de três dimensões de análise, a saber: a organizacional, a temporal e a espacial, envolvendo a estrutura interna, o tempo e o espaço. No que diz respeito à dimensão organizacional daremos ênfase aos agentes sociais que organizam rede de OLs (Estado, empresas e trabalhadores). No que concerne à dimensão temporal, destacaremos a frequência dos fluxos e, finalmente, a dimensão espacial, na perspectiva das conexões, da escalas e o mais importante: a perspectiva do sentido territorial.

A logística corporativa que surge em meados do século XX é, de fato, um atributo da modernidade e um novo paradigma da circulação. Isso significa que o estudo da rede de Operadores Logísticos possibilita compreender como se operacionaliza a fluidez e a racionalidade aos circuitos espaciais produtivos, bem como possibilita entender como se materializa a organização dos fluxos de mercadorias, resultante da necessidade crônica de articular, de forma racionalizada, os fatores de produção dispersos no território.

A logística, compreendida como a “manifestação hegemônica da circulação no período histórico atual” (SILVA JUNIOR, 2009), torna-se prioridade de agentes públicos e estratégia de grandes empresas para conferir fluidez e racionalidade aos circuitos espaciais

produtivos, passando a ser uma das mais contundentes expressões geográficas da globalização, imprescindível para a realização da produção em escala mundial.

CAPÍTULO I – IMPERATIVO DA FLUIDEZ NO PERÍODO ATUAL: A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA PARA A ACUMULAÇÃO CAPITALISTA E A EXPANSÃO GEOGRÁFICA DO CAPITAL

Este capítulo tem por objetivo demonstrar a importância da logística no período atual para a expansão do capital pelos lugares. Partimos da premissa que a partir do primeiro quartel do século XX o capitalismo experimenta um alargamento de contextos sem precedentes na história. O período em questão, então chamado de “globalização” apresenta maior densidade nas trocas em escala global em função do avanço das técnicas e da ciência, o que justifica o posicionamento de que a logística tornou-se um elemento chave à fluidez, bem como estratégia fundamental à acumulação capitalista.

Assim, mediante as possibilidades analíticas da logística pela Geografia, para este capítulo, propor-se-á analisar a logística não por uma perspectiva que extrapole a visão meramente técnica e utilitária, e sim com ênfase sentido territorial que se delineia por meio da ação dos agentes que direcionam a logística e, portanto, também mobilizam a reprodução espacial. Ou seja, o sentido territorial advém, sobretudo, da ação dos agentes sociais – pressupondo uma dimensão essencialmente política. Silveira (2011, p. 60) aponta alguns direcionamentos para a geografia diante da logística e assinala que

Como cabe à Geografia Humana decifrar componentes do desenvolvimento capitalista, a ela também incumbe analisar os impactos da logística (corporativa ou não) sobre a sociedade capitalista (como também a outros modos de produção). A partir da contribuição que a logística emprega à circulação do capital é que há a modificação do espaço e, por conseguinte, é dessa forma que a logística interfere “na produção e na reprodução do espaço geográfico, ou seja, o espaço como instância social.

Para tanto se faz necessário deixar claro o que de fato entendemos por logística. A princípio, compartilhamos das considerações elaboradas por Silva Junior (2009) que a logística é uma atividade econômica que consolida uma “forma histórica de circulação” (SILVA JUNIOR, 2009).

Silveira (2011, p. 50) situa a atual “logística como atributo da Geografia da Circulação e dos Transportes”, ao passo que Castillo (2007) argumenta que a essa é a expressão atual da circulação corporativa, expressão da compartimentação geográfica caracterizada “pela especialização produtiva obediente a parâmetros externos (em geral

internacionais) de qualidade e custos”, o que reflete, de igual modo, a vulnerabilidade territorial (CASTILLO, 2007, p. 37).

Concordamos com a proposta de Silveira (2011, p. 39) em agregar “a logística como novo termo agregado à Geografia da Circulação e dos Transportes”. Este autor justifica a inclusão do conceito de logística devido a necessidade de

observar a circulação, os transportes e a logística como importantes atributos para a compreensão do capitalismo. [...] A logística apresenta-se como uma tática capaz de aumentar o movimento circulatório do capital através de estratégias diversas, como o planejamento e a gestão de transportes, de armazenamentos e de comunicações. (SILVEIRA, 2011, p. 63)

Convém destacar que a logística conforma uma rede geográfica, que, segundo Corrêa (1997, p. 107) são “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações”. Pereira (2009) explica que diversos geógrafos tem apresentado inúmeras tipologias de redes, que em linhas gerais, convergem para dois conjuntos, sendo:

Redes técnicas ou de infraestrutura – como sendo aquelas que dão suporte ao fluxo de materiais e informações, redes de transporte (rodovias, ferrovias, etc.) e as de comunicação e informação (infovias, internet, sistemas de comunicação via satélites, etc.) e 2) *Redes de serviço ou de organização* – aquelas que resultam da organização de pontos e agentes no território para a realização de determinada atividade, que denotam principalmente articulações políticas e sociais organizadas para a realização de atividades multilocalizadas no território. (PEREIRA, 2009, p. 123 grifos do autor)

Por isso, a logística conforma uma rede de serviço ou de organização que, sem dúvida, representa uma nova possibilidade de ação a ser considerada quando busca-se a compreensão da sociedade atual. O espaço, na atualidade, é caracterizado pelo adensamento de fluxos, pela competitividade em escala global, que por sua vez, influencia (muitas vezes determina) as alterações em escala local. Os comandos externos direcionam as ações empreendidas pelos agentes locais, mais precisamente aqueles da esfera política.

Apoiamo-nos na proposta de análise de Corrêa (1997), o autor considera a dimensão organizacional, temporal e espacial das redes. Assim, tentaremos demonstrar a dimensão temporal da logística, considerando sua gênese e evolução teórica alicerçada em exemplos que sustentem as teorias apresentadas. Sobre a dimensão organizacional, daremos ênfase ao sentido territorial correlato à ação política, de modo que optamos por verticalizar a análise para algumas das políticas de ordenamento territorial no Brasil e em Goiás com ênfase

no Plano Nacional de Logística e Transporte - PNLT. Em linhas gerais o encadeamento de ideais do capítulo em tela consiste em:

- Realizar uma discussão teórica sobre a evolução da logística;
- Discorrer sobre as possibilidades analíticas possíveis da logística pela Geografia;
- Apresentar sentido territorial da logística no Brasil. A respeito do sentido territorial, buscou-se enfatizar a ação política com base no Plano Nacional de Logística e Transporte - PNLT.

1.1 Abordagens teóricas da logística: Da logística militar à logística empresarial

É consenso que o termo logística tem sua história vinculada as práticas militares. Silva Júnior (2009, p. 33) explica a origem e o significado original de logística, segundo a autor

Logística provém do francês *logistique* (oriundo do termo *logis*, que em francês significa “alojamento” e de *loger* que significa alojar, aquartelar, abarcar). Conceitualmente, a logística moderna deriva da definição do Barão Antoine Henri Jomini, principal teórico militar da primeira metade do século XIX. Na obra intitulada *Précis de l'art de la guerre* (1896), o autor considerava a logística como uma das cinco etapas da “arte da guerra”

Silveira (2011, p. 50) aponta que o vocábulo “logística”, surgiu na França no final do século XIX e carrega o nome dado a um posto militar, sendo este “o Marechal General de *Logis*”, de modo que o comandante responsável por este posto deveria se responsabilizar pelo planejamento de transportes, armazenamento, alojamento e dos suprimentos necessários a tropa. Ao considerar o contexto em que o termo foi gestado não é estranho a sua associação com a capacidade de organizar e planejar de forma estratégica.

Ballou (2013, p. 34) também coaduna com a perspectiva de que o termo logística provém dos militares. O autor esclarece que a experiência militar é substancial e “estima-se que somente a área militar detém um terço de todo o inventário mantido nos Estados Unidos”. Acrescenta ainda que “os militares executaram aquela que foi chamada de a mais sofisticada e mais bem planejada operação logística da história – a invasão da Europa”. O autor afirma que, atualmente, os militares norte americanos “apoiam pesquisas em logística via organizações como a *RAND Corporation* e o Escritório de Pesquisas Navais”.

Silva Junior (2009, p.33) defende que “o vocábulo *logistics*, bem como toda a ideia de subjacente para fins militares, foi introduzida nos Estados Unidos pelo Almirante Alfred Mahan² na década de 1880, consolidando o termo”. Porquanto, antes mesmo que as empresas inserissem em suas estratégias à administração logística de forma coletiva, a área militar já o fazia amplamente.

Novaes (2001, p.31) explica que “ao decidir avançar suas tropas seguindo uma determinada estratégia militar, os generais precisavam ter, sob suas ordens, uma equipe que providenciasse o deslocamento, na hora certa, de munição, víveres, equipamentos e socorro médico para o campo de batalha”.

Após a segunda guerra mundial e a conseqüente aplicação das estratégias logísticas no conflito, “consolidou-se gradualmente o conceito de ‘logística empresarial’, abrangendo tanto as atividades de suprimentos e distribuição, quanto os métodos e procedimentos relacionados à logística interna das empresas” (BARAT, 2011, p. 218).

A passagem da logística militar para a logística empresarial representou “um novo paradigma produtivo através do gerenciamento e aumento do fluxo de bens e informação, de modo que, atualmente, trata-se de um conceito estratégico para o aumento da competitividade”. (BRAGA, 2008, p. 68).

Todavia, a aplicação dos conhecimentos originados no âmbito bélico militar se deu de forma gradual. Conforme já mencionado, a atividade logística militar empregada na segunda guerra mundial foi a “alavanca” para a inserção dos conhecimentos logísticos no âmbito empresarial.

Barat (2011, p. 218) considera que no pós-guerra, os estudos aplicados à logística empresarial se concentraram, basicamente, na administração das funções de transporte e estocagem. “Nesse estágio, as preocupações diziam respeito aos aumentos de produtividade e às aplicações incipientes da informática”.

Ballou (2013, p. 28), adverte que, embora houvesse as atividades essenciais de transporte, a tarefa de manutenção de estoques e processamento de pedidos torna-se uma realidade apenas a partir da década de 1950, quando de fato houve uma “filosofia integrativa” para abordar a logística. Todavia, o autor fala a partir da realidade Norte Americana. No Brasil esse “despertar” ocorre um pouco mais tarde, no pós 1980.

² Alfred Thayan Mahan (1840-1914) historiador naval, estrategista e teórico da geopolítica. A partir dos anos 1890, Mahan, a partir de sua cadeira na Naval War College em Newport, estado de Rhode Island, escreveu 20 livros e centenas de artigos sobre a importância da História e da Geografia para o estudo e prática das relações internacionais.

Importante salientar que nesse período, em específico na década de 1990, a desregulamentação da economia capitaneada por governos neoliberais no Brasil, veio a promover a entrada de empresas internacionais no país, o que contribuiu para a especialização do setor de serviços logísticos.

Alguns autores buscaram periodizar o processo de transição da logística militar para a empresarial. A seguir apresentar-se-á estas periodizações com o cuidado de contextualizar quando e para qual realidade as mesmas fazem referência. Uma delas é elaborada por Ballou (2013, p. 28), em que propõe uma periodização tendo por referência a realidade norte-americana. Os períodos são delimitados em três períodos, ao qual o autor os denomina de “eras”, a saber: “antes de 1950; 1950-1970 e pós 1970” O autor nomeia o período que antecede os anos 1950 de “os anos adormecidos” devido a fragmentação das atividades administrativas.

O transporte era encontrado frequentemente sob o comando gerencial da produção; os estoques eram responsabilidade de marketing, finanças ou produção; e o processamento de pedidos era controlado por finanças ou vendas. Isso resultava no conflito de objetivos e de responsabilidades para as atividades logísticas. (BALLOU, 2013, p. 28)

“Por volta de 1945, algumas empresas já haviam colocado transporte e armazenagem de produtos acabados sob um único gerente. As indústrias alimentícias foram pioneiras neste aspecto”. (BALLOU, 2013, p. 29). O que se observa é que as atividades logísticas sempre foram administradas pelas mesmas empresas que produtoras, todavia, antes de 1950 poucas empresas a exploravam. A explicação para este “descaso”, explica Ballou (2013, p. 29) é que

após a segunda guerra mundial a economia dos EUA experimentou rápido crescimento, devido parcialmente a demanda reprimida dos anos de depressão e a posição dominante da indústria americana do mercado mundial. O clima era para vender e produzir. Os lucros eram altos. Certa ineficiência na distribuição de produtos podia ser tolerada.

O período denominado de “desenvolvimento” (1950-1970) representa a decolagem para a teoria e a prática em logística. Segundo Ballou (2013), neste mesmo período o *marketing* e a logística estavam ganhando espaço nas instituições educacionais e as condições tecnológicas, mais desenvolvidas, permitiam maiores mudanças no padrão organizacional vigente até então.

Outros fatores, como a alteração nos padrões demográficos devido ao deslocamento populacional das áreas rurais em direção aos centros urbanos, bem como para os subúrbios circundantes provocou a conseqüente alteração no padrão locacional dos estabelecimentos comerciais, que por sua vez, buscavam localizar-se junto aos aglomerados urbanos e suburbanos.

A demanda por melhores condições de suprimento dos estoques por parte do comércio varejista, traduziu-se em elevados custos de distribuição para os fornecedores, o que contribuiu para que as empresas impusessem esforços no sentido de minimizar os custos de distribuição. É desse período a criação de um termo basilar para compreender os motivos que levaram à logística empresarial alcançar o status de disciplina, trata-se da compreensão do que representa o “custo total”

Reconheceu-se que administrar transportes, estoques e processamento de pedidos conjuntamente poderia levar a substanciais reduções no custo quando comparado com a administração destas atividades em separado. A ideia do custo total foi importante para decidir quais atividades da firma deveriam ser agrupadas conjuntamente e chamadas de distribuição física. Além do mais, providenciou o argumento básico para o gerenciamento coletivo das funções logísticas. (BALLOU, 2013, p. 45)

A partir do interesse em reduzir os custos e competir no mercado foram criados cursos especializados em logística empresarial. Essa demanda veio da necessidade de reduzir os custos logísticos, que segundo as estatísticas americanas absorviam parte considerável Produto Nacional Bruto americano na década de Logo não é estranho o fato dos primeiros cursos dessa natureza terem sido criados nas escolas de negócios norte americanas.

Outro elemento que caracteriza o período “pós década de 1970”, segundo a periodização de Ballou (2013, p.33) são os avanços tecnológicos. Para o referido autor “o computador acabava de realizar sua estratégia no mundo dos negócios”. Bowersox, (apud, BALLOU, 2013, p. 34) descreve o período pós década de 1970 de “os anos do crescimento e semimaturidade da logística”. Ressalta que os princípios básicos da redução de custos que a logística poderia oferecer, “adentra a década de 70 já amadurecidos” (BALLOU, 2013, p. 34). Todavia, ainda havia uma certa resistência em adotá-los uma vez que ainda gozavam da ampliação dos mercados, de modo que o foco principal limitava-se a geração de lucros.

A partir da periodização de Ballou (2013) é possível perceber a gênese e evolução da logística nos Estados Unidos, que a partir da influência militar passa a figurar no mundo

dos negócios, “surgindo como matéria nas *School Bussines*, sobretudo na ‘Universidade de Harvard’, nos cursos de administração de Empresas e Engenharia” (SILVEIRA, 2011, p. 51).

“A logística, antes subordinada aos departamentos de engenharia de produção, como organizadora da cadeia interna de suprimentos, passou a ocupar uma posição de destaque, cada vez mais independente da própria firma” (MONIÉ, 2003, p. 9).

Novaes (2007, p. 42), de igual modo, propõe uma periodização para a logística. Este autor divide o processo de evolução da logística em quatro fases, as quais nomeia de: “atuação segmentada, integração rígida, integração flexível e integração estratégica”.

A primeira fase tem por característica se fundamentar após a Segunda Guerra Mundial. “vimos que, após a Segunda Guerra, a indústria procurou preencher importantes lacunas de demanda existentes no mercado consumidor (automóveis, eletrodomésticos, bebidas)” (NOVAES, 2007, p. 43)

Monié (2011, p. 310) descreve que no Pós Guerra, as bases macroeconômicas da nova da nova fase de expansão do capitalismo estavam definidas, contudo, “na escala das organizações empresariais as interações espaciais entre produtores e consumidores provocada pela passagem aos padrões da produção e do consumo de massa exigia soluções inovadoras”

Nessa época não havia os sofisticados sistemas de comunicação e de informática o que impossibilitava reduzir custos de estoque por meio da previsão de demanda, uma vez que o intercâmbio de informações por toda a cadeia era incipiente. “O enfoque para a redução de custos centrava-se nos transportes e pouca atenção era dada aos estoques. Assim, buscava-se transportes de menor custo e maior eficiência e valores de fretes mais acessíveis”. (Novaes, 2007, p. 43)

Os métodos de controle de estoque para o período (atuação segmentada) limitava-se ao “*Economic Order Quantity*”. “De acordo com este enfoque clássico, os estoques são renovados de forma a minimizar a soma do custo de inventário, do custo de transporte e do custo para elaborar pedido” (NOVAES, 2007, p. 42)

A segunda fase da logística, denominada por Novaes (2007) de “integração rígida”, tem por característica a diversidade de produtos, o que difere da primeira fase em que os produtos eram similares (carros e eletrodomésticos da mesma cor e poucos modelos). Nessa fase a introdução da informática nas operações das empresas na década de 1960, ainda que de forma tímida, facilitou a racionalização e o planejamento dos processos

A crise do petróleo torna o custo com transporte mais oneroso, o que direcionou a busca por alternativas de transporte e marcou a segunda fase da logística. “O usos combinados de caminhão, navio, trem, e mesmo avião, começaram a ser explorados.” (NOVAES, 2007, p.

42). Há, para este período o início da busca sistematizada por multimodalidade, o que invariavelmente, exigia normatizações.

Como exemplo de busca pela multimodalidade e normatização, características da segunda fase da logística, podemos citar o processo de padronização dos Contêineres detalhado por Santos (1982, p. 88).

Os debates sobre a padronização dos contêineres se inicia na década de 1950, ainda que o inglês James Anderson, em 1901, já havia divulgado um tratado sobre a possibilidade do emprego de "receptáculos" uniformes no transporte internacional, é apenas em 1968 que se adotou o padrão das especificações e dimensões propostas *pela Europa a International Standards Organization (ISO)*, padrão este que é adotado pelo Brasil desde 1971.

Esse simples exemplo reforça a relação entre norma e técnica, no exemplo em questão, norma e rede técnica como elementos constitutivos do espaço geográfico. Em linhas gerais, a segunda fase da logística proposta por Novaes (2007, p.44) apresenta uma “busca inicial de racionalização integrada da cadeia de suprimentos, mas ainda muito rígida, pois não permitia a correção dinâmica, *real time*”. Na terceira fase (Integração flexível) esta barreira é transposta graças à integração via eletrônica, por meio de EDI (Intercâmbio Eletrônico de Dados), de maneira que as informações deixaram de ser úteis apenas para uma avaliação histórica e passou a permitir correções imediatas. É deste período o início do uso do código de barras, um dos meios usado para alcançar o que se chamou de integração flexível.

A quarta fase, "Integração estratégica" (NOVAES, 2007) a logística passa a ser usada como elemento decisivo na busca de maiores fatias de mercado. As razões básicas para isso são a globalização e a competição cada vez mais acirrada entre as empresas. “Mas a quarta fase da logística se distingue principalmente das outras pelo surgimento de uma nova concepção no tratamento dos problemas logísticos. Trata-se do SCM – *Supply Chain Management* (Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos)” (NOVAES, 2007, p. 47). Nessa nova abordagem, os agentes atuam em “uníssono” e de forma estratégica. Há, assim, uma quebra de fronteiras que antes separavam os agentes da cadeia logística.

A quarta fase marca o reordenamento territorial ocorrido após a crise do modo de produção fordista. O modo de produção fordista e modo de acumulação flexível possuem “linguagens espaciais distintas” ou “determinações geográficas”, de igual modo, peculiares. A dispersão geográfica torna-se então, a “linguagem do modo de produção flexível”.

O sistema produtivo que antecede o modo de produção flexível, sobre o qual foi cunhado o termo “fordismo”, “se equilibrava sobre o tripé produção em massa/ consumo de

massa/ intervenção do Estado e centrava-se, ao mesmo tempo, na fábrica industrial e no território nacional” (MONIÉ, 2003, p. 58). O modelo em questão não oferecia a flexibilidade necessária que o aprofundamento da divisão internacional do trabalho viria a reclamar, sobretudo após a década de 1960.

Monié (2003) destaca que a gestão da circulação torna-se complexa diante da pulverização espacial do processo de produção, às exigências *do just in time* e à variedade dos produtos transportados. Veltz (1996 apud MONIÉ, 2003, p. 60) acrescenta que “esses fatores supõem arquiteturas logísticas hierarquizadas, articulando redes primárias (onde os fluxos estão concentrados) e redes secundárias de desconcentração e redistribuição”. A existência de arquiteturas logísticas hierarquizadas ao qual cita o autor, é possível devido a segmentação das atividades produtivas, ao qual cada etapa passa a ser gerida por empresas especializadas, que na busca por desverticalização, passaram a usar amplamente da prática da terceirização, de modo a concentrarem suas ações apenas em seu *core bussines*.

Mais precisamente na década de 1990, em um mercado caracterizado pela intensificação da concorrência global, surgiram novas prioridades, tais como as reestruturações organizacionais e os controles de custos baseados em segmentos específicos de atividades. As preocupações passaram a ser relacionadas, principalmente, com o tempo e com a qualidade. Os esforços se voltaram para a integração interna, acompanhada de esforços na terceirização e na difusão das tecnologias da informação (BARAT, 2011, p. 219)

Dias (1993) ao discorrer sobre a relação entre redes de informação e os ritmos de modernização, conclui que a “mudança técnica, mudança organizacional e mudança espacial estão articuladas num único conjunto – as firmas não podem conceber uma tecnologia sem articulá-la à organização do trabalho e a organização da produção”. (DIAS, 1993, p. 54). Tal reorganização, na perspectiva espacial, resultou em maior dispersão do processo produtivo, desde a escala intraurbana à escala global.

No Brasil, durante as décadas que antecedem os anos de abertura econômica, as empresas brasileiras negligenciaram o processo logístico dentro da cadeia de suprimentos. A partir da década de 1990 esse cenário começa a alterar-se “tanto em termos de práticas empresariais, quanto da eficiência, qualidade e disponibilidade da infraestrutura de transportes e comunicações, elementos fundamentais para a existência de uma logística moderna” (FLEURY; WANKE, 2000, p. 19).

A partir desta mudança política, econômica e geográfica ocorrida nos anos 90, as grandes empresas sofrem o processo de modernização em

seus setores logísticos, sendo as indústrias automobilísticas e as empresas do grande varejo as primeiras a se modernizarem. As montadoras instaladas no Brasil vêm atraindo empresas internacionais de serviços logísticos específicos, enquanto o setor varejista aumenta a cooperação nos canais de suprimento, com o objetivo de reduzir custos e melhorar a qualidade de serviços. (BRAGA, 2008, p.70)

1.2 Geografia e Logística: para além das concepções mercadológicas.

Até aqui, apresentamos as principais abordagens teóricas sobre a logística até o período atual caracterizado pela gestão integrada da cadeia de suprimentos. Foi possível demonstrar que as definições de logística, nessa perspectiva, são fortemente influenciadas por atributos da economia, administração, engenharia de transportes, engenharia de produção, dentre outras ciências. A exemplo, o “*Council of Logistics Management*” (CLM) que define administração da logística como

o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo eficiente e eficaz de matérias primas, estoques de produtos acabados e semiacabados e do fluxo de informação a eles relativos, desde a origem até o consumo, com o propósito de atender aos requisitos dos clientes.

Martins e Alt (2001, p.252) afirmam que a logística é responsável pelo “planejamento, operação e controle de todo o fluxo de mercadorias e informações, desde a fonte fornecedora até o consumidor, (...) Assim, dentro do espírito da empresa moderna, o básico da atividade logística é o atendimento do cliente”.

Ballou, (2013, p. 17) conclui que a “logística empresarial estuda como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle efetivos de armazenagem e fluxo de produtos”.

Alguns atributos da logística, como fluxos e circulação são conceitos caros à Geografia. Silva Junior (2012, p.392) considera que o primeiro texto, no âmbito da Geografia, que fez referência à circulação foi o artigo intitulado “*Der gegenwärtige stand der Verkehrsgeographie*” (“O atual estado da Geografia da Circulação”, conforme traduzido na França, o polissêmico termo *verkehr*), de Alfred Hettner, em 1897.

A concepção de circulação no âmbito da Geografia passou por inúmeras contribuições, a exemplo de Santos (1999) que analisa a circulação no contexto das redes. Elementos como o imperativo da fluidez e competitividade veio de modo a requalificar e

aprofundar a discussão sobre a circulação. Silveira (2011, p. 39) propõe acrescer “a logística como novo termo agregado à Geografia da Circulação e dos Transportes”. Este autor justifica a inclusão do conceito de logística devido a necessidade de

observar a circulação, os transportes e a logística como importantes atributos para a compreensão do capitalismo. [...] A logística apresenta-se como uma tática capaz de aumentar o movimento circulatório do capital através de estratégias diversas, como o planejamento e a gestão de transportes, de armazenamentos e de comunicações. (SILVEIRA, 2011, p. 63)

O diálogo entre as concepções “clássicas de logística” e as possibilidades analíticas oferecidas pela Geografia também é discutido por Trevisan e Silva (2012, p.232), os autores defendem que

devemos problematizar e entender não só a logística corporativa (definida a partir da administração, economia e engenharia), mas sobretudo devemos compreender a logística do ponto de vista territorial, uma vez que esta se remete ao conjunto das materialidades, das normas e da gestão do território.

Para a Geografia, segundo Silva Junior (2012, p. 400), existem duas correntes de pensamento sobre a logística. Uma delas entende que “a natureza científica e racional das operações logísticas veio por demanda capitalista advinda da mundialização”, ao passo que a outra corrente e pensamento compreende que embora o termo tenha surgido no início do processo de internacionalização do capital e de formação global, a logística existiria em todos os períodos históricos da humanidade, entendendo-a, basicamente, como simples sinônimo de planejamento de transporte e armazenamento. (SILVA JUNIOR, 2012, p. 400)

Silveira (2011) esclarece que a logística existiu em outras épocas, apesar de sua recente denominação. O autor adverte que é um equívoco teórico afirmar “que ela é atual, como se surgisse somente para atender aos interesses corporativos e estivesse soldada a globalização” (SILVEIRA, 2011, p. 51). O autor prossegue e adverte sobre as diferenciações fundamentais que devem ser consideradas.

respeitando o método materialista histórico e dialético, podemos afirmar que a maioria dos aspectos atribuídos ao capitalismo não é próprio dele, mas intensificado nele, como o mercado, o dinheiro, o capital e outros. O mesmo princípio vale para a logística, ou seja, ela é muito antiga, mas seu auge ocorreu na década de 1980 quando associada a interesses corporativos. (SILVEIRA, 2011, p. 52)

Esse mesmo autor propõe que para diferenciar a logística criada pelos agentes corporativos, deve-se grafá-la como “logística corporativa”. O autor vai além e distingue duas formas básicas de logística, sendo a “logística organizacional” e a “logística territorial”.

A logística organizacional está voltada para facilitar o aumento da circulação de capital das empresas, trata-se da logística corporativa. A logística territorial, a que mais interessa á Geografia, envolve planejamento referente às infraestruturas e normas. Ou seja, é a logística arquitetada pelo Estado em parceria ou não com agentes privados. O autor pontua que ambas são interdependentes. “A logística organizacional e a logística territorial são condicionantes e condicionadas entre si” (SILVEIRA, 2011, p. 60).

Na mesma perspectiva, Trevisan e Silva (2012, p. 232) atribuem que a logística é

a um só tempo corporativa e territorial e deve contemplar ao menos os seguintes aspectos: empresas especializadas, com seus equipamentos, serviços e *know how*; uma base normativa, pública e privada; e o conjunto de sistemas de objetos tais como rodovias, portos, aeroportos, EADI's (estações aduaneiras do interior), centros logísticos, entre outros.

Sendo assim, a diferenciação de uma “logística das empresas” e uma “logística de Estado” é possível e inclusive didático, mas não deve-se perder de vista a interdependência de ambas. Castillo (2007, p.33 grifos do autor) detalha as competências que a logística corporativa possui, destaca que é o

conjunto de competências *infra-estruturais* (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), *institucionais* (normas, contratos de concessão, parcerias público privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e *estratégicas* (*conhecimento especializado devido por prestadores de serviços ou operadores logísticos*) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos. Trata-se da versão atual da *circulação* corporativa.

Portanto, a independência da logística corporativa é relativa, esta subordina e é subordinada pela logística territorial de Estado, materializada nas redes técnicas e nos sistema de normas que a rege. Há, com efeito, uma relação de complementariedade entre ação do Estado e interesses dos agentes hegemônicos. Por consequência, é notório que há uma imbricação entre logística corporativa e redes técnicas.

As redes técnicas são “elementos da expansão do capitalismo pelos lugares” (CASTILHO, 2014, p. 18). Essa expansão, portanto, é territorial, cujo movimento em grande parte é pensado por ambas as logísticas (territorial e corporativa). Assim, consideramos que a

“logística organizacional” (SILVEIRA, 2011), sobretudo sob o formato dos operadores logísticos, são *agentes catalisadores* do uso feito às redes técnicas. Estes agentes formam um tipo de “redes de serviço ou de organização” (PEREIRA, 2009, p.123) que contribuem para as estratégias de fluidez, cuja produção “é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado” volta (SANTOS, 1998, p. 220). Em concordância com tal afirmativa, Silva (2003), em esclarecedora observação, aponta que “ao sair das empresas a logística se vincula ao território e, por meio dele, às políticas públicas de desenvolvimento”, o que gera um “arranjo técnico-institucional que mobiliza recursos econômicos, sociais, políticos e culturais localizados, a serviço das redes materiais e imateriais que qualificam a competitividade das regiões” (SILVA, 2003, p.84). O que por sua vez, “agrega valor aos fluxos” (MONIÉ, 2003, p. 21),

Santo e Silveira (2001) sintetizam o que apresentamos até então: “a fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz por mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. (SANTOS, 2001 p.185). Invariavelmente, dentre os mecanismos de busca por fluidez, a logística corporativa e territorial torna-se fundamental à circulação hegemônica.

Desta maneira, concluímos que o diálogo entre logística e geografia deve considerar não apenas a dimensão empresarial da logística. Além desta, deve-se considerar a dimensão territorial, o que implica em revelar as relações e contradições na natureza da produção dos territórios, o que se traduz em observar a ação política nas diferentes escalas (estadual, federal e supranacional). Ambas as “logísticas” (corporativa e territorial), conformam uma só, a “logística estratégica” que movimenta a expansão do capitalismo pelos lugares, logo é uma forma histórica de circulação hegemônica e expõe uma das faces da “modernização territorial” (CASTILHO, 2014).

1.2.1 O conceito de logística adentra o planejamento territorial no Brasil

Várias são as categorias que palpitam nos rumos que devem ser adotados para o planejamento territorial no Brasil. Um exemplo é o plano elaborado pelo Conselho Federal de Administração – CFA, que desenvolve o “Plano Brasil de infraestrutura Logística: uma abordagem sistêmica”. Na apresentação do plano, logo de início há estampada a imagem de uma lavoura de soja ao lado de alguns números referente a tonelada produzida e sobre o chamado “Custo Brasil”. Este é um exemplo comum da retórica recorrente no discurso dos

agentes hegemônicos que não pensam um modelo alternativo de produção e direcionam todo é qualquer plano estatal para os interesses corporativos notadamente do *agrobussines*.

Estes agentes pensam a logística a partir da lógica da ação estratégica objetivada para a redução de custos e no incremento do lucro e da competitividade. Essa premissa passa a figurar com maior ênfase no planejamento de caráter federativo. Em especial a partir da década de 1990 em que postulados neoliberais foram aceitos como norteador de projetos.

Nesse período é observado no país o substancial aumento da exportação de produtos primários agrícolas e minerais, resultado das demandas internacionais e dos projetos de incentivo à agricultura globalizada no Brasil, sobretudo no Cerrado brasileiro, como Polocentro e Prodecer.

Na medida em que a fronteira agrícola avança, a questão da concentração do transporte de cargas no modal rodoviário torna-se um “problema” para os agentes que orbitam em torno do agronegócio. Logística e custo Brasil tornam-se uma constante no vocabulário dos defensores de medidas emergenciais para o transporte e a economia do país. Nesse contexto o conceito de logística deixa de ser restrito ao âmbito empresarial e é inserido na esfera do planejamento territorial.

Porquanto, a logística surge no plano político brasileiro devido a alguns fatores básicos. O primeiro deles advém do fato de toda a concepção referente à logística ter sido, no Brasil, trazida pelo segmento empresarial, posteriormente inserido no âmbito acadêmico e por último, e não menos importante aparece no desenvolvimento de políticas públicas. A inserção no âmbito acadêmico consolidou-se de forma gradual, a princípio como uma das inúmeras disciplinas ofertadas no curso de Administração. Dias (1993, p. 11) considera que a literatura específica que diz respeito a administração de materiais deu origem ao ensino de logística no Brasil. Segundo o autor (DIAS, 1993), os primeiros cursos de logística, no Brasil, foram criados na década de 1980.

Arantes (2012, p. 129) afirma que com o Plano Nacional de Logística e Transporte – PNLT é emblemático, posto que, “pela primeira o planejador elencou o conceito de logística, ao lado do termo ‘transportes’ para dar um novo sentido ao processo de planejamento”. Deste modo há uma inovação na nomenclatura das políticas de planejamento a nível federal, antes eram comuns termos como: transporte; desenvolvimento regional e eixos de desenvolvimento. Por hora, termos mais “adaptados” a demanda global são adotados na agenda de planejamento, como logística e competitividade.

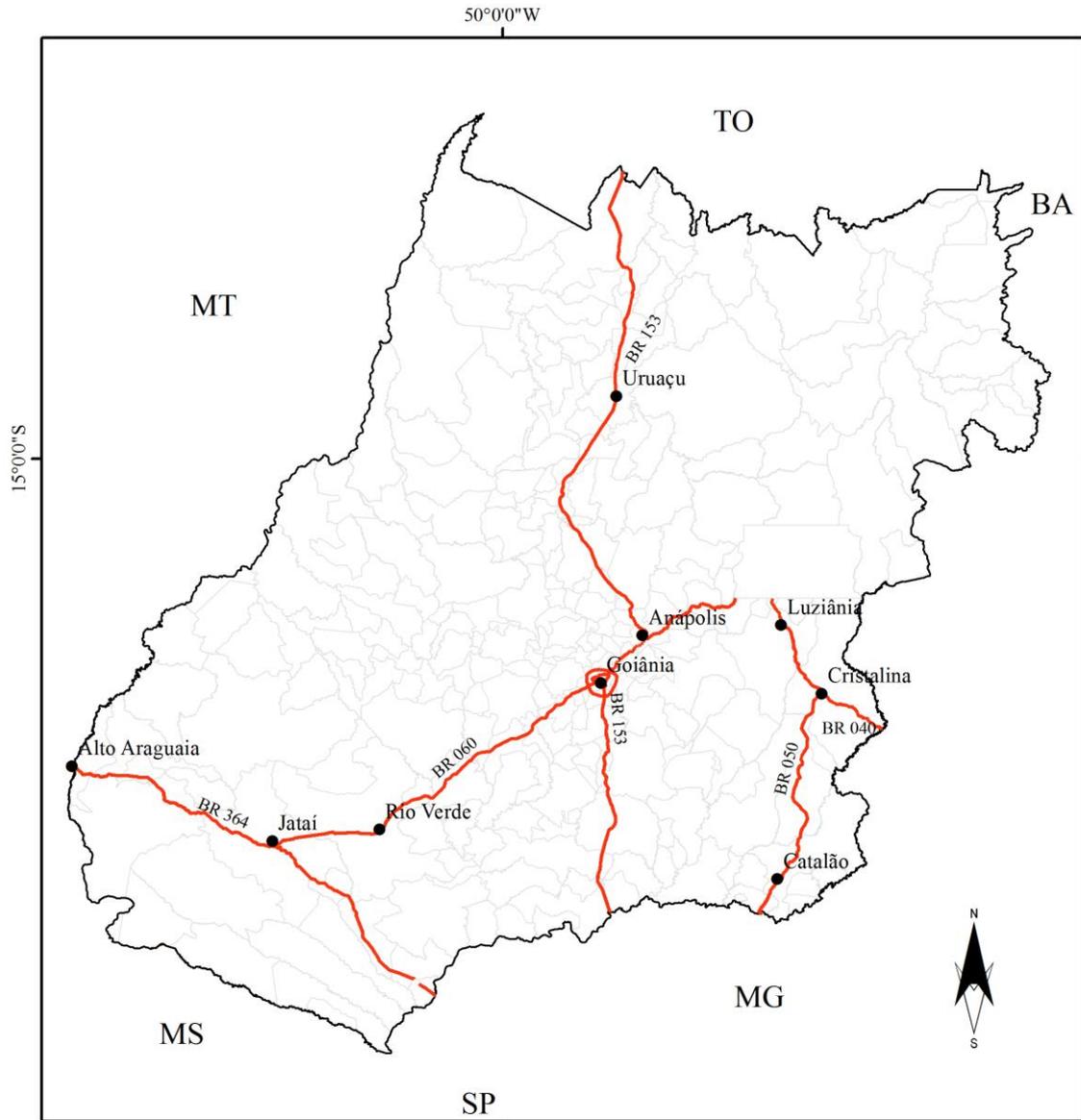
A primeira versão do PNLT é de 2006-2007, com horizonte temporal de planejamento até 2020. Posteriormente, em 2012, nova versão é elaborada com horizonte

temporal até o ano de 2035. Após o PNLT, surgiram uma série de planos e programas em que o conceito de logística compunham a sua nomenclatura. São estes o Programa de Investimento em Logística (PIL) que está contido no Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) e PNLT. Ambos (PNLI e PIL) trazem o diferencial no modelo de Parcerias Público-Privadas, regulado pela Lei Nº 11.079/04 que institui normas gerais para licitação e contratação de parcerias público privada no âmbito da administração pública. O financiamento público direcionado ao PIL, somado todos os modais, prevê um investimento de R\$ 198,4 bilhões, com cronograma de execução de até 25 anos, divididos em rodovias (R\$ 66,1 bilhões), ferrovias (R\$ 86,4 bilhões), portos (R\$ 37,4 bilhões) e aeroportos (R\$ 8,5 bilhões).

A escolha das rodovias federais em Goiás para serem inseridas no programa de Parcerias Público-Privadas no âmbito do PIL ilustra bem o entendimento de Harvey (2005, p. 165) sobre o atual posicionamento do Estado, baseado no empreendedorismo e não mais no administrativismo. Ou seja, segundo o autor, “houve uma reorientação das governanças urbanas adotadas nas duas últimas décadas nos países capitalistas [...] e esse novo empreendedorismo tem, como elemento principal, a noção de “parceria público privada” (HARVEY, 2005, p. 170).

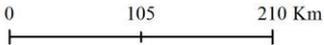
É sintomático que, juntamente ao novo posicionamento do Estado baseado no empreendedorismo, há também a inserção do conceito de logística similar ao usado no âmbito empresarial. Os planos e programas que carregam o conceito de logística e sua especialização em Goiás, a exemplo das concessões de rodovias federais em Goiás (figura 1) revelam que o Estado tem trabalhado ativamente para atender o capital privado e fomentado os desequilíbrios regionais.

Concessões de rodovias feitas pelo Programa de Investimento em Logística - PIL em sua primeira etapa



Legenda

- Sede do município
- Municípios
- Rodovias



Sistema Coordenadas Geográficas
Datum: SIRGAS 2000
Fontes dos dados: AGETOP - Agência Goiana de Transportes e Obras Públicas, 2012;
Elaboração: Sara Alves e Leila Bastos

Figura1: Concessões de rodovias feitas pelo Programa de Investimento em Logística (PIL) em sua primeira fase.

Para administrar todos os trâmites burocráticos das concessões realizadas por meio do PNLI e PIL foi criada a Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL). A EPL é uma empresa estatal, criada por meio da Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012. Consta no Acordo de Cooperação Técnica Internacional entre a EPL e PNUD a seguinte assertiva: “Cabe à EPL monitorar a elaboração dos estudos que orientarão os processos de concessão e o acompanhamento da execução do programa de investimentos”. Além disso, a empresa vai assumir a função de empreendedora para efeito de licenciamento ambiental.

As rodovias escolhidas na primeira etapa do PIL em Goiás (BR 364, BR 153, BR 060 e BR 050) são aquelas que podem ser classificadas como as mais densas dentro do contexto da rede técnica rodoviária em Goiás, uma vez que são as principais vias de escoamento da produção agropecuária da região Centro Oeste. O envolvimento da iniciativa privada na gestão das rodovias, conforme demonstrou Arrais; Castilho e Aurélio Neto (2016, p.81), possui dois sentidos fundamentais,

primeiro, a característica mercantil em função da garantia de lucratividade da empresa. Segundo, o sentido estratégico diante do controle do fluxo de importante rodovia brasileira. Está em jogo, por conseguinte, o controle de uma rede fundamental para o funcionamento do território nacional.

O governo do Estado de Goiás segue o mesmo posicionamento do governo federal. Em 11 de agosto de 2004, o governo do Estado de Goiás instituiu a Lei nº 14.910 que dispõe sobre a instituição do Programa de Parcerias Público-Privadas. A partir dessa lei foi instituída, no dia 5 de Maio de 2006, a Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás (Goiás Parcerias). A empresa em questão foi criada para viabilizar o desaparelhamento do Estado pela via das concessões e privatizações. A criação de ambas as empresas (EPL e Goiás Parcerias) é sintomático do processo ao qual Harvey (2005, p.165) advertiu que os Estados estão adotando, em que, basicamente, o Estado não mais desempenha a função de administrador, e sim de “Estado empreendedor”.

Podemos afirmar, efetivamente, que o Estado se desobriga a exercer a função de gestor das infraestruturas básicas de transporte e transfere para o capital privado o controle estratégico dos fluxos e este se beneficia duplamente, com a acumulação de capital e com a apropriação da rede técnica. Esse mecanismo, no dizer de Sposito e Oliveira (2011, p. 507) “é inadequado do ponto de vista da justiça social, uma vez que todos os usuários pagam o

mesmo valor, salvo as diferenças por classificação de veículos”. Os autores sugerem outras formas de canalização de recursos para a expansão e manutenção do sistema rodoviário, por exemplo, “eliminar os pedágios e direcionar os impostos sobre combustíveis e IPVA para serem utilizados, integralmente, pelos setores modais ou pelo Ministério dos Transportes”. (SPOSITO; OLIVEIRA, 2011, p. 506)

Portanto, concomitante ao Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) em 2007, vários planos e programas e também uma empresa de planejamento e logística foi criada para direcionar os investimentos em infraestrutura no país. Esse conjunto de medidas demonstra, com exatidão, que o poder público está aberto à iniciativa privada e as metodologias de organização intra empresa se confundem com a organização de caráter federativo.

1.3 Considerações sobre o Plano Nacional de Logística e Transporte

Por hora, nos limitaremos a tecer algumas considerações sobre o PNLT, uma vez que este integra os demais planos e possui o horizonte temporal mais amplo, até 2035. O PNLT representa um projeto de retomada do processo de planejamento de transporte a nível federal, o que pode ser considerado um avanço em termos de planejamento estratégico. Projeto desta magnitude, pensado para atingir todo o território nacional e possibilitar que haja relações com os demais países da América latina é, sem dúvida, um projeto de peso.

A análise aqui empreendida foi elaborada tendo por base dois documentos, sendo: 1º relatório executivo do PNLT, publicado em 2007 e o relatório final, publicado em 2012. O primeiro relatório é, subdividido em cinco capítulos, dois dos quais tratam do quadro atual dos transportes no Brasil, os objetivos e abrangência do plano, além do portfólio de investimentos até o ano de 2021. O relatório final, divulgado em 2012, possui um recorte temporal mais extenso, até 2031. Neste relatório, as explicações sobre as metodologias utilizadas para definir a regionalização do plano e os critérios de escolha dos investimentos estão dispostas de forma detalhada, o que facilitou a interpretação aqui proposta.

No tocante aos ministérios que estiveram envolvidos da criação do PNLT, aqueles ligados ao agronegócio participaram ativamente, a exemplo do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (MAPA) e a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Uma curiosidade é que o Ministério de Integração Nacional (MI) ficou de fora da equipe idealizadora. O que representa um contra senso, levando em consideração que o MI,

em tese, trabalha para formular e conduzir a política de desenvolvimento nacional integrada e estabelecer estratégias de integração das economias regionais.

Por se tratar de um Plano Nacional de Integração, natural que as discussões perpassem uma questão basilar para a diminuição das desigualdades regionais, que é o planejamento regional. Os ministérios envolvidos na concepção do PNLT oferecem um indicativo da mudança da abordagem regional para o discurso da competitividade alicerçado na logística de transporte, sobretudo a multimodal. O plano possui uma regionalização própria, nomeada pelos idealizadores do plano de “vetores logísticos”, nada mais é que “uma nova roupagem dada aos eixos nacionais de desenvolvimento”.

Ao analisar o plano é possível perceber que não há um rigor teórico quanto ao conceito de logística, este é referenciado dentro dos limites da abordagem técnica e constantemente vincula logística tão somente a transporte e infraestrutura. O que denota um equivoco, posto que logística e transporte são elementos distintos. “logística é um tipo de estratégia, de planejamento e de gestão [...] não é a circulação, nem o armazenamento e tampouco é um meio e uma atividade de transporte” (SILVEIRA, 2011, p. 55). Portanto, a noção de logística contida no PNLT não vislumbra uma visão crítica de quais agentes serão beneficiados e maior parcela da sociedade será, de fato, beneficiada. Logo, a concepção contida no PNLT contraria a proposta de Braga (2013, p. 28) em que

a logística deve ser analisada para além dos processos puramente técnicos e administrativos. O seu componente espacial também se mostra essencial para uma análise crítica do planejamento, revelando também os agentes que se beneficiam com tais investimentos e aqueles excluídos deste processo de modernização do território.

Vainer (2007), impõe duras críticas ao direcionamento dado políticas de ordenamento territorial, o autor é categórico ao afirmar que a logística, quando configurada para atender a racionalidade do mercado com o apoio do Estado, torna-se uma insígnia do “neo-localismo competitivo” (VAINER, 2007, p.09), que nada mais é do que uma nova roupagem dada as velhas articulações de interesse e troca de favores.

Becker (2007) ao atribuir a logística a função de “ossatura do território” procura advertir que o Estado deve organizar a logística visando uma inserção competitiva na globalização e ao não fazê-lo abre caminho para o agravamento das desigualdades sociais, uma vez que coloca tal organização nas mãos das grandes corporações. Ao confrontar as propostas teóricas expostas pelos autores com o que é expresso no PNLT fica patente que a

logística não está sendo devidamente explorada no sentido de propor um projeto de integração entre as regiões Brasileiras e sim um projeto de integração de interesses privados.

A preocupação pivô do plano se refere ao custo total envolvido no processo produtivo de algumas cadeias produtivas “escolhidas a dedo”, dentre as quais se destacam aquelas do agronegócio e minérios. Vide um dos objetivos delineados pelo PNLT que consiste na

consideração dos custos de toda a cadeia logística que permeia o processo que se estabelece entre as origens e os destinos dos fluxos de transporte, levando a otimização e racionalização dos custos associados a essa cadeia (BRASIL, 2007, p. 10)

Arantes (2012, p.136) acredita que o objetivo em questão “revela que o Estado assumiu a responsabilidade de reconhecer e lidar com os custos logísticos, tradicionalmente uma preocupação exclusiva das grandes corporações”. De modo que o PNLT assume a preocupação de minimizar os “gargalos logísticos”, o que na perspectiva de Araújo (2006, p.69), representa que “o Estado, agora, está dedicado a uma outra tarefa. Centra sua intervenção na esfera financeira, enquanto que, a questão regional é vista a partir da dinâmica da esfera produtiva. O que, segundo a autora supracitada, demonstra a nítida prática de uma “antipolítica regional” (ARAÚJO, 2007, p.103).

Para a regionalização do PNLT foi levado em consideração o resultado de um esquema de “filtragem” que levou em consideração quais os produtos de maior relevância nos principais fluxos de origem destino e na balança de exportação/importação. A referida filtragem foi realizada com base na matriz insumo produtos criadas pelo IBGE³,(o setor de serviços foi excluído dessa filtragem). Em seguida foram selecionados 90 produtos geradores de demanda por transporte e destes, foram selecionados 22 produtos considerados “relevantes”, que por sua vez, foram novamente submetidos a filtragem, agora levando em consideração quais os de maior relevância econômica. Após selecionar os produtos “geradores de demanda”, passa-se a identificar os projetos que poderão contribuir para o escoamento destes produtos. (COLOMBINI, 2011). Em linhas gerais, foi a partir do esquema

³ A teoria da matriz insumo produto foi desenvolvida pelo economista russo Wassily Leontief. Como o próprio nome sugere, essa teoria permite a identificação da interdependência das atividades produtivas no que concerne aos insumos e produtos utilizados e decorrentes do processo de produção. Dada a natureza complexa do sistema produtivo, sua melhor representação se daria por meio de matrizes, daí o nome Matriz Insumo-Produto (MIP). Atualmente, compete ao IBGE a elaboração das MIP's brasileiras, cuja abrangência é nacional. Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada – IPEA. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/termo_referencia/Termo_de_Referencia_Matriz_Insumo_Produto_Regional.pdf> acesso em 03/04/2015

de filtragem resumidamente exposto, que foi pensada a regionalização do plano por “vetores logísticos”, conforme ilustra a figura 2

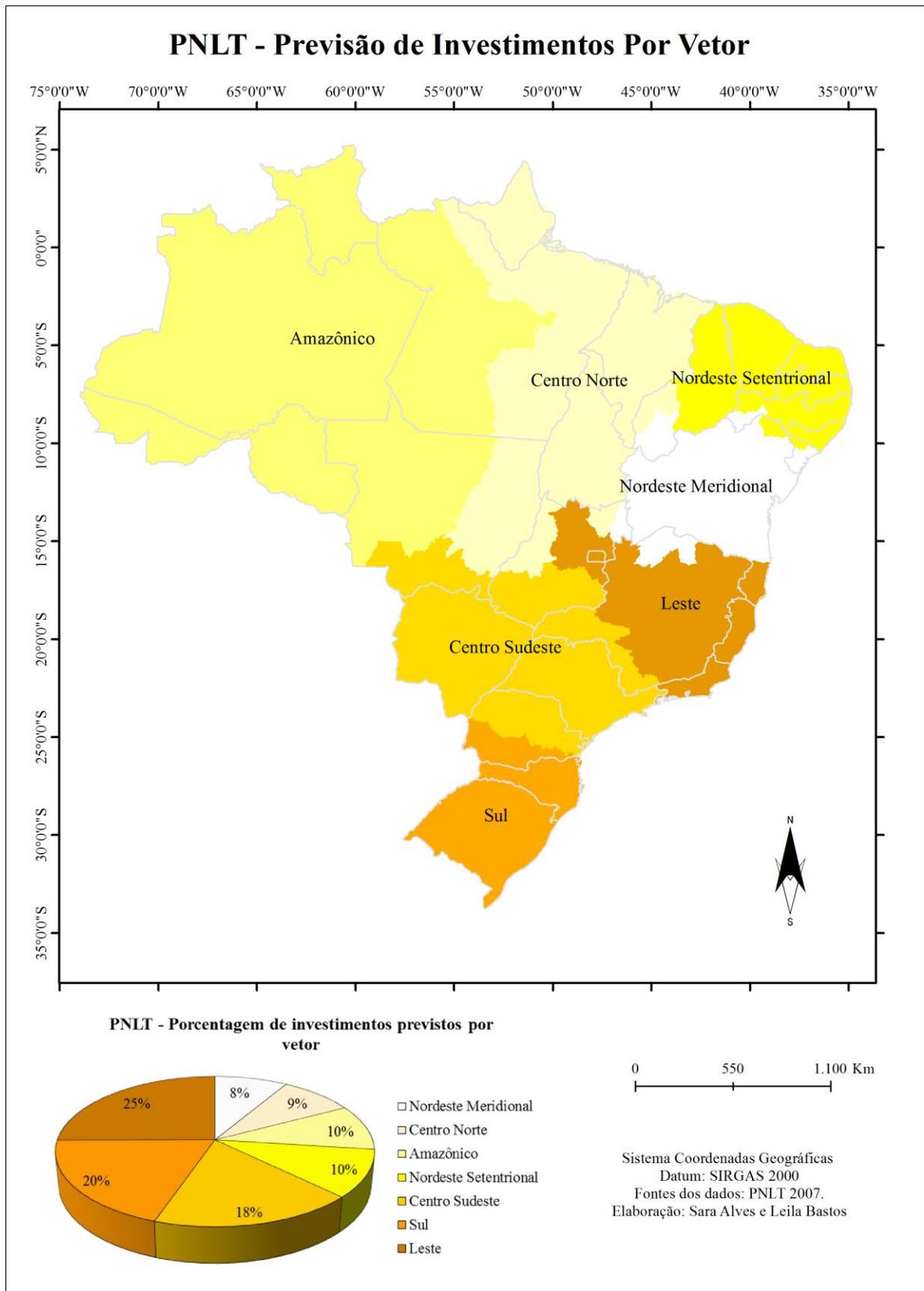


figura 2: PNLТ: previsão de investimento por Vetor

O resultado da filtragem contribuiu para a geração dos sete vetores logísticos. O vetor Amazônico possui demanda concentrada em produtos minerais, florestais e metálicos, soja em grãos e milho. O vetor Centro Norte a demanda é para o minério de ferro e também representa uma importante bacia de captação dos portos de Belém e de São Luís.

O vetor Centro Sudeste não é o maior em dimensões territoriais, mas é o mais expressivo com relação ao PIB e ao número de habitantes, uma vez que engloba as áreas economicamente produtivas de Goiás e as da Região Sudeste, incluindo o triângulo mineiro. O vetor em questão possui área de 1.117,81 km², que corresponde a 13,11% do território brasileiro, 42,53% do PIB nacional e 31,57% da população brasileira.

Um dos principais resultados o PNLT é o chamado portfólio de projetos, estes são subdivididos em *projetos prioritários*, *projetos sociopolíticos* e *projetos não avaliados*. Os “não avaliados” são aqueles pertencentes ao PAC, e também aqueles considerados inviáveis em função da não disponibilidade completa de informações e impossibilidade de georreferenciamento. Os classificados como projetos sociopolíticos caracterizam-se por apresentar

menor viabilidade econômica, mas cuja implantação justifica-se igualmente em função de outros aspectos não explicitamente considerados na avaliação econômica, como valores e interesses de caráter sociopolítico, ambiental, tecnológico ou desenvolvimento regional; para facilitar a visualização do Portfólio, adotou-se o nome de “projetos sociopolíticos” (BRASIL, 2012, p. 170)

Por fim, “os projetos avaliados e considerados em função de sua maior viabilidade econômica resultaram no total de 111 projetos denominados de prioritários” (BRASIL, 2012, p. 170). O *Portfólio Prioritário* contém todos os investimentos a serem realizados a curto, médio e longo prazo.

Fizemos o levantamento dos projetos prioritários m Goiás para visualizar o seu sentido territorial. A maior quantidade de projetos prioritários em Goiás é observada para o modal rodoviário. Ao todo, são quatorze projetos prioritários em que a intervenção se restringe ao modal rodoviário e apenas um para o modal ferroviário. Trata-se da construção de parte do longo traçado da ferrovia Transcontinental (que ligará o Brasil de leste a oeste, do Porto do Açú, no litoral do estado do Rio de Janeiro a localidade de Boqueirão da Esperança (AC). O trecho que consta no projeto prioritário do PNLT é entre Campinorte(Go) e Macaé (RJ). Embora seja apenas um projeto ferroviário comparado aos treze projetos de intervenção

rodoviária, representa 73% do total a ser investido em todos os projetos prioritários, mais precisamente 7,3 milhões, o que caracteriza o maior porte das intervenções deste modal em termos de extensão e custo.

Os projetos do *Portfólio Prioritário* de intervenção rodoviária somam 2,7 milhões de reais, e deste montante, 44% será investido na mesorregião do Sul Goiano (como pode ser verificado na figura 2) com maior aporte financeiro para as rodovias BR-050, BR-364 e BR-452.

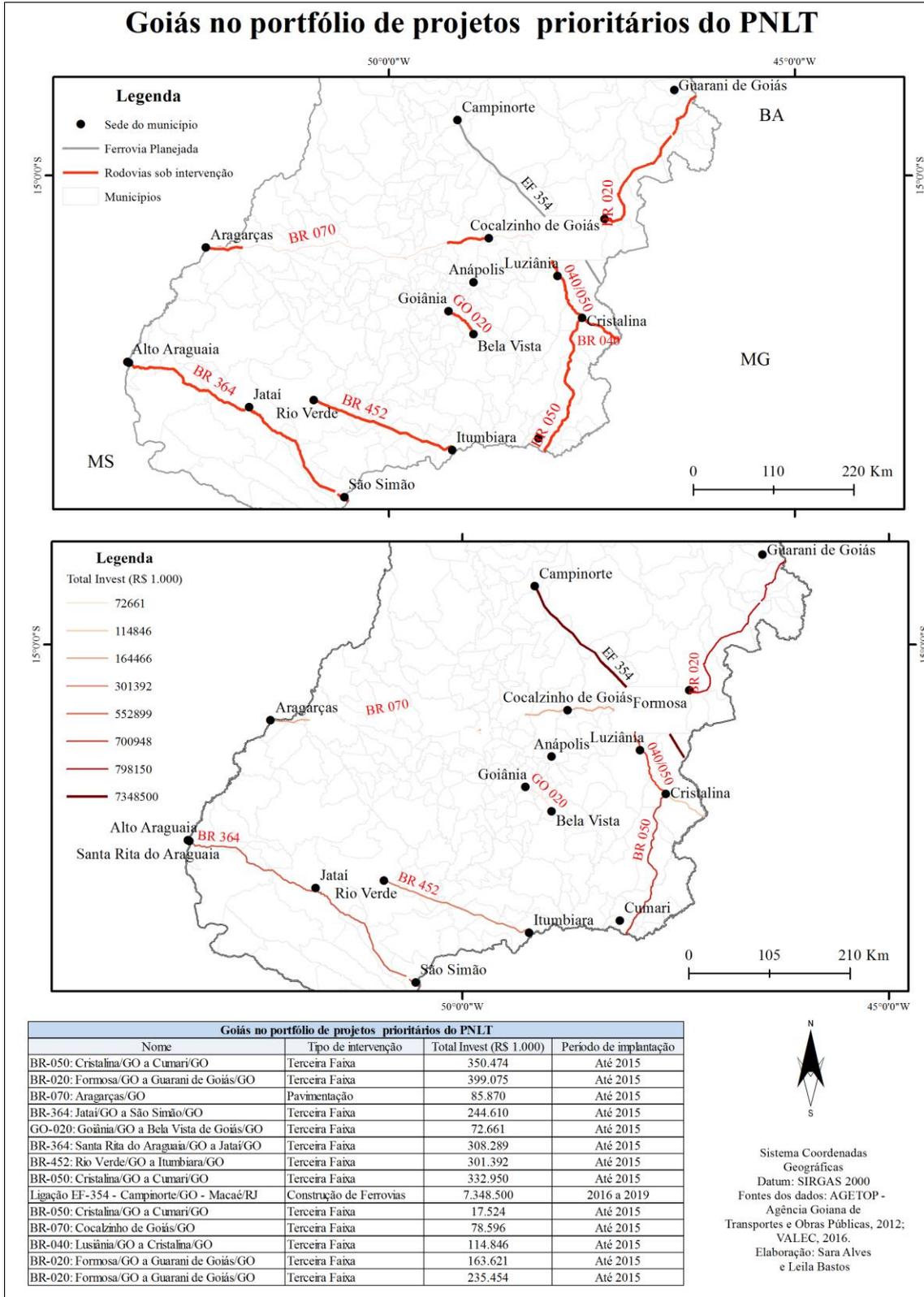


Figura 3: Goiás no portfólio de projetos prioritários do PNLT

Os vetores logísticos representam uma espécie de hierarquia econômica. Os investimentos estão concentrados nos vetores que apresentam, de antemão, indicadores econômicos superiores. Da totalidade de investimentos listados no portfólio do PNLT, maior

parte está concentrado no vetor Centro Sudeste. Para uma noção aproximada da proeminência deste vetor, os dados que indicam o total de custos, em milhões de reais, este representará 28% do total de projetos. Quando observadas as porcentagem de participação por modal de transporte, o ferroviário destaca-se. Do total de investimentos para este modal em todo o território nacional, apenas o vetor Centro Sudeste representa 38.8% do total de investimentos.

Em se tratando de agronegócio, o setor ferroviário merece um destaque à parte devido a este modal atender os grandes demandantes de transportes de carga no Brasil, sendo o agronegócio e o setor de minérios. Os investimentos em ferrovias concentram-se no Vetor Centro Norte e Vetor Centro Sudeste, com participação de 32% e 26% dos investimentos em Ferrovias do PAC, respectivamente. Juntos, somam mais da metade de todo o montante a ser investido em ferrovias no país, resultado da rota que estas ferrovias devem atender, ou seja: as áreas em que o agronegócio predomina.

A rota em questão ligará as áreas produtivas aos portos do Sudeste, bem como abrirá novas rotas alternativas, rumo ao porto de Itaqui, no Maranhão por meio da Ferrovia Norte Sul (FNS), além de ramais com a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO) e Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL).

O Programa de Extensão Ferroviária do Governo Federal, cujo financiamento advém das verbas do PAC, que por sua vez, está contido no PNLT é um importante indicador do que tem sido feito para viabilizar a (re)organização do agronegócio em Goiás. A nova malha ferroviária brasileira, conforme o próprio Plano destaca “veio para atender a áreas de expansão da fronteira agrícola e de exploração mineral” (BRASIL, 2012, p.39).

A Ferrovia Norte Sul irá cortar o território goiano latitudinalmente, ligando o porto de Itaqui, no Maranhão até o porto de Rio Grande – RS. Por certo, quando finalizada, irá figurar dentre as mais extensas ferrovias a nível mundial. Além do seu traçado original terá o seu uso dinamizado pelos pátios de intercambio que viabilizará rotas alternativas com a FICO e FIOL.

Os reais interesses desenvolvem termos “mais adequados” a nova ordem econômica, como a “inserção competitiva” de porções do espaço privilegiadas na perspectiva do capital. Nesta seara o conceito de logística adentra na pauta dos planejadores enquanto instrumento análogo a logística empresarial, que visa minimizar o custo total da produção sem necessariamente promover desenvolvimento social. O problema não é a logística e sim a forma como esta é inserida na pauta governamental, em que o território nacional é erroneamente pensado enquanto empresa.

Em síntese, as empresas investem cada vez mais em sistemas de engenharia e com o apoio do Estado, aparelham rodovias, ferrovias e portos com o intuito de dinamizar o escoamento da produção agrícola da região central do Brasil. Estas empresas orientam o sentido territorial das modernizações, posto que possuem informações privilegiadas, aparato normativo que lhe é favorável, de modo que subordinam o território a uma lógica mono funcional que é lucrativa para uma minoria.

Por fim, buscamos demonstrar que o sentido territorial da logística no Brasil é múltiplo e é expresso pelas redes técnicas, sobretudo pela rede de transporte que sofreu alterações em seu sentido de acordo com os interesses dominantes, passando por varias fases, desde a fase concentrada no litoral, a fase de interiorização, com a expansão da fronteira agrícola, principalmente em áreas de Cerrado e a atual fase de avanço da “marcha pioneira” em direção a Amazônia, que age “enquanto dinâmica territorial de ‘soldagem’ das regiões Norte e Centro Oeste ao restante do Brasil” (Huertas, 2013, p. 179). Ainda segundo o autor,

o Estado nacional, em suas esferas estadual e federal, entronizou a logística como elemento primordial para a estruturação e organização do território. Mas como grande parte da receita brasileira é realizada no exterior, a logística configurada no território nacional não está direcionada prioritariamente para o mercado interno. (HUERTAS, 2013, p. 192)

O que se passa, efetivamente, é que o potencial logístico não é pensado visando a mobilização produtiva do território. A despeito do potencial de mobilização produtiva que a logística pode oferecer, quando não há a preocupação com uma visão das possibilidades e da totalidade nacional, abre-se espaço para interesses desconexos.

Portanto, o sentido territorial da logística representa interesses supranacionais que escamoteiam um planejamento genuinamente nacional objetivado para reduzir as desigualdades regionais, embora o discurso dominante tente demonstrar o contrário, apregoando a necessidade de unir esforços em busca de competitividade com a integração entre os modais de transporte.

A integração é necessária, e grandes avanços tem ocorrido, pese o fato os investimentos em busca da multimodalidade, todavia, as empresas privadas têm “tomado as rédeas” do planejamento territorial, ainda que o modelo seja de concessão. A grande questão está em quais os agentes que tem consubstanciado o sentido das modernizações. Os cidadãos são aqueles que têm os seus direitos fundamentais negados, estes são os que deveriam ser os sujeitos da ação e contraditoriamente, tem os seus direitos minados a favor de uma fluidez de capital que os imobiliza.

Das empresas que orientam o sentido das modernizações, uma delas será objeto de estudo do capítulo seguinte, buscaremos aprofundar a discussão sobre os Operadores Logísticos, um formato de empresa ainda recente no cenário econômico brasileiro.

CAP II - UM NOVO AGENTE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE CONTEMPORÂNEA DO CAPITAL: O OPERADOR LOGÍSTICO.

Julgamos os Operadores Logísticos enquanto novo agente da dinâmica capitalista contemporânea pela complexidade com que lidam na atual configuração produtiva e, sobretudo pelos fatores que condicionaram a existência desse formato de prestador de serviço. Muito embora a terceirização de serviços logísticos seja uma prática antiga, esta se amplia nas últimas décadas, mais precisamente a partir “da década de 1970 e início dos anos 1980, em que mudanças econômicas e estruturais passaram a afetar as sociedades comercialmente desenvolvidas e industrializadas.” (LUNA, 2007, p. 276).

Avaliação similar é encontrada em Amato Neto (1995, p.38), este autor concorda que “a partir do pós-guerra e, em especial, nos anos 1970, uma nova configuração se apresenta para a economia mundial e para os sistemas de produção industrial em particular”.

As mudanças ocorridas no modo de produção adotado pelas empresas asiáticas imputaram às empresas norte-americanas perdas expressivas de competitividade mediante a queda sistemática de produtividade e a ineficiente redução de custos, tornando os produtos asiáticos consideravelmente mais lucrativos quando comparados aos norte-americanos. Conforme Duguay, (apud LUNA 2007, p. 277) devido a preocupante perda por parte das empresas norte-americanas foi criada a

comissão do MIT – Instituto de Tecnologia de Massachusetts. Nesse trabalho foram apontadas as deficiências mais agudas das empresas americanas, dentre as quais destaca-se a produção em massa com separação intrafirmas e interfirmas; deficiências tecnológicas no desenvolvimento de produtos na produção e, por fim, falhas na cooperação clientes fornecedores.

Para resolver os problemas constatados, “as indústrias adotaram os sistemas flexíveis de produção, o sistema *just in time*, a reengenharia, dentre outros. Em síntese, houve a alteração do paradigma da produção em massa para o paradigma ágil/flexível. O paradigma da produção em massa se fundava em um padrão verticalizado de produção, ou seja, a maioria das atividades necessárias para se alcançar o produto final eram realizadas dentro da própria empresa. Ao passo que o modo de produção toyotista/flexível, ao contrário, adotou padrão horizontal de produção . Tais mudanças, conforme Amato Neto (1995, p. 33)

podem ser compreendidas por meio de três elementos básicos, quais sejam: as novas formas de organização do trabalho, a revolução da base técnica, com o advento das novas tecnologias de base microeletrônica, e finalmente,

porém não menos importante, o novo padrão de inter-relacionamento de firmas e/ou empresas.

Para Guillon (Apud AMATO NETO, 1995), as *Global Commodity Chains* (GCC) são exemplos de firmas globais em razão da ampla estrutura organizacional coordenada por meio de logística integrada, eficiente e abrangente que permite atuar em escala global. Assim, na medida em que as empresas ampliam suas atividades a nível global e integrado, os sistemas tradicionais deixam de ser suficientes, de modo que terceirização torna-se uma prática comum dentro do processo de mudança de paradigmas, sendo esta a realidade do atual período técnico-científico-informacional.

Castro (2000, p.78) define a terceirização como

uma moderna técnica de administração de empresas que visa o fomento da competitividade empresarial através da distribuição de atividades acessórias a empresas especializadas nessas atividades, a fim de que possam concentrar-se no planejamento, na organização, no controle, na coordenação e na direção da atividade principal.

Alves (2002) considera a terceirização como um dos nexos contingenciais do toyotismo sistêmico, juntamente ao *just in time*, trabalho em equipe, programa de qualidade total, sistema de remuneração flexível etc. O autor acrescenta que a prática da terceirização impactou abruptamente o mundo do trabalho organizado de modo que fragilizou o potencial de mobilização e luta sindical.

A opção pela terceirização se deve também, pela necessidade da empresa concentrar-se em suas atividades centrais. Sink e Langley (1997) indicam que as empresas buscam a terceirização visando, dentre outros fatores, a minimização de custos operacionais cada vez mais elaborados e demandantes de conhecimentos específicos. A tendência de terceirização na área para operadores especializados em logística, conforme Fleury (1999) é resultante de alguns fatores, a saber:

Quadro 1: Fatores determinantes para a terceirização logística

Complexidade nos canais de distribuição	Crescimento na variedade de produtos ofertados e de pontos de venda de comercialização.
Redução do ciclo de vida dos produtos	A redução do ciclo de vida aumenta proporcionalmente o risco de obsolescência do estoque. Isto implica na necessidade de redução dos níveis de estoque e consequentemente, na

	redução dos ciclos de produção e distribuição.
Globalização	Redução das barreiras comerciais internacionais, maior complexidade com relação a contratos, normas e legislações.
Demanda por TI sofisticada	Crescente custo de aquisição, implantação e manutenção de TI para logística têm forçado as empresas a terceirizar estas funções para outras empresas capazes de gerenciar este processo de forma mais eficientemente.

Fonte: Fleury (1999)

Os elementos citados por Fleury (1999) são resultado do aprofundamento das contradições inerentes à divisão internacional do trabalho na globalização. Conforme Benko (2002, p. 53) “A globalização conduz a um universo econômico cada vez mais imprevisível [...] O grande paradoxo é, pois, que a economia moderna clama, ao mesmo tempo, por mais integração e mais desintegração”. Os OLs possuem insumos de inteligência capazes de facilitar os processos de integração entre os mercados e, paralelamente, atua no “desembaraçar” das leis e normas características da desintegração da economia moderna. Santos (1998) problematiza sobre a contradição existente na regulação das atividades localizadas e considera que “a região não é mais fruto de uma solidariedade orgânica, mas de uma solidariedade regulada ou organizacional”. Estaríamos, conforme o autor, “diante de um determinismo de um tipo novo, de um neodeterminismo do espaço artificial, e isso tanto mais quanto a produção considerada é moderna”. (SANTOS, 1998, p.16).

Nessas condições, e como resultado da globalização, o próprio espaço se converte num dado da regulação, seja pela horizontalidade (o processo direto da produção), seja pela verticalidade (os processos de circulação). Haveria espaços mais ou menos reativos, mais ou menos dóceis às outras formas de regulação. Estes seriam os "espaços da racionalidade", cuja constituição é mais marcada pela ciência, pela tecnologia e pela informação, espaços mais abertos à realização da racionalidade dos diversos atores. (SANTOS, 1998, p. 25)

Destarte, um dos conhecimentos estratégicos que as empresas buscam por meio dos prestadores de serviços logísticos são aqueles relacionados a logística internacional, conhecedores da legislação aduaneira e suas obrigações contábeis e operacionais correlatas,

que por sua vez incorre diretamente na busca por serviços desempenhados pelos chamados prestadores de serviços logísticos, Operadores Logísticos ou mesmo Integradores logísticos.

A variedade de termos (Operador Logístico, Integrador Logístico, Prestador de serviço Logístico) é devido a critérios e posicionamentos teóricos distintos por parte dos estudiosos do tema, sobre os quais detalharemos a seguir:

2.1 Classificação dos Prestadores de Serviços Logísticos - PSL

Na literatura internacional são usados alguns termos para referenciar as empresas prestadoras de serviços logísticos (PSL). Os termos variam entre

“provedores de serviços logísticos terceirizados (*third-party logistics providers* ou *3PL*), provedores de logística integrada (*integrated logistics providers*), empresas de logística contratada (*contract logistics companies*) e operadores logísticos (*logistics operators*)” (FIGUEIREDO e MORA, 2009, p.126)

O termo *3PL*, que é o mais comumente utilizado na literatura internacional, foi originalmente aplicado em 1971 para descrever o papel dos *shippers agentes* (agentes embarcadores). O embarcador (parte I) para transportar sua carga por uma ferrovia (parte II) deveria contratar os serviços de um *shipper agent* que conseguiria realizar o transporte a um custo menor devido à consolidação com outras cargas, juntamente a outras *Shippers* (parte III) (LYNCH, 2000). Assim, o termo 3PL representaria o formato de empresa que conseguiria transportar, gerir estoque e a armazenagem em toda a cadeia, dispensando a contratação de *shippers agentes*.

O termo *prestador de serviços logísticos* é usado para descrever o fornecimento de serviços, em especial os mais tradicionais e simples. Conforme Luna (2007, p. 62) “o termo abarca todo tipo de atividade logística, por mais simples que seja, não refletindo necessariamente os avanços tecnológicos e operacionais que dão sustentação ao moderno *Supply Chain Management*”.

Dentre as pesquisas que classificam os prestadores de serviços logísticos, destaca-se a proposta de Africk & Calkins (apud LUNA, 2007) que propõe a divisão de três grupos básicos de PSL - os baseados em ativos, os focalizados na administração e os híbridos. A variável que os diferencia consiste na oferta ou não de alguns serviços. *PSLs baseados em ativos*: são empresas que detêm ativos tangíveis (armazéns, frotas de veículos, dentre outros);

PSLs *focalizados na administração* e na informação: estes geralmente não detêm ativos fixos, mas fornecem recursos humanos e sistemas para administrar parte ou todas as funções logísticas. A título de exemplo podemos citar as consultorias em logística e empresas fornecedoras de *softwares* especializados. *O tipo híbrido* é resultado da soma de ambos os anteriores, ou seja: é aquele PSL que oferece os serviços administrativos e físicos ao mesmo tempo.

O grande diferencial entre um Prestador de Serviço Logístico e um Operador Logístico, na perspectiva de Sink e Langley (*apud* LUNA, 2007) é que para o Operador Logístico “as atividades deveriam ser idealmente conduzidas de uma maneira integrada e coordenada. Essa seria a grande diferença entre o simples prestador de serviço e o operador logístico”. No quadro 1 consta as diferenças entre PSL e OL referente à atividade, foco de atuação e algumas características relativas a prestação de serviços e relação contratual.

Quadro 2: Diferenças entre PSL e OL

Prestadores de Serviços Logísticos (PSL) tradicionais	Operador Logístico (OL) / Third Party Logistic Provider (3PL)
<ul style="list-style-type: none"> • Serviços genéricos (padronizados) • Atividades únicas, isoladas (transporte e armazenagem). • Foco na redução de custo de tarifa (transporte e armazenagem). • Contratos de curto e médio prazo (meses ou até um ano). • Prestador de Serviço Logístico (PSL) tem expertise em uma atividade (transporte ou armazenagem). • Negociações rápidas para fechamento do contrato (semanas). • Responsável pela contratação não tem nível gerencial/direção. 	<ul style="list-style-type: none"> • Serviços sob medida (personalizados). • Projetos desenvolvidos <i>by demand</i>. • Múltiplas atividades integradas. • Foco na redução do custo total e não na tarifa de um ou mais atividades. • Flexibilidade de montagem de projetos. • Foco na melhoria dos níveis de serviço (SLAs). • Contratos de longo prazo (3, 5 anos ou mais). • Entendimento na solução de problemas. • Negociações demoradas (meses).

Fonte: Panorama ILOS. Adaptado

Lima (2004, p.37) esclarece que a principal diferença entre o Operador Logístico e os PSL é o fato do Operador Logístico oferecer um número maior de atividades logísticas, enquanto o PSL executa qualquer função logística isoladamente, como transporte ou

armazenagem. Isso significa que houve uma mudança considerável no foco das empresas, basicamente o foco mudou da eficiência interna da função logística para relações externas entre as partes na cadeia de suprimentos. (FIGUEIREDO; NOVAES, 2004, p. 804).

A Associação Brasileira de Logística (Abralog) buscou conceituar o que vem a ser um OL, segundo a associação, o “Operador Logístico é a empresa prestadora de serviços, especializada em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas, nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos⁴”. Para a Abralog, para que uma empresa Prestadora de Serviços Logísticos pudesse ser classificada como Operador Logístico, essa deveria, no mínimo, prestar serviços simultaneamente, nas três atividades básicas seguintes: controle de estoque, armazenagem e gestão de transportes.

A diversidade de critérios para classificar o que é de fato um OL é reflexo do recente desenvolvimento do conceito de logística integrada. O OL surge para tornar possível a tão almejada integração, ainda que a total integração de toda a cadeia produtiva por parte de um único OL seja uma realidade ainda distante.

Vieira Filho (2015, p. 69) elabora a seguinte definição: “O operador logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, mediante um ou mais contratos, por meios próprios ou por meio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoques”.

Conforme o exposto, os OLs são um segmento de prestador de serviço logístico contemporâneo à lógica produtiva brasileira. Contudo, a despeito das especificidades atribuídas aos OLs estes ainda não possuem uma classificação específica junto ao Cadastro Nacional de Atividades Econômicas - CNAE⁵, o que ratifica que este formato de empresa é recente no Brasil, sobretudo no contexto da mobilidade contemporânea do capital.

Devido a não existência de uma identidade junto ao CNAE específica para os OLs, os dados do IBGE são amplos e desmembram-se em subclasses dentre as quais os OLs podem se enquadrar facilmente o que dificulta mensurar, com exatidão, o número de OLs que de fato executam, simultaneamente, as atividades de transporte, armazenagem e gestão de

⁴Disponível em: <<http://www.abralog.org.br/website/noticia/show.asp?pgpCode=974A748B-763E-7D26-0613-A7649906E0E2>> Acessado em 17 jan. 2015

⁵ As atividades econômicas são regidas pela Classificação nacional de Atividades Econômicas – CNAE, que no Brasil, é conduzida pela Comissão Nacional de Classificação (Concla) e esta, por sua vez, tem no Instituto Brasileiro de geografia e Estatística (IBGE) a presidência e por fim a Receita Federal do Brasil (RFB), fica a cargo da coordenação das subclasses da CNAE.

estoques. A figura 4 evidencia a hierarquia da seção H das classificações da CNAE. A subclasse “armazenamento e atividades auxiliares dos transportes” e a subclasse “transporte terrestre” podem, facilmente, ser atribuídas aos Operadores Logísticos.

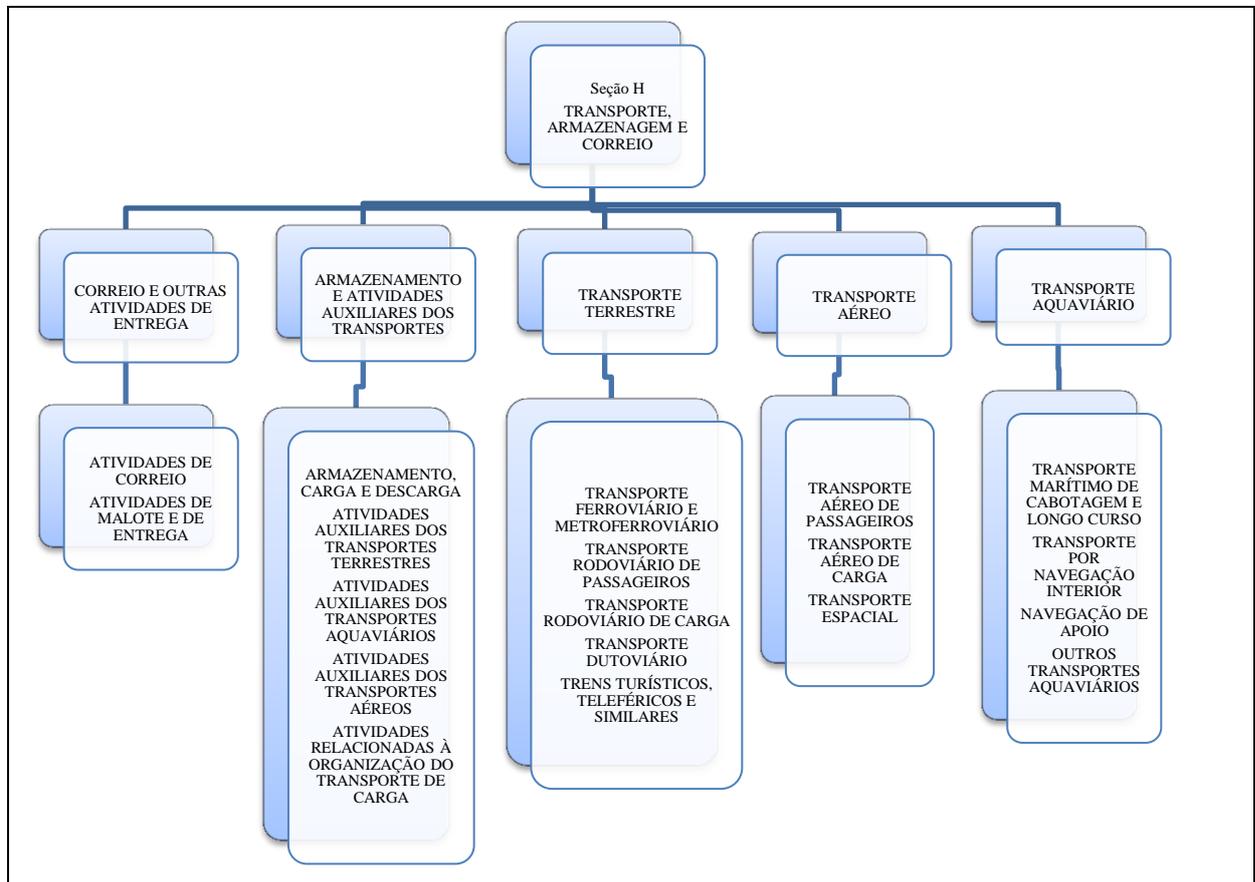


Figura 4: CNAE - Seção H – Transporte, armazenagem e correio

A figura expõe o setor de transporte com todas as subclasses possíveis, não refere-se, estritamente aos Operadores Logísticos. A ausência de uma subclasse específica para os OLs junto à CNAE é motivo de descontentamento por parte das categorias de classe do setor, como Associação Brasileira de Logística (“ABRALOG”) E Associação Brasileira de Operadores Logísticos - ABOL.

A CNAE consiste na classificação oficial das atividades econômicas, realizada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Ela tem por objetivo precípuo o fornecimento de uma base padronizada de códigos de identificação de cada uma das atividades econômicas desempenhadas pelas pessoas jurídicas no Brasil.

Ademais, a CNAE desempenha importante papel na atuação de órgãos da Administração Pública. Ao classificar as atividades econômicas em códigos específicos, além de tornar mais fácil a identificação de cada atividade, promove a melhoria da qualidade dos

sistemas de informação e, sobretudo, permite a padronização dos registros e o agrupamento dos agentes econômicos de acordo com características comuns.

Os órgãos da Administração Pública e outras entidades privadas podem se valer dos referidos códigos para usos diversos, como para a determinação do campo de aplicação de leis, regulamentos ou contratos. É o caso, por exemplo, da utilização dos códigos para a definição de quais atividades econômicas serão contempladas por determinado benefício fiscal.

Desde a sua fundação, a Abol vem estabelecendo entendimentos com o Poder Público na busca da referida CNAE, objetivando a regulamentação do setor, permitindo melhor planejamento estratégico, econômico, fiscal, tributário, previdenciário, trabalhista e sindical.

Cabe pontuar que a não existência de uma CNAE específica reduz consideravelmente a possibilidade de mapear as OLs no Brasil. Todavia, uma das subclasses da CNAE, a do segmento de transporte, armazenagem e correio no Brasil permite uma visão da localização concentrada das empresas que a compõem, conforme pode ser observado na figura 4.

Trevisan (2007) atribui ao OL, bem como a outros agentes, a tarefa de inserir competitividade aos circuitos espaciais produtivos. Para o autor supracitado o OL, além de possuir profundo conhecimento da configuração territorial e das bases normativas, também fazem uso intensivo de tecnologias da informação e modernas técnicas de gerenciamento, podendo agregar valor ao circuito produtivo das empresas.

O OL, enquanto serviço avançado pode ser considerado um fator locacional “não tradicional” em função da logística bem estruturada reforçar o potencial locacional. Côrrea (1986, p.62) evidencia a questão locacional e argumenta que “a localização passou a ter enorme significado quando passou a representar um dos elementos que influenciava os custos e os lucros e, por conseguinte, a capacidade de sucesso em um capitalismo concorrencial”. Embora o autor não referencie a logística a considera na medida em que julga a localização fator determinante para os custos e lucros para o capital.

Se o capitalismo concorrencial, na sua origem, passou a imputar ao fator localização uma importante variável, a globalização também o fez, de modo semelhante, ao se fazer presente no mundo pelo “meio técnico-científico-informacional” (SANTOS, 1998). As novas demandas, assim como as novas formas de administrar o capital em escala planetária reafirmou a importância do lugar na medida em que este tenha condições de acionar os mais diferentes territórios. Em síntese, os OLs são agentes que instrumentalizam tais conexões.

2.2 Operador logístico: expressão das modernizações territoriais e do aparelhamento corporativo do território.

A conexão é o objetivo máximo dos OLs. Para tanto, articulam-se em redes e proliferam suas múltiplas conexões com base no uso e apropriação de demais redes, sobretudo às redes técnicas. “é fato que precisamos considerar as conexões e as redes e, sobretudo, o modo como são produzidas, onde são distribuídas, por quem e a que fim” (CASTILHO 2014, p. 44). O “por que e a que fim” sugere que a dimensão política seja uma variável indispensável na análise das modernizações e por isso, de acordo com Castilho (2014, p.44), é mais apropriado denominar esse processo por “modernização territorial”.

A tentativa de apontar a figura do OL como um novo agente na configuração da modernização territorial nos leva a demonstrar sua estrutura em escala mundial e quais são os serviços ofertados. A ação dos Operadores Logísticos no mundo tem crescido consideravelmente, sobretudo pelo fato dos custos logísticos alcançarem a cifra de trilhões de dólares, mais precisamente US\$ 3,2 trilhões, equivalentes a 11% do PIB mundial, porquanto o mercado de Prestação de Serviços Logísticos é um mercado em franca expansão. A América do Norte responde por US\$ 1,137 trilhão dos custos logísticos, seguida pela Europa com US\$ 870 bilhões, Ásia com US\$ 824 bilhões, América do Sul com US\$ 220 bilhões, África com US\$ 77 bilhões, Oceania com US\$ 63 bilhões e América Central com US\$ 15 bilhões. (LANGLEY JUNIOR, 2014, p. 96)

Neves (2004) com base em dados disponibilizados por consultorias internacionais, aponta que as empresas norte-americanas gastam 43% de seu orçamento destinado à área de logística com provedores de serviços logísticos e estima-se que esse número chegue a 60% nos próximos anos. O autor mencionado acrescenta que o faturamento dos Operadores Logísticos norte-americanos em 2003 foi de US\$ 77 bilhões, um crescimento de 18% em relação a 2002.

Na tabela 1 consta dados das principais empresas contratantes de serviços oferecidos pelos OLs. Os maiores compradores de serviços logísticos no mundo mantém contrato com inúmeros OLs, conforme dados:

Tabela 1 : Ranking de compradores de serviços logísticos

Empresas	Nº de OL contratado
1-General Motors	43

2-Daimler Chrysler	32
3-Ford e Wal-Mart	30
4-VW	28
5-HP	26
6-Unilever	24
7-P&G	24
8-GE	21
9-Siemens	19
10-BMW	17
11-Georgia Pacific/ IBM/ Nestle/ Royale Philips/Toyota	16
12-Home depot/ Sara Lee	15
13-Defria Group	14
14-Coca Cola/ Dupont/ Pepsi	13
15-Nissan	12

Fonte: Armstrong & Associates, inc CSCMP – 2005 Annual Conference, *apud* Logicon

As três principais corporações que concentram maior número de OLs contratadas compõem o setor automobilístico. Este setor é um dos principais demandantes de serviços logísticos no mundo e também no Brasil. A história dos Operadores Logísticos no Brasil remonta o crescimento do setor automobilístico, nesse período de surgimento e posterior expansão ocorreu a entrada no mercado brasileiro dos OLs. Estes compraram transportadoras e, de certo modo, pressionaram para que as transportadoras adotassem técnicas logísticas mais avançadas.

Observa-se que as grandes corporações “costuram” suas redes utilizando os OLs, estabelecendo contrato com inúmeras redes de demais empresas. Este mecanismo permite a existência do que Santos e Silveira (2001, p. 56) nomearam de “Circuito espacial da produção”. Os autores defendem que

Para entendermos o funcionamento do território é preciso captar o movimento, daí a proposta de abordagem que leva em conta os circuitos espaciais da produção. Estes são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território.

Alguns OLs oferecem serviço de consultoria, o que denota que são parte integrante dos “Círculos de cooperação no espaço” (SANTOS e SILVEIRA, 2001), de modo que integram ambas as esferas de circulação (de bens materiais e informação). Castillo e Frederico (2010, p.464) indicam que

Os circuitos espaciais de produção pressupõem a circulação de matéria (fluxos materiais) no encadeamento das instâncias geograficamente

separadas de produção, distribuição, troca e consumo de um determinado produto num movimento permanente; os círculos de cooperação no espaço, por sua vez, tratam da comunicação, consubstanciada na transferência de capitais, ordens, informação (fluxos imateriais), garantindo os níveis de organização necessários para articular lugares e agentes dispersos geograficamente.

Empresas e organizações governamentais são altamente conscientes do crescente valor que o uso efetivo da terceirização em logística pode imputar na eficácia dos circuitos espaciais de produção e aos círculos de cooperação no espaço de modo a potencializar o processo de acumulação. Não se trata, apenas, de reduzir custos, mas também de ampliar mercados e intensificar intercâmbios entre localidades distantes.

2.3 Operadores Logísticos no Brasil: Agentes estratégicos para a apropriação das redes técnicas.

Trevissan (2007, p.67) indica que a entrada do “primeiro Operador Logístico no Brasil ocorreu ainda na década de 1980”, todavia é a década de 1990 que há, efetivamente, a inserção da moderna logística e conseqüentemente a estruturação de empresas especializadas no fornecimento de serviços logísticos. O autor supracitado (TREVISSAN, 2007) expõe que nesse período, muitas empresas, como transportadoras e armazéns passaram a incorporar novos serviços, transformando-se em Operadores Logísticos. O autor prossegue e pontua um importante elemento do período em questão, indica que “houve a entrada, no país, de grandes Operadores Logísticos globais. Tal inserção ocorreu muitas vezes através da associação com empresas brasileiras”. (TREVISSAN, 2007, p.68)

Gatti Junior (2011, p. 93) considera que “o primeiro Operador Logístico estabeleceu-se no Brasil em 1986, a Brasildocks, para atender a Pirelli, mas o grande marco do setor foi a DDF oriunda do Departamento de Distribuição Física da Philips”. O primeiro OL que realmente enquadrou-se no conceito de Operador Logístico no Brasil, surgiu em 1986 juntamente ao departamento de distribuição da Philips que, após informatizar seu estoque, conseguiu originar outra empresa independente, denominada DDI, que devido a sua autonomia e conhecimentos adquiridos veio a atender até mesmo as empresas concorrentes no segmento de eletroeletrônicos. (GATTI JUNIOR, 2011)

Em consonância com o que foi exposto no primeiro capítulo, a década de 1990, no Brasil, foi marcada por uma profunda abertura econômica ao capital internacional seguida da desestatização de empresas brasileiras. Nesse panorama político e econômico, a chegada de

multinacionais redesenha o status do Brasil na divisão internacional do trabalho, bem como altera *o modus operandi* de gestão das redes técnicas.

É comum, quando trata-se de logística no Brasil, mencionar os custos logísticos e relacioná-los ao chamado “custo Brasil”. Os custos logísticos são estabelecidos pelos custos totais de transporte, armazenagem e manutenção de estoques. Para dimensionar a importância destes custos em escala mundial, o Banco Mundial elaborou o *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, um relatório que avalia a logística de 160 países com base na opinião de pouco mais de 1.000 empresários em diferentes países. O resultado da opinião do empresariado selecionado é baseado a partir da percepção as seguintes variáveis: qualidade da infraestrutura de transporte, de serviços, a eficiência do processo de liberação nas alfândegas, rastreamento de cargas, cumprimento dos prazos das entregas e facilidade de encontrar fretes com preços competitivos. O resultado da pesquisa aplicada pelo Banco Mundial gera o chamado Índice de Performance Logístico – LPI, uma espécie de ranking entre os países, elegendo os melhores e piores. Segundo o levantamento de 2015, “o Brasil ocupa a 65° posição”.

Para o setor agrícola, segundo Rabelo (2011, p. 19) “o custo de transporte representa 80% do custo logístico total, com a parcela portuária sendo responsável por 14% no Brasil”. Considerando a economia brasileira, dependente da exportação de commodities agrícolas, a insatisfação com a “performance logística” do país não poderia ser diferente. Expressões como “apagão logístico”, Gargalos logísticos e “logística ineficiente” são comuns na mídia, em especial nos meses de safra em que as principais rodovias brasileiras que dão acesso aos portos ficam congestionadas pelo excesso de caminhões.

Essa logística vinculada pela mídia é a “logística comum”, a que nos interessa, não excluindo a primeira “deve ser interpretada como uma infraestrutura estratégica que, reduzindo as barreiras físicas e operacionais entre locais de produção e de consumo, permite organizar a divisão do trabalho em escala global e em ciclos produtivos globais”. (CORÓ, 2003, p. 105)

Os OLs, mediante o uso racionalizado que fazem das redes técnicas e os serviços que oferecem contribuem para a redução de custos para as empresas. Cabe indagar se a forma como as políticas públicas para a logística no Brasil, a exemplo do PAC e PNLT, conseguirão democratizar a economia de custos logísticos, ou se uma minoria, formada pelos agentes hegemônicos, se beneficiarão dos investimentos feitos pelo Estado aliado à iniciativa privada à revelia da maioria da população.

2.3.1 Sentido territorial dos Operadores Logísticos no Brasil

Os OLs no Brasil, segundo dados da Abol, são mais de 120 OLs em todo o país que empregam 100 mil pessoas diretamente e outras 50 mil de forma indireta. Essas empresas movimentam mais de R\$ 10 bilhões de reais por ano e passaram a ser importantes na cadeia logística graças a dois fatores essenciais: a redução do custo indústria-comércio: transformar todo custo fixo em custo variável, e, pelo alto índice de especialização logística, oferecer melhores serviços a menor custo, tanto ao sistema Industrial como ao sistema Comercial.

Com encurtamento do ciclo produtivo os comandos gerados a partir do gerenciamento da cadeia de suprimentos passaram a ser cada vez mais precisos, de modo que, neste mesmo período, surge a noção dos “integradores” das atividades logísticas. Todavia, consideravam apenas o armazenamento e o transporte rodoviário. Posteriormente, há o ingresso no mercado do OL com maior componente informacional.

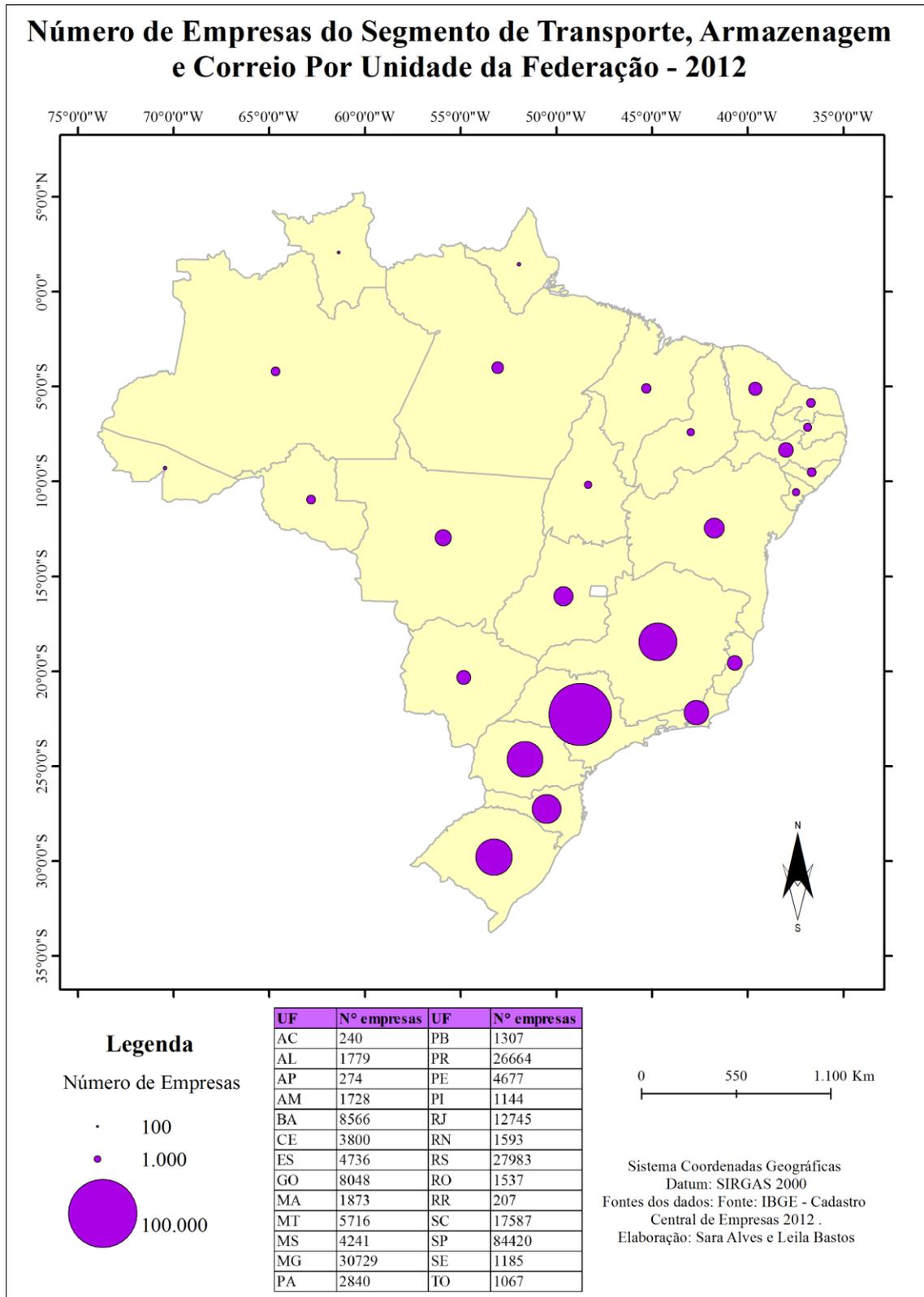


Figura 5: Número de empresas do segmento de Transporte, Armazenagem e Correios por unidade da federação - 2012

É possível observar que em São Paulo está concentrado o maior número de empresas do segmento de transporte, armazenagem e correios, seguido de Minas Gerais,

Paraná e Rio Grande do Sul. A concentração de empresas deste segmento é devido a vários fatores, o principal deles é a demanda por serviços e a presença de redes técnicas, tais como a rede rodoviária, ferroviária além de guardar os portos mais importantes do país, a exemplo do porto de Santos em São Paulo e Paranaguá no Paraná. O sentido territorial das empresas relacionadas à logística na região centro-sul explica-se, também, pelos fatores históricos que fizeram com que lá houvesse a maior presença de importantes redes técnicas.

Os OLs no Brasil, segundo dados da Abol, são mais de 140 OLs em todo o país que empregam 100 mil pessoas diretamente e outras 50 mil de forma indireta. Essas empresas movimentam mais de R\$ 10 bilhões de reais por ano e passaram a ser importantes na cadeia logística graças a dois fatores essenciais: a redução do custo indústria-comércio: transformar todo custo fixo em custo variável, e, pelo alto índice de especialização logística, oferecer melhores serviços a menor custo, tanto ao sistema Industrial como ao sistema Comercial.

Com base no levantamento da Tecnológica é possível observar a centralidade que o estado de São Paulo possui no que diz respeito aos comandos da logística no país, do total de empresas listadas pelo levantamento citado, mais de 100 empresas localizam em São Paulo, ao passo que apenas 34 do total possuem sedes em outros estados (figura 6)

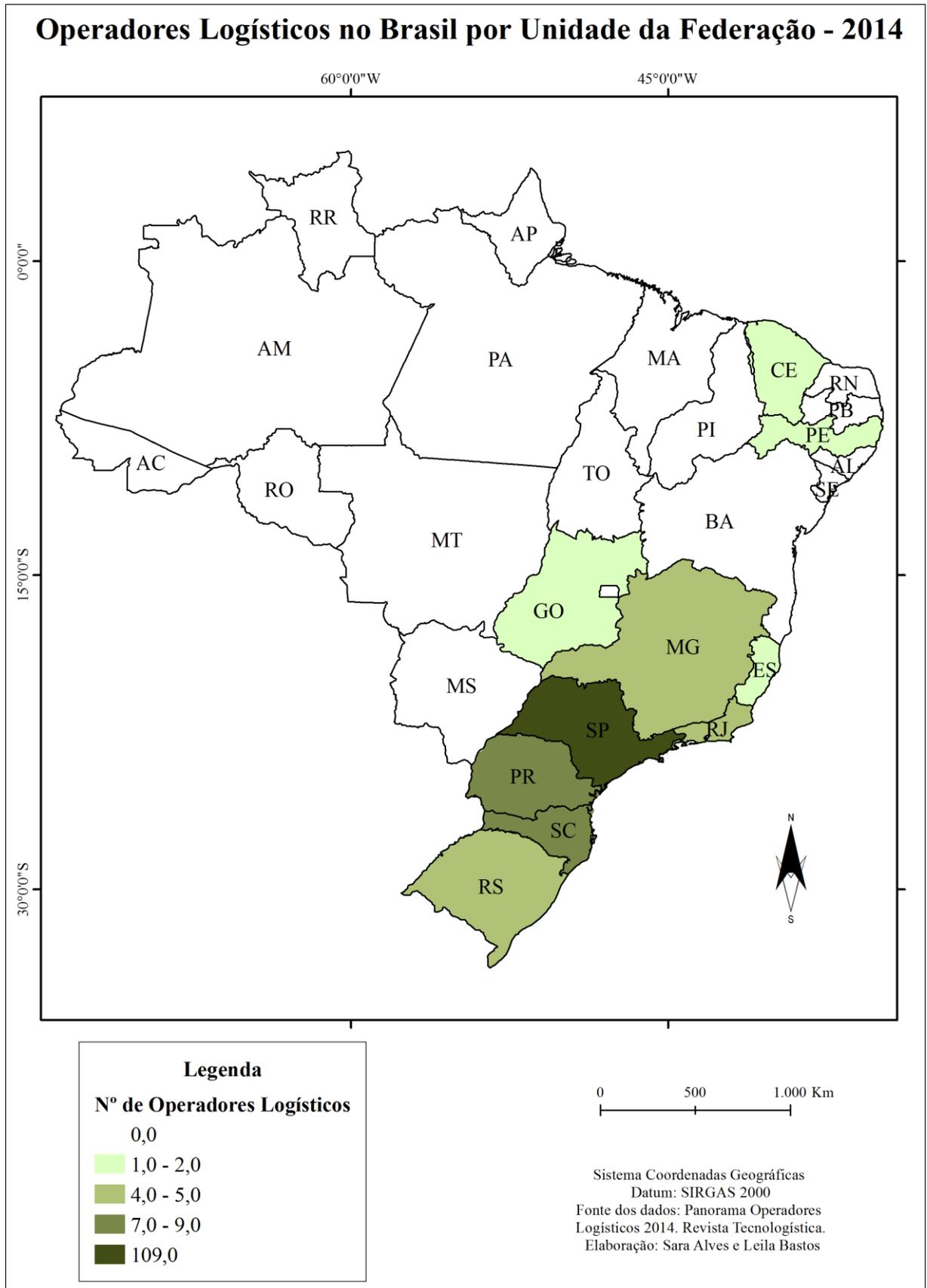


Figura 6: Operadores Logísticos no Brasil por Unidade da Federação - 2014

A concentração de empresas deste segmento em São Paulo é devido a vários fatores, o principal deles é a demanda por serviços e a presença de redes técnicas, tais como a rede rodoviária, ferroviária além de guardar os portos mais importantes do país, a exemplo do posto de Santos em São Paulo e Paranaguá no Paraná.

O sentido territorial das empresas relacionadas à logística na região Sudeste e Sul do país, explica-se, também, pelos fatores históricos que fizeram com que lá houvesse a maior presença de importantes redes técnicas.

Embora os OLs sejam um formato de empresa criado para viabilizar a logística corporativa, é um equívoco acreditar que não havia “logística” em outros momentos da história do Brasil. O que mudam são os atores, os objetivos, ou seja: muda o sentido territorial.

As limitações no que diz respeito às redes técnicas não elimina a ação dos prestadores de serviços logísticos, estes estão em constante ação para transpor as dificuldades desde que haja demanda por parte dos tomadores de serviço. Acreditamos que “os Prestadores de Serviços Logísticos sempre existiram no Brasil, ainda que o termo não existisse, a nomenclatura não precede o fato de ter existido os mais variados atores que apropriaram-se das redes técnicas em diferentes momentos da formação territorial brasileira.

Em Goiás, ainda no período em que a mineração atinge o seu ápice (1750 a 1770) já existiam agentes que se mostraram importantes, com os tropeiros que se tornaram indispensáveis ao suprimento de mercadorias para as vilas e arraías.

Eram eles que compravam, nas vilas e cidades do litoral, gêneros, fazendas e utensílios e os transportavam para o interior, abastecendo, dessa forma, as cidades mineradoras das Gerais, Mato Grosso e de Goiás, e também, os centros urbanos do Sertão. (LINHARES, 1975, p. 65)

Após a Mineração, a economia goiana no século XVIII e XIX passou a se dedicar mais às atividades ligadas à pecuária e agricultura. No século XX, Goiás desenvolveu a agricultura como principal atividade econômica. A expansão da fronteira agrícola em Goiás ocorre com o apoio do planejamento estatal que idealiza as Colônias Agrícolas Nacionais, notadamente a Colônia Agrícola nacional de Goiás (CANG), localizada no município de Ceres, a construção de Goiânia e a chegada dos trilhos em Goiás.

Na década de 1950 o país estava em franco processo de expansão da fronteira agrícola e junto a esse processo de expansão ocorria o crescimento das cidades, sobretudo

aquelas que serviam de “apoio” a expansão econômica e territorial no Brasil. Naquele período, ainda que o termo “logística” não fosse empregado e mesmo sequer existia no Brasil, isso não implica na inexistência da logística enquanto nexos organizacional da circulação.

Por exemplo, os “prestadores de serviços logísticos” no período da mineração no interior do país eram os sujeitos que direcionavam os carros de bois e as tropas de muares, também os chamados “Caixeiros Viajantes” (SILVA, 2010). Antes do transporte automotivo se tornar realidade em Goiás, os principais veículos para o transporte de carga e circulação de mercadorias a transporem os sertões eram os carros de bois e as tropas de muares, que com o advento da ferrovia formavam um sistema modal de transportes que provia e incrementava o comércio estadual (Borges, 1990).

Segundo Silva (2010), a elaboração de pedidos e encomendas aos fornecedores eram realizadas por meio dos caixeiros viajantes, fundamentais para as relações comerciais em áreas mais distantes dos mercados produtores. Segundo o autor

No início do desenvolvimento moderno do comércio, as mercadorias eram diretamente intercambiadas nos chamados postos de troca que, mais tarde, evoluíram para os Armazéns Gerais que se situavam em pontos da rede de transportes, como entroncamentos no caminho das caravanas e estações ferroviárias. Com isso os comerciantes faziam seus pedidos por meio de “caixeiros-viajantes”, o que por sua vez, transmitiam as encomendas aos fornecedores, que providenciavam as remessas. (SILVA et al, 2010, p.7)

As considerações de Silva (2010) vão ao encontro dos dados históricos referentes aos primeiros Armazéns Gerais em Goiás, os quais se situavam próximo a Estrada de ferro Goiás. As primeiras empresas atacadistas instaladas no território goiano, de acordo com o Sindicato do Comércio Atacadista no Estado de Goiás (Sinat) foram:

Quadro 3: Primeiros Armazéns Gerais em Goiás

Atacadista	Local de origem	Localização
Alô Brasil	Uberlândia-MG	Goiânia-GO
Comercial Bandeirantes	Goiânia-GO	Goiânia-GO
Casa União de Sancho Machado	Ipameri-GO	Ipameri-GO
Casa Brasil	Anápolis-GO	Anápolis-GO
Casa Diniz	Nova Aurora-GO	Nova Aurora-GO
Nicolau Abraão	Catalão-GO	Catalão-GO

Fonte: arquivo histórico do Sindicato do Comércio Atacadista no Estado de Goiás (Sinat).

Esse canal de distribuição em Goiás desenvolve-se a partir da década de 1940, conforme dados do Sindicato do Comércio Atacadista no Estado de Goiás, (SINAT), nas cidades de Anápolis, Ipameri, Nova Aurora, Catalão e Goiânia. Algumas das empresas citadas, além de trazer produtos industrializados no sudeste brasileiro, também abasteciam os “mercadinhos”, mercearias, secos e molhados nos municípios distantes da Estrada de Ferro. Esses armazéns também comercializavam o que era produzido em Goiás, como banha, feijão, arroz, fumo, charque, Laticínios (manteiga), dentre outros. Os armazéns funcionavam como canais de distribuição da indústria nos rincões mais afastados da crescente indústria paulista. Na figura 7, Casa União de Sancho Machado em 1952, um dos armazéns pioneiros na cidade de Ipameri (GO)



Figura 7: Armazém pioneiro na cidade de Ipameri. Foto: Murah Rannier.

Era comum os armazéns serem de propriedade de algum proprietário de terras, e também de proprietários de armazéns localizados em outros estados, em especial aqueles localizados no triângulo mineiro, posto que essa região atuava como entreposto comercial entre Goiás e São Paulo. A capitalização por parte de alguns caminhoneiros possibilitou que os mesmos vissem na atividade comercial complemento a profissão, o que facilitava a difícil tarefa de trazer as mais variadas mercadorias produzidas no centro sul do país.

A trajetória de Joaquim Amâncio Filho é um exemplo típico de caminhoneiro que se investiu conjuntamente no transporte e no comércio nas cidades de Uberlândia e Goiás. O mesmo construiu um armazém no município de Lageado (MG) para complementar o ofício de caminhoneiro. Em 1948, fundou a Empresa de Transportes Rodoviários Nego Amâncio, com sede em Uberlândia, especializada em transporte rodoviário para a capital paulista, Triângulo Mineiro, Sudoeste goiano, interior e capital de Mato Grosso. A empresa tornou-se uma grande transportadora, com rotas para todo o Estado de Mato Grosso. Em 1976, fundou uma regional em Cuiabá e estendeu sua área de atuação até o Acre e Rondônia. (COIMBRA JUNIOR, 2013)



Figura 8: Cenas do transporte de cargas no interior do Brasil em 1949: Frota da transportadora de Nego Amâncio. Foto: Wendell Xavier de Souza.

A difusão de empresas de transporte de carga ocorreu, a princípio, para complementar as conexões com o modal ferroviário, e posteriormente, com a paulatina diminuição da importância deste modal, as empresas de transporte de carga popularizaram-se em função da expansão da malha viária e da expansão da fronteira agrícola para o oeste brasileiro. São recorrentes as histórias de caminhoneiros que, naquele contexto, efetuaram a abertura de pequenas empresas de transporte.

Ziegler e Russo (1989, p. 26) (*apud* KAPRON, 2012, p.67) acreditam que o caminhão surgiu como “fonte auxiliar no transbordo dos vagões, cobrindo pequenas distâncias”, de modo a proporcionar a chegada em lugares em que o trem não tinha condições viárias de atingir, ainda que as condições na malha viária fossem reduzidas. Observação semelhante encontra-se em Barat (1978, p. 56), o autor sublinha que a particularidade que o caminhão proporcionou foi oferecer a praticidade de conseguir atender as demandas “porta a

porta”, pois mesmo em estradas com pouca infraestrutura o caminhão realizou a maior integração regional.

As estatísticas a nível nacional que tratam das informações sobre o transporte de cargas no Brasil bem como nos estados divulgadas pelo IBGE referentes ao período de 1968 a 1981, em sua metodologia, excluem carreteiros e transportadores autônomos, de modo que os dados históricos referem-se a empresas públicas e privadas que tinham como atividade preponderante ou exclusiva a prestação do serviço remunerado de transporte de passageiros ou de cargas. Entretanto, os dados fornecem um indicativo da expansão do transporte rodoviário em Goiás.

Tabela 2: Empresas de transporte rodoviário em Goiás – 1968, 1970, 1981 e 1984

Ano	Número de empresas		Carga transportada (1.000 t)	Pessoal ocupado (transporte de cargas e passageiros)
	Cargas	Passageiros		
1968	4	70	32	1.402
1970	5	65	67	1.807
1981	190	82	372	8.144
1984	168	90	321	8.235

Fonte: IBGE. Empresas de transporte rodoviário 1968, 1969, 1970 e 1981

O aumento no número de empresas de transportes na categoria de transporte de cargas em Goiás apresentou aumento considerável em um intervalo de pouco mais de dez anos. Em 1970 havia apenas cinco empresas, ao passo que em 1981 havia 190 delas. No Brasil, esse crescimento também é verificado, no ano de 1970 havia 1.219 empresas de transporte de carga, e no ano de 1981 esse número salta para 11.000 empresas na mesma categoria e em 1984 atinge o patamar de 9.780 empresas de transporte e carga. (IBGE, 1984). Vale lembrar que o transporte rodoviário não se restringe às empresas e que os dados apresentados não consideram os carreteiros caminhoneiros autônomos. Certamente os dados seriam ainda mais expressivos se ambas as categorias fossem consideradas.

TABELA 3: Municípios goianos com duas ou mais empresas de transporte de cargas, tonelagem transportada e passageiros transportados (1970)

Município	Nº de empresas de	Passageiros	Carga transportada
-----------	-------------------	-------------	--------------------

transporte de Carga		transportados	(1.000 toneladas)	
31-12-1970		(1.000		
		passageiros)	Intermunicipal	Interestadual
Goiânia	21	50.658	1	53
Anápolis	8	2850	1	5
Jataí	6	199	-	-
Catalão	3	28	-	-
Itumbiara	3	502	-	-
Pontalina	3	98	-	-
Inhumas	2	579	-	-
Joviânia	2	45	-	-
Mineiros	2	6	-	-
Pires do Rio	2	-	-	7
Rio Verde	2	9	-	-
Santa Teresa	2	75	-	-
de Goiás				

Fonte: Fonte: IBGE. Empresas de transporte rodoviário em 1968, 1969, 1970

Importante observar que Apenas as empresas de transportes de carga localizadas em Goiânia, Anápolis e Pires do Rio mantinham rotas interestaduais, todos os demais possuíam apenas rotas intraestaduais, o que denota a complementariedade entre da economia goiana ente os municípios dentro do seu próprio domínio territorial. Os três municípios em questão, Goiânia, Anápolis e Pires do Rio, são os únicos que apresentavam carga transportada para cargas para além dos limites territoriais de Goiás, curiosamente, são aqueles que diretamente foram dinamizados pela presença dos trilhos da estrada de ferro, bem como por suas estações. Pires do Rio ainda apresenta uma particularidade a mais, dos três municípios citados, é o único que localiza-se no entroncamento de três ramais da Estrada de Ferro Goiás.

A partir da década de 1980, a maioria das estações foi desativada, entretanto, já havia se consolidado uma rede de transporte rodoviário. Segundo Barat (1978, p. 15) “no ano de 1970 as estradas de rodagem já eram responsáveis por cerca de 73% de todo o movimento de cargas do país” e Entre 1945 e 1952, o número de caminhões e ônibus em circulação no país saltou de 103 mil para 265 mil, um crescimento de mais de 157% em apenas sete anos

Os dados reforçam o fato da consolidação do modal rodoviário como principal alternativa aos transportes de cargas no Brasil e por consequência a igual consolidação das empresas de transporte de cargas e caminhoneiros como os pioneiros na prestação de serviços logísticos com a consolidação do “rodoviarismo em Goiás”.

A rápida expansão das fronteiras agrícolas – com a incorporação de novas terras para o cultivo – e a implantação da indústria automobilística consolidaram, por sua vez, o sistema rodoviário nacional, com as rodovias assumindo o papel preponderante no deslocamento de fluxos de transporte de média e longa distância” (BARAT, 1991, p. 30)

Junto ao caminhoneiro, de igual importância, havia os armazéns gerais, ambos serviam de apoio “logístico” na “gestão” de transporte e armazenagem. Os armazéns serviam de estoque e canal de distribuição para as áreas mais distantes (uma espécie de gerenciamento de estoque), ao passo que o caminhoneiro ficava a cargo do transporte da mercadoria do local da produção para o local de consumo (gestão de transporte e distribuição).

A evolução dos prestadores de serviços logísticos no Brasil pode ser caracterizada em três momentos distintos, conforme assinala Souza e Silveira (2011, p. 284), sendo o primeiro momento a partir da década de 1970, em que a característica básica era a existência de um perfil de empresa que trabalhava com funções específicas, como transportador, armazenador ou agente de carga. Segundo período entre a década de 1980 e 1990 em que empresas são geralmente terceirizadas, com diversos serviços a oferecer (nesse período surge a figura do “Operador logístico”). A partir do ano 2000 marca o início do terceiro período, em que destaca-se a questão do conhecimento aplicado a gestão.

Conforme o que foi exposto, pode-se refletir que na medida em que a rede de transporte rodoviário consolidava-se, os antigos armazéns funcionalizam-se dão lugar a atacadistas distribuidores e as empresas de transporte incrementaram suas frotas e muitas delas passaram a desempenhar atividades para além do transporte, evoluindo para o que hoje se entende por Operadores Logísticos. Com efeito, é possível afirmar que havia logística, não a logística corporativa tal qual a que existe nos dias atuais, entretanto já se desenhava as bases para a logística corporativa em Goiás. Essa evolução dos agentes do transporte de carga são um exemplo de como se desenvolve, na perspectiva dos atores, “a modernização na condição de processo territorial” (CASTILHO 2014, p. 17)

Por logística corporativa, entendemos que é um “termo que deve ser usado para destacar as transformações logísticas no âmbito das recentes reestruturações econômicas impostas pelo modelo neoliberal” (SILVEIRA, 2011b, p. 581). Assim, a logística adjetivada de corporativa é aquela que manifestou-se juntamente a ampliação de contextos da modernização em escala global. Vale frisar que não interpretamos a logística corporativa como uma “logística moderna”, como se isso implicasse em outra “logística defasada, atrasada, desvinculada da modernização”, visto que essa visão dualista vai contra a proposta teórica por nós adotada, que consiste em analisar a “modernização como processo territorial” (CASTILHO, 2014, p. 18)

2.4 Os Operadores logísticos no Brasil: redes, estratégias e a apropriação do território.

Como descrito por Santos (1996) a modernização que se manifesta por meio das redes não ocorre de maneira aleatória, pelo contrário, as ações são pensadas e calculadas. As redes técnicas, condição básica para a expansão do capital é de fato, objeto de disputa e de poder por parte dos agentes. As OLs funcionam como um braço das grandes empresas que trabalha para facilitar a expansão do capital pelos lugares.

Hoje, mais do que em qualquer outro período, são de suma importância às empresas que operam a logística para grandes grupos econômicos. Não há como negar que essas OLs possuem informações estratégicas a respeito das empresas que as contratam assim como do território e das redes técnicas que fazem uso. Por isso, quando trata-se de holdings que tem no transporte um elemento de alta competitividade, as OLs são verdadeiras parceiras. Não trata-se simplesmente de terceirizar o serviço e sim de estabelecer um elo de confiança com esses Operadores.

Em algumas situações a criação de um OL por parte da empresa acontece para que melhor se efetive a apropriação das redes técnicas em detrimento de possíveis concorrentes; para manter informações estratégicas em segurança e, por fim, dominar e expandir mercados. O quadro X, trás informações sobre os principais OLs no Brasil e seus principais clientes. Os clientes são empresas de grande envergadura para os circuito espacial da produção ao qual fazem parte. Os circuitos produtivos que se apresentam na tabela são diversificados, com ênfase no circuito agrícola e automotivo. Os principais clientes são um dado da posição de comando que esses grupos empresariais impõem na dinâmica dos lugares.

Quadro 4: Principais Operadores Logísticos – Por faturamento - 2014

Empresa	Sede	Tempo de mercado em anos	3 principais clientes	Tipo de indústria atendida (cinco principais)	Receita bruta em Bilhões	Distribuição
VLI Logística	SP	4	NF	Agrícola, ferro e aço, siderurgia, combustíveis, madeiras e produtos florestais.	3,5	Centro Oeste, Nordeste, Norte e Sudeste.
Tegma Gestão e Logística	SP	45	GM, Volks, Toyota	Automobilística, e-commerce, química, eletrônica e telecomunicações.	2,1	Todo o território nacional
Vix Logística	ES	43	Honda, Vale, Petrobrás	Automobilística, madeira e produtos florestais, mineração, petroquímica e bebidas.	1,1	Todo o território nacional
Rumo Logística	SP	5	Raizen, Sueden, Noble	Sucroalcooleira	1	Centro Oeste, Sudeste
TNT Mercúrio	SP	70	Unilever, Genzyme, Tigre	Varejo, farmacêutica, alimentícia, automobilística e construção	1	Sudeste

Fonte: Fonte: Panorama Operadores Logísticos 2014. Revista Tecnológica. Ano XX. Nº 223 junho 2014. Disponível em: <http://www.tecnologica.com.br/portal/revista/edicao-anterior/223/> acessado em 12 novembro de 2015. *NF: não fornecido

Em algumas situações a criação de um OL por parte da empresa acontece para que melhor se efetive a apropriação das redes técnicas em detrimento de possíveis concorrentes; para manter informações estratégicas em segurança e, por fim, dominar e expandir mercados.

No Brasil, a criação de um OL por parte da própria empresa em alternativa a terceirização ocorreu dois dos cinco maiores OLs segundo ranking da Tecnológica (Quadro 2). Nos referimos a VLI Logística e Rumo Logística.

É importante advertir que o ranking ao qual o quadro se baseia foi publicado no ano de 2014 com base nas informações coletadas no ano anterior, por esse motivo a Rumo Logística não figura no topo da lista, tendo em vista que ainda não havia ocorrido a fusão entre a Rumo Logística e a ALL logística, fato que ocorreu no final de 2015. Assim, atualmente temos, no Brasil, a figura de “mega Operadores Logísticos”, são eles o ALL Rumo e a VLI logística.

Para compreender a formação do OL denominado Rumo Logística: se faz necessário mencionar o grupo que a criou, trata-se do Grupo Cosan. A criação da Rumo em 2008 foi seguida de uma série de diálogos no sentido de concretizar uma possível fusão com o Operador Logístico ALL logística, fusão esta que concretizou-se em 2015. Inicialmente, a Rumo Logística, criada pelo Grupo Cosan, tinha foco no setor sucroenergético, setor que compreende todas as atividades agrícolas e industriais relacionadas à produção de açúcar, bioetanol e bioeletricidade. Após a fusão com a ALL logística o leque de atuação se expande para o circuito produtivo dos grãos. Essa estratégia é uma maneira do grupo diversificar os negócios e diminuir a exposição aos preços das *commodities*, além de não permitir que os ativos fixos fiquem ociosos devido a sazonalidade da produção.

Sobre a ALL Logística, esse OL surge juntamente à privatização do sistema ferroviário brasileiro ocorrido entre 1996 e 1998. A empresa surge em 2009 e foi uma das que se beneficiou do processo de desestatização no Brasil, adquirindo várias ferrovias brasileiras, em especial as ferrovias existentes na região sul e sudeste.

O surgimento de uma empresa privada que adquire parte considerável da rede ferroviária estatal é um exemplo claro e concreto das inúmeras formas possíveis de visualizar o processo de modernização territorial, manifesto na apropriação das redes e no seu sentido territorial e político. Foi necessária a eminência de um governo alinhado a perspectiva de Estado Neoliberal desestatizante, fruto de contingências nacionais e internacionais para que houvesse o chamado Programa Nacional de Desestatização (PND) e como consequência, altera-se o sentido territorial da rede ferroviária no Brasil. O sentido territorial vai além do, traçado, das rotas, o sentido implica nos interesses dos agentes que apropriam-se da rede, impõe novos fluxos e novas demandas.

Com a fusão da ALL e Rumo Logística em 2015, criou-se uma das gigantes da logística no Brasil. A referida fusão, inclusive, guarda a dimensão política perante o processo de fusão de duas empresas de grande envergadura. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) aprovou o processo de fusão com alguns vetos a serem cumpridos no sentido de evitar condutas anticompetitivas decorrentes do ato de concentração, uma vez que,

com o resultado da fusão cria-se uma empresa que “detém o controle de toda a cadeia logística de exportação de grânéis vegetais pelo Porto de Santos⁶”.

No que diz respeito à empresa Valor de Logística Integrada (VLI Logística) trata-se de um Operador Logístico criado pela mineradora Vale SA em 2010. Organizada em forma de *holding*, a VLI tem em sua composição acionária as seguintes empresas: Vale, Mitsui, FI-FGTS, e *Brookfield*. Embora a *holding* seja composta pela empresa Vale, o foco não é o escoamento de produtos minerais, visto que a produção de minério da Vale não é escoada por ela, e sim pelos ativos da própria mineradora. Convém acrescentar que a “as operações com transporte são a segunda maior receita da Vale” (LAMOSO, 2011, p. 360)

Lamoso (2008, p. 360) se propôs a refletir sobre a importância da “Vale” na dinâmica dos fluxos e no uso das redes técnicas no comércio de minério de ferro no território brasileiro, a autora aponta que “A logística de transporte terá, na “Vale”, o principal agente definidor, o que lhe confere o chamado “poder de mando sobre o território”” (LAMOSO, 2011, p. 359). O poder de mando sobre o território com a criação da VLI logística será, pois, “alcançar as regiões com alto potencial de expansão em todos os segmentos: commodities agrícolas e minerais, produtos industrializados e siderúrgicos”⁷.

A VLI faz a logística de grãos, açúcar, insumos agrícola, como fertilizantes e defensivos, além de produtos siderúrgicos e industrializados. A abrangência territorial da empresa alcança companhia nove dos vinte e sete Estados da Federação e Distrito Federal por meio de cinco corredores logísticos que interligam as regiões Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste do país. Ela opera as Ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais e terminais nos portos de Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

O sentido territorial de ambos os OLS são semelhantes. “Rumo ALL” e “VLI” tem como região de expansão, a fronteira agrícola no estado do Mato Grosso, onde se materializa os investimentos de seus “carros chefes” de atuação, pese o fato da nomenclatura de seus principais projetos expansão serem extremamente semelhantes. A “Rumo ALL” logística batizou um de seus projetos de “projeto Rondonópolis”⁸, ao passo que a VLI Logística nomeou as suas ações de expansão da malha ferroviária rumo a fronteira agrícola no Mato Grosso de “Operação Rondonópolis”⁹

⁶ Informação disponível em <http://www.cade.gov.br/noticias/cade-aplica-restricoes-a-operacao-entre-all-e-rumo> acessado em 03 ago. 2016

⁷ Informação disponível em: <http://www.vli-logistica.com/pt-br/conheca> acessado em 02 ago. 2016

⁸ Disponível em: < http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=43399&conta=45> Acessado em 05 de ago. 2016

⁹ Disponível em: <<http://www.vli-logistica.com/pt-br/conheca#sessao2>> Acessado em 05 de ago. 2016

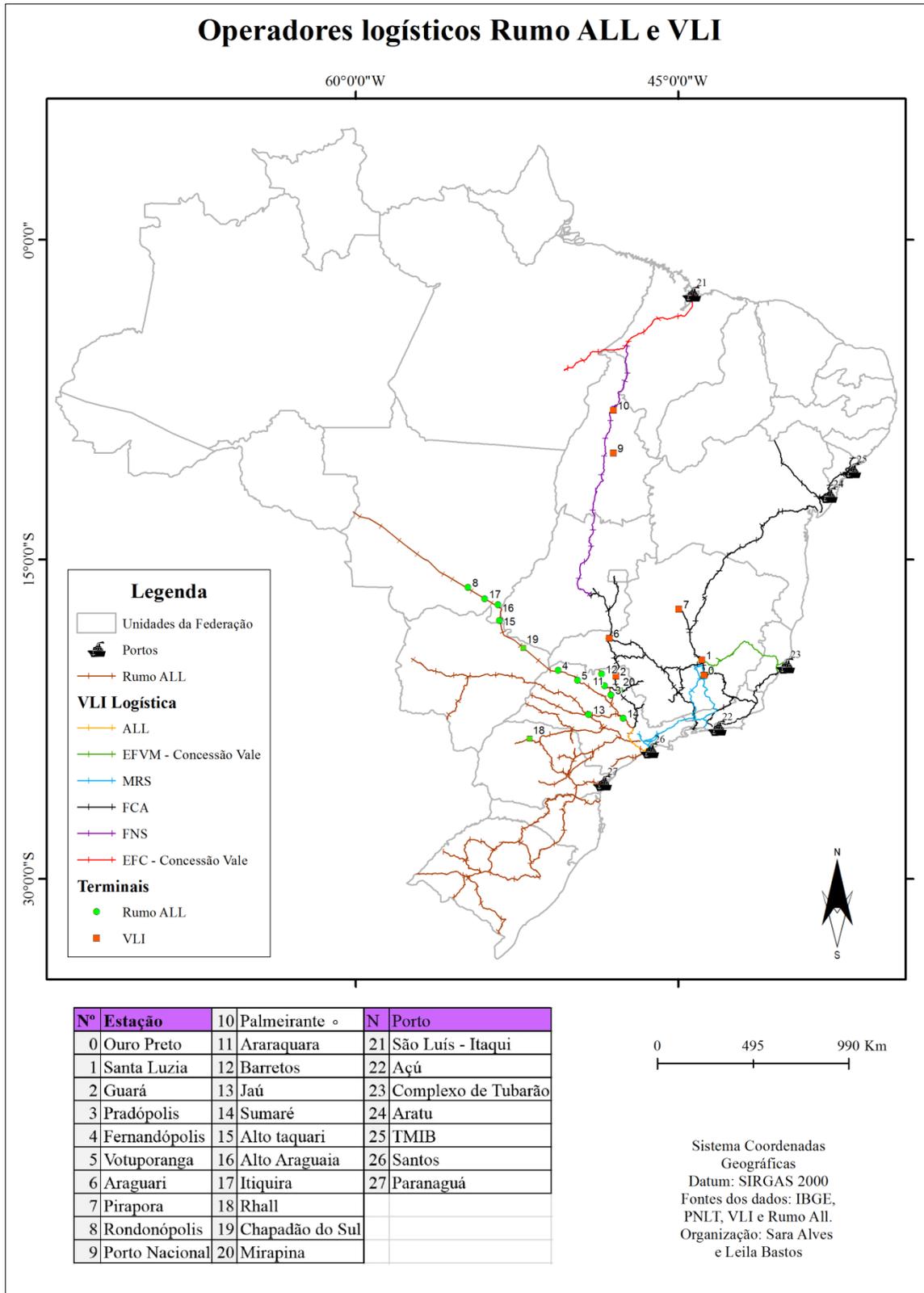


Figura 8: Operadores Logísticos “Rumo ALL” e “VLI”

O sentido territorial destes OLs é semelhante ao sentido territorial da “agricultura científica e globalizada em áreas de Cerrado”. (CASTILLO, 2011, p.332). Huertas (2014, p. 52) menciona que Rondonópolis é o “pulmão do recebimento do agronegócio mato-grossense”. O nível de apropriação das redes técnicas pelas OLs é diretamente proporcional à ampliação das relações capitalistas pelos lugares, em outros termos, as modernizações territoriais.

É comum associar a terceirização enquanto característica usual quando trata-se de atividades logísticas, o que não deixa de ser uma realidade. A tendência de terceirização logística, na visão de Fleury (1999), é estimulada pela crescente complexidade na cadeia de suprimentos, pela globalização da economia, pela demanda de sistema de informação mais sofisticados e por programas de reestruturação das empresas (FLEURY, 1999)

Entretanto, há de se ponderar essa constatação. Queremos demonstrar que em algumas situações há a opção pela não terceirização por motivos estratégicos, dentre os quais a apropriação das atividades que envolvem a circulação de mercadorias e de informações. Essa apropriação, como observamos nos dois casos analisados, é feita por meio da criação empresa especializadas para fins logísticos. Neste aspecto, o presente estudo demonstrou que Multinacionais e *holdings* podem optar por não terceirizar suas atividades logísticas, pelo contrário, criam empresas específicas para este fim, além de vender estes serviços a terceiros. Trata-se de uma maneira estratégica de manter o controle das redes técnicas. Em síntese, para os agentes dominantes não basta se restringir-se a atividade central de uma empresa, tampouco é suficiente usar as redes, é necessário dominar as empresas logísticas que as mobilizam.

No decorrer deste capítulo buscamos apresentar a figura do Operador Logístico como um novo agente no contexto da mobilidade contemporânea do capital além de apresentar exemplos daqueles que são os maiores OLs em faturamento no Brasil, como se apropriam das redes técnicas e redefinem arranjos das modernizações e o seu sentido territorial, sentido este que é “desenhado” com base em uma circulação corporativa. Essa discussão será retomada no capítulo seguinte com foco no Logrodutir, política de incentivo fiscal direcionada aos OLs em Goiás.

CAPÍTULO III – A CIRCULAÇÃO CORPORATIVA NO DOMÍNIO DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL EM GOIÁS

Efetivamente a circulação corporativa ganha mais “tônus” com os incentivos fiscais, sobretudo se esses incentivos forem direcionados especificamente para as empresas Prestadoras de Serviços Logísticos (PSL). Silveira (2011, p. 22) esclarece que “a logística se consolida como um serviço superior que objetiva majoritariamente o atendimento das demandas corporativas”. O autor ainda pontua que a logística corporativa se estrutura para a reprodução do capital das grandes corporações no auge do período denominado por Chesnais (1996) de mundialização do capital.

Becker (2007) insistia na importância do planejamento territorial protagonizado pelo Estado e que a nova racionalidade no ordenamento territorial baseava-se na logística. Para a autora, a logística em muito poderia contribuir para a diminuição das desigualdades regionais e negligenciá-la implicaria em deixar tal organização nas mãos das grandes corporações. Baseado no que apresentamos sobre a inserção da logística no planejamento territorial, Ao que parece, essa inserção vem ocorrendo sem o protagonismo do Estado no planejamento territorial. O protagonismo das parcerias público privadas tem emergido desde o âmbito federal até o municipal.

Entendemos que o Fomentar representou uma política de ordenamento territorial criada por demanda dos circuitos espacial da produção, por isso, se subdivide em subprogramas e um destes foi direcionado para atender a logística estritamente corporativista, racional e comandada, ainda que indiretamente, pelas corporações. Assim, a racionalidade no ordenamento do território em Goiás escapa o objetivo de diminuir as desigualdades regionais.

As demandas pela circulação corporativa ganhavam força a partir da década de 1980. Nesse contexto, descentralização e desregulamentação são o enredo que proporcionou descentralização do poder do Governo Federal em favor dos estados e municípios e conseqüentemente a competição entre os entes federados.. Na esteira desse processo, surgem as chamadas políticas de atração de empresas com base na isenção parcial ou total de impostos.

Em decorrência da descentralização a prática de oferecer incentivos fiscais tornou-se uma ferramenta usada pelos Estados para atrair empresas, gerar emprego e

desenvolvimento. Tal prática possui respaldo judicial devido o artigo 155 da Constituição Federal que estabelece a seguinte consideração

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre: [...] operações relativas à circulação de mercadorias e sobre a prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior. (BRASIL, 2005)

A prática de atrair investimentos privados utilizando como principal benefício os tributos é um fenômeno recente, consolidado com constituição de 1988. No bojo da constituição, como já mencionado, há o esforço de descentralização do poder decisório, logo a questão tributária foi significativamente alterada.

Comparativamente, a autonomia dada às entidades federativas na atual Constituição não encontra paralelo anterior. O alargamento da competência tributária dos municípios e dos Estados, bem como a elevação das transferências de tributos federais para os demais entes federados, garante parte importante dessa autonomia: a autonomia financeira orçamentária. (CALCIOLARI, 2006, p. 15)

Não é nosso objetivo tecer considerações sobre a legalidade dos incentivos fiscais, bem como os rebatimentos jurídicos e tributários resultantes da adoção da prática em questão. O que nos interessa é avaliar um dos subprogramas do Produzir sob a luz do que representa um OL e considerar quais foram os resultados de aplicação da Lei nº 14.224, de 29 de Julho de 2004 que instituiu o Logproduzir, bem como seus rebatimentos territoriais.

As políticas de renúncia fiscal que se destacaram em Goiás foram o Fundo de Participação e Fomento à Industrialização do Estado de Goiás (Fomentar), vigente a partir da aprovação da lei 9.489 em 1984, posteriormente, por meio da lei 13.591, no ano 2000, é substituída pelo Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (Produzir) vigente até os dias atuais. O produzir é organizado com base em subprogramas, conforme consta no quadro abaixo:

Quadro 5: Subprogramas do Produzir

Programa	Prerrogativa Básica
Produzir	Cria incentivo à implantação de empresas industriais montadoras e/ou fabricantes dos produtos que indica e dá outras providências.
Microproduzir	Apoio à Microempresas e Empresas de Pequeno Porte.
Progredir	Apoio à Instalação de Empresas Industriais Montadoras no Estado de Goiás.

Centroproduzir	Apoio à Instalação de Central Única de Distribuição de Produtos no Estado de Goiás
Logproduzir	Apoio à Instalação e Expansão de Empresas Operadoras de Logística de Distribuição de Produtos no Estado de Goiás
Comexproduzir	Apoio ao Comércio Exterior no Estado de Goiás -

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de Goiás - SEFAZ

De acordo com a análise elaborada pelo Instituto Mauro Borges (IMB) os programas de incentivo são classificados de acordo com a atividade que em tese, servem de amparo. As atividades beneficiadas pelo Produzir estão a seguir arroladas.

Quadro 6: Atividades beneficiadas pelo Produzir

Programa	Atividade
Produzir, Microproduzir e Fomentar	Indústria
Centroproduzir e Progredir	Distribuição
Comexproduzir	Importação
Logproduzir	Logística

Fonte: IMB. Análise do Censo Produzir 2014

O produzir é programa criado pelo governo de Goiás em um contexto de “guerra fiscal”. Por guerra fiscal, Calciolari (2006, p. 05) compreende que esta consiste na “exacerbação de práticas competitivas entre entes de uma mesma federação em busca de investimentos privados”. A maneira que se operacionaliza a prática em questão se restringe a não arrecadação ou redução fiscal (ICMS e ISS) por parte do Estado da federação que optar pela prática.

A política de incentivos fiscais, no discurso, visa atrair e expandir indústrias em Goiás, como se a ausência destes benefícios invalidasse qualquer possibilidade de as mesmas se instalarem por conta das vantagens territoriais existentes. Arrais (2007, p. 182) ao avaliar o financiamento governamental em Goiás afirma que

a política de incentivos fiscais ressurgiu no plano político brasileiro com muita força a partir de meados da década de 1990, resultado do enfraquecimento do poder de investimento em infraestrutura e em grandes projetos estatais nas regiões deprimidas economicamente.

O Instituto Mauro Borges – IMB, em parceria com a Secretaria de estado de Gestão e Planejamento Segplan – GO avaliou a intenção de investimentos para Goiás para os anos de 2013 a 2016 tendo por base os questionários de requerimentos do Produzir. Referente

aos dados mencionados, o setor de transporte e logística perde apenas para o setor sucroenergético. A porcentagem de intenção de investimentos de ambos os segmentos (sucroenergético e transporte e logística) é de 22,3% e 20,7% do total de requerimentos respectivamente, conforme consta na Tabela 4.

Tabela 4: Intenção de Investimentos para Goiás. Montante de Investimentos e quantidade de projetos por atividades Industriais e de serviços 2013/ 2016

Atividades	Montante (em mil reais)	Participação (%)	Projetos
Sucroenergético	6.367.042	22,3	17
Transporte e Logística	5.916.794	20,7	33
Atividade Mineral e beneficiamento	5.516.190	19,3	21
Indústria metalmeccânica	2.649.651	9,3	40
Indústria de Alimentos e Bebidas	1.678.383	5,9	145
Serviços	1.611.145	6	213
Comércio	1.527.965	5,3	217
Fabricação de metais elétricos	621.431	2,2	7
Outras atividades Industriais	607.490	2,1	140
Biodiesel	480.135	1,7	10
Produtos de higiene, beleza e limpeza	411.885	1,4	21
Indústria Químico/farmacêutica	343.108	1,2	29
Fabricação de minerais não-metálicos	239.656	1,2	35
Geração de Energia	289.670	1,0	3
Indústria de plásticos/Embalagens	147.810	0,5	49
Confecções/Têxtil/Calçados	88.151	0,3	48
Indústria de reciclagem	14.475	0,1	11
Total	28.600.982	100,0	1.030

Fonte: Segplan-Go: Gerência de Estudos Socioeconômicos e Espaciais.

Um olhar mais atento às informações contidas na tabela 4 verifica-se que, das três atividades que lideram o montante e as intenções de investimentos são atividades que envolvem variáveis que vão além da questão fiscal. O setor sucroenergético não prescinde a disponibilidade de terras, infraestrutura de transporte. Por exemplo, o setor sucroenergético e mineral são prejudicadas, quando não inviabilizadas, pela localização da matéria prima. O primeiro O circuito espacial produtivo da cana necessita da proximidade entre a usina e o canavial, a julgar pelo fato de “48h após a colheita a matéria-prima começa a sofrer a inversão da sacarose, em que se inicia a perda do açúcar e a contaminação microbiana”. (SCHERLEVAIS et al. 2013, p. 22). A atividade de transporte e Logística, por sua vez,

depende da demanda gerada por parte das empresas clientes, logo não é o incentivo fiscal a variável determinante para a intenção de investimentos para Goiás.

3.1 Logística corporativa no âmbito do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (Produzir)

O Logproduzir é um subprograma que se destina a beneficiar empresas que desenvolvam atividades ligadas à logística corporativa nas atividades de controle de estoque, armazenagem e gestão de transportes¹⁰. Este subprograma de Apoio à Instalação e Expansão de Empresas Operadoras de Logística de Distribuição de Produtos no Estado de Goiás (Logproduzir) foi instituído por meio da Lei no 14.244/2002 e regulamentado pelo Decreto no 5.835/2003

A lei de incentivo Apoio à Instalação e Expansão de Empresas Operadoras de Logística de Distribuição de Produtos no Estado de Goiás expõe o que entende por Empresas Operadoras de Logística e exclui as empresas que exercem, de forma isolada, as atividades de agenciamento e armazenamento de cargas, bem como as que exercem apenas as atividades de transporte. Parte do texto que trata do entendimento do que consiste um OL está assim exposto:

Considera-se empresa operadora de logística a que opere neste segmento, inclusive com agenciamento de cargas e armazenamento, em território goiano, de mercadoria própria ou de terceiro, destinada à distribuição no País. Os benefícios do LOGPRODUZIR não se aplicam às atividades a seguir arroladas, quando exercidas isoladamente: agenciamento e armazenamento de cargas; transporte. (Goiás, 2002)

A definição de Operador Logístico que consta na lei do Logproduzir é semelhante as definições expostas no capítulo II deste trabalho. Os conceitos de autores como, Lima (2004) e Luna (2007), bem como as definições das entidades de classe que representam o setor, são categóricas ao defender que a empresa que exerce atividade isolada não é um OL, trata-se de um Prestador de Serviço Logístico - PSL, como, transportadoras e armazéns.

O incentivo fiscal consiste na concessão de crédito outorgado do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, incidente sobre as prestações interestaduais de transporte realizadas pela empresa operadora de logística.

¹⁰Logproduz, instituído pela lei nº 14.244/2002 <Disponíveis em <http://www.gabinetedacasacivil.goias.gov.br>> acessado em 15/01/2014 Acessado em 07 de ago. 2016

As empresas beneficiadas pelo Logproduzir até o ano de 2015 totalizam 44 empresas. O conteúdo da tabela indica quais são as empresas contempladas pelo Logproduzir por município e os empregos gerados:

Quadro 7: Empresas beneficiadas pelo Logproduzir até o ano de 2015 por município e geração de empregos.

Empresas	Município	Empregos
Oliveira & Santos Transporte E Logística Ltda.	Anápolis	13
Agrolog Transportes Ltda.	Anápolis	9
Giovanna Damasceno Godoy Me	Anápolis	40
3g Express Transporte e Logística Ltda.	Anápolis	12
Meridional Distribuição E Logística L.	Anápolis	16
Rg Log Rossetti & Gabardo L. Tr. L.	Anápolis	17
Transportes Gabardo Ltda.	Anápolis	300
Cad Centro logística Ltda.	Anápolis	43
Danzas Logística Arm. Gerais Ltda.	Anápolis	22
D3 Logística, Armazem e Transporte	Aparecida	10
All Nutri Transportes Eireli-Me	Aparecida	46
Verdelog- Logística e Transportes S.A	Aparecida	23
Translag Transporte e Logística Ltda.	Aparecida	58
Fmr Log. e Transportes Especiais Ltda.	Aparecida	25
Rapidão Cometa Log. e Transp.S/A	Aparecida	47
Tranzilog Operadora Log. L.	Aparecida	165
Centrolog Logística e Transportes Ltda.	Aparecida	294
Eco Logística Transporte de Carga Ltda.	Aparecida	34
Zuppani Transportes Ltda.	Aparecida	24
Tim Transportes de Cargas - Eireli	Aparecida	30
Transzero Transportadora de Veículos Ltda.	Catalão	16
Rononato Transportes Rodoviários Ltda.	Catalão	72
Teixeira Logística, Armazenamento e Transportes Eireli	Corumbáiba	8
Dezoito Transportes Ltda.	Corumbáiba	358
Formosa Transporte Ltda.	Formosa	24
HGlog Multimodal Ltda-Me	Goiânia	5
Villa Transportes Eireli	Goiânia	9
TCL Transp. Rodoviário Costa Lemes Ltda.	Goiânia	72

Transportadora Lagoinha Ltda.	Goiânia	78
Rápido Transpaulo Ltda.	Goiânia	30
Biotec Biológica e Farmacêutica L	Goiânia	30
Fbm farmalog Ltda.	Goiânia	30
Racional Transporte E Logística L.	Goiânia	30
Sada Logística Armazéns G. L	Goiânia	34
Sada Transporte Centro Oeste L	Goiânia	75
Quick Operadora Logística Ltda.	Goiânia	223
Need Transporte e Logística Eireli - Epp	Inhumas	24
Logue Transp. Logíst. e Com. De Cereais Ltda.	Inhumas	7
Translopes Armaz,Transp.e Agenc.Cargas	Inhumas	10
Itum Armazens Gerais e Serviços Ltda-Epp	Itumbiara	19
Lt Logística Transp. Com. Imp.E Exp. Cereais	Itumbiara	47
Transportadora Especialista Ltda.	Itumbiara	98
Staudt & Seel Ltda	Orizona	23
Central Transportes e Logística Do Brasil Ltda.	Rio Verde	5

Fonte: Dados disponibilizados pela Secretária de Desenvolvimento (SED)

Todas as empresas mencionadas no quadro 6 foram beneficiadas com o percentual de 73% de crédito outorgado de ICMS. Prazo: até 10 (dez) anos, limitado ao ano de 2020, podendo optar já pela prorrogação da fruição para 2040. Os OLs vinculados ao Logproduzir estão localizados próximo à região metropolitana de Goiânia, em Anápolis e em demais municípios localizados na porção meridional do estado de Goiás, conforme pode ser observado na figura 9.

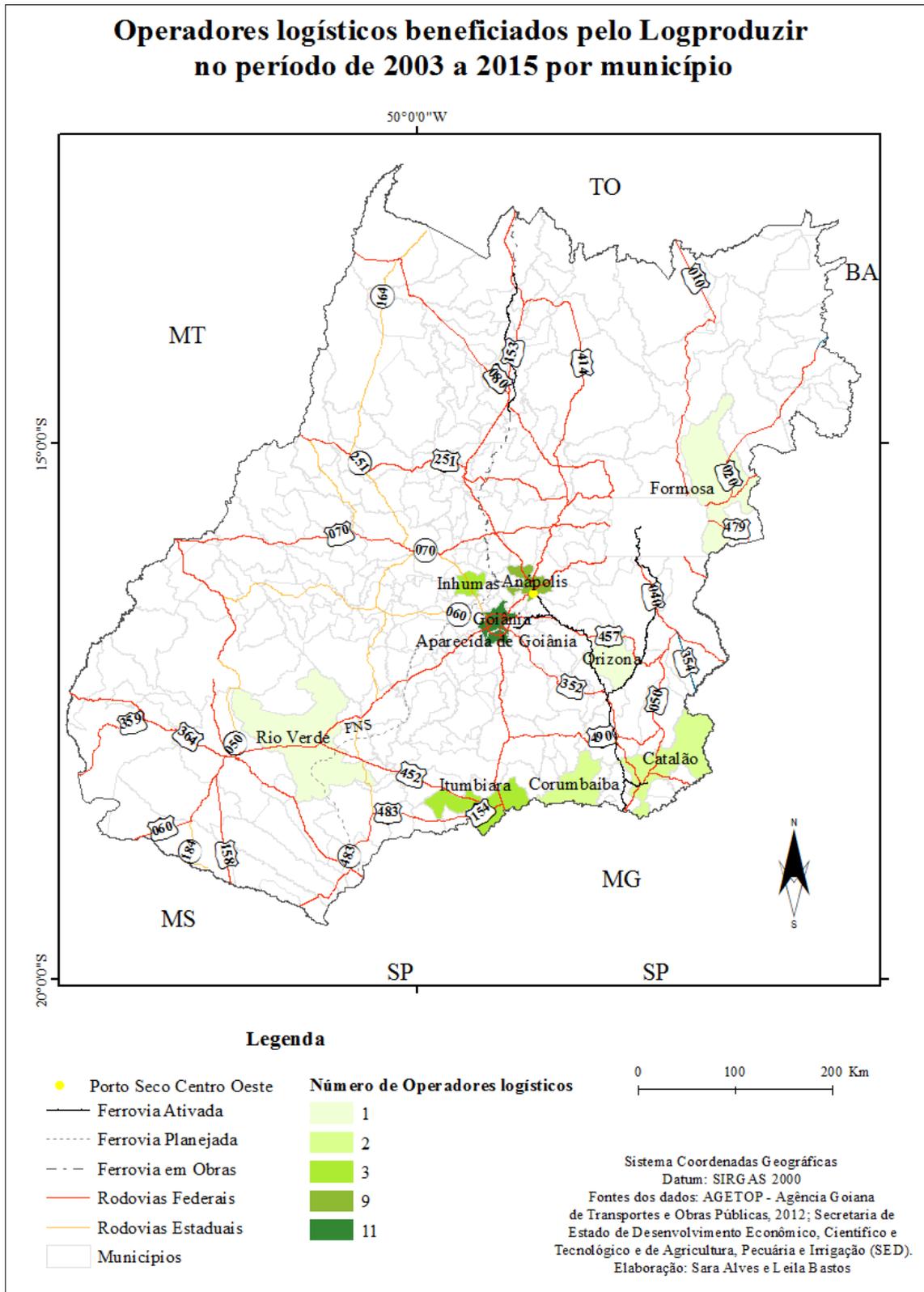


Figura 9: Operadores Logísticos beneficiados pelo Logproduzir no período de 2003 a 2015

A localização das OLs, efetivamente, possui um sentido territorial que se relaciona com a hierarquia entre os lugares. Conforme o mapa ilustra, a concentração de OLs

está nos municípios que apresentam expressivo mercado consumidor e densidade em suas redes técnicas. É possível perceber que o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília é o que concentra o maior número de OLS vinculadas ao Logproduzir.

O eixo Goiânia-Anápolis-Brasília configura, segundo Miragaya (2001) uma das áreas de maior fluxo de mercadorias e pessoas, o que se constitui em expressivo mercado consumidor. O autor também aponta a localização e Anápolis como fator relevante para a criação do Eixo. Entretanto, a geógrafa Cintia Neves Godoi adverte que “a localização pura e simples não é suficiente como fator explicativo. A política é algo complexo e devemos nos atentar para os agentes. Como exemplo, podemos citar a escolha do Município de Santa Helena em detrimento do município de Rio Verde para a localização de um Porto Seco. Isso foi uma decisão política (Informação verbal)¹¹”.

Acreditamos que o mesmo se aplica a Anápolis, o que significa que a construção de um Porto Seco. S.A e foi resultado de articulação política junto a empresas privadas que conseguiram lograr êxito na apresentação da “melhor” proposta perante Licitação proposta pela Receita Federal. É importante pontuar que a receita federal apenas identifica possíveis locais para a criação de um porto Seco. A partir da publicação de licitação desta natureza, ocorrem as articulações políticas e empresariais com o objetivo de obter um importante atributo logístico e estratégico como é o caso de um Porto Seco.

Os municípios onde ocorre a concentração de OLS se distinguem pelo comando técnico da produção, (vide os distritos industriais), porém, sabemos que os comandos por parte dos agentes dominantes originam-se em escalas que extrapolam o limite territorial de Goiás. Isso tão é verdade que inúmeros dos OLS pesquisados mantêm suas sedes administrativas em municípios do estado de São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro. Estados que na hierarquia urbana das cidades ocupam posição de comando de fluxos e informações.

A localização dos OLS também é determinada pela densidade das redes técnicas, sobretudo a rede técnica rodoviária. Godoy (2012, p. 65) expõe que as rodovias federais criam condições para criar centralidades. As concessões, de certa forma, são um meio criado para dar a iniciativa privada o controle dos fluxos que perpassam as centralidades. Tal assertiva vai ao encontro do que demonstramos no primeiro os planos de concessão rodoviária do Governo

¹¹ Informação verbal proferida pela Professora Doutora Cintia Neves Godoi, na ocasião do Seminário "Goiás: Natureza-Produção-Técnica" em Goiânia, em maio de 2015.

Federal pelo qual as rodovias BR 050, BR 060, BR 153 e BR 364 foram as primeiras para serem geridas pela iniciativa privada.

Quanto a localização de Itumbiara, algumas atribuições conferem vantagem ao município frente a localização dos OLs. Uma delas é o fato da BR 153 e 452 passar por este município, o que representa um fator relevante, pois se trata de duas importantes rodovias federais. Uma delas, a BR 153, corta o território nacional latitudinalmente, ligando a importantes portos de escoamento de mercadorias. A BR 452 é uma rodovia de ligação, logo, possui conexões com demais rodovias, sendo a BR 153 e BR 060. A BR 452 tem grande parte de sua extensão na região Sudoeste do Estado de Goiás, região economicamente relevante para o Estado, com elevados índices de produção e importantes complexos agroindustriais. Outro fator não menos importante a ser citado é a proximidade com o triângulo mineiro, via de escoamento da produção aos principais mercados consumidores do Sudeste.

3.2 Custo financeiro e social do aparelhamento corporativo do território: considerações sobre o Logproduzir.

A decisão a respeito da localização das atividades produtivas é resultado decisões corporativas sobre os atributos materiais (naturais e técnicos) e normativos presentes em cada lugar (CASTILLO; FREDERICO, 2010). As decisões tomadas pelos agentes corporativos aparelham o território de acordo com as demandas da atividade produtiva dominante do circuito espacial da produção. Esse aparelhamento é seletivo territorialmente e socialmente, dado que a criação de políticas ditas voltadas para o “desenvolvimento econômico e social”, ainda que busque justificativas na melhoria para o conjunto da sociedade, tem por objetivo racionalizar os fluxos, por isso a ênfase nas políticas de fomento a logística de uma forma geral.

Entre os objetivos do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás (Produzir), está a geração de emprego, renda e a redução das desigualdades sociais e regionais. Deste modo, vamos analisar os resultados que, em tese, o programa objetivou-se a alcançar. Assim, nos propomos a analisar o custo financeiro e a contrapartida social do Logproduzir, principalmente no que diz respeito à geração de empregos e a redução das desigualdades regionais.

Tabela 5 - Crédito outorgado de ICMS – Logproduzir de 2012 até 2016 por município

Município	2012	2013	2014	2015	Total
Anápolis	17.619.646,01	10.682.709,70	18.027.384,70	14.547.359,36	60.877.099,77
Catalão	5.279.865,87	6.556.363,88	6.911.431,95	5.163.894,47	23.911.556,17
Goiânia	3.174.379,67	4.829.605,67	4.482.317,25	4.851.791,41	17.338.094,00
Aparecida de Goiânia	1.311.084,57	1.775.023,74	2.980.331,92	1.997.335,86	8.063.776,09
Outros*	593.653,55	1.369.914,14	361.483,71	295.284,98	2.620.336,38
Itumbiara		194.117,70	352.527,50	549.110,25	1.095.755,45
Inhumas			170.343,73	832.090,29	1.002.434,02
Formosa		20.765,34	0,51		20.765,85
Rio verde	6.126,81		5.854,80	6.956,91	18.938,52
Total	27.984.756,48	25.428.500,17	33.291.676,07	28.243.823,53	114.948.756,25

Fonte: Gerência de Informações Econômico e Fiscais/GIEF/SRE/SEFAZ-GO. Outros*: valores agrupados para os municípios de Alexânia, Corumbáiba, Formosa, Jataí, Morrinhos, Orizona, Rio Quente e Valparaíso de Goiás (proteção ao sigilo fiscal)

A tabela 5 apresenta dados que evidenciam que os municípios de Anápolis e Catalão lideram no ranking de crédito outorgado de ICMS, entretanto, os valores são em função das montadoras instaladas em ambos os municípios. O valor agregado da produção da indústria automobilística não implica em valor agregado ao rendimento médio dos trabalhadores da linha de montagem, assim como aos do segmento de logística e transporte que atendem as montadoras. Os dados da tabela 6 revela quais os municípios que obtiveram o maior número de postos de trabalho gerado em razão do Logproduzir, assim como o número de empresas contempladas por município.

Tabela 6 – Número de empresas, empregos gerados e crédito outorgado de ICMS – até 2015 referente ao Logproduzir por município.

Município	Nº de empresas	Nº de empregos gerados	Total de crédito outorgado de ICMS até 2015
Anápolis	9	483	60.877.099,77
Aparecida de Goiânia	11	756	8.063.776,09
Catalão	2	88	23.911.556,17
Formosa	1	24	20.765,85
Goiânia	11	636	17.338.094,00
Inhumas	3	41	1.002.434,02
Orizona	1	23	1.095.755,45
Itumbiara	3	164	18.938,52
Rio Verde	1	5	1.478,20
Outros*	NF	—	2.618.858,18
Total	44	2.586	114.948.756,25

Fonte: Gerência de Informações Econômico e Fiscais/GIEF/SRE/SEFAZ-GO. Outros*: valores

agrupados para os municípios de Alexânia, Corumbáiba, Formosa, Jataí, Morrinhos, Orizona, Rio Quente e Valparaíso de Goiás (proteção ao sigilo fiscal)

Ao confrontar os dados contidos em ambas as tabelas (Tabelas 5 e 6) verifica-se que entre valores de crédito outorgado e número de empregos gerados, quando comparados tem-se a dimensão de quanto a geração de empregos é onerosa pela via da isenção fiscal. Certamente o valor não arrecadado, se investido em qualificação, surtiria efeitos semelhantes no tocante à atração de empresas e conseqüentemente geração de empregos para o Estado. Como exemplo, um dos OLS localizados em Aparecida de Goiânia custou para a sociedade, 135 mil reais por um único emprego gerado. A relação custo/benefício para a sociedade, nessas condições, há de ser questionada.

Vale advertir que os dados relativos à geração de empregos gerados por meio do Logproduzir são inconsistentes. Os dados fornecidos pela Secretaria de Desenvolvimento (SED) diz respeito apenas ao que foi estimado nos projetos apresentados pelas empresas junto à referida secretaria. Indagamos se essa informação não era periodicamente atualizada, a resposta da SED nos informou que no banco de dados havia apenas os dados iniciais fornecidos pela empresa no ato do cadastro. Assim, a avaliação fica prejudicada devido a não exatidão do dado em si, ou mesmo se houve incremento ou defasagem na geração de empregos.

O fato de não haver uma adequada atualização de um dado que representa um objetivo que deveria ser prioritário para o programa (a geração de empregos) permite inferir que o número de empregos gerados pode ser menor, de modo que o custo estimado por geração de emprego pode ser ainda mais elevado.

A respeito da geração de empregos, em específico os gerados pelo Logproduzir são postos de trabalho com elevada rotatividade e alto custo de geração. Os municípios que mais geraram empregos por meio do Logproduzir foram, respectivamente, Goiânia, Aparecida de Goiânia e Anápolis.

Tabela 7: números de empregos estimados nos projetos apresentados pelas empresas beneficiadas pelo Logproduzir até 2016 por município.

Município	n° de empregos	Município	n° de empregos
Anápolis	483	Inhumas	41
Aparecida de Goiânia	456	Itumbiara	164
Catalão	88	Orizona	23
Corumbáiba	366	Rio verde	5
Formosa	24	Goiânia	636

Fonte: Gerência de Informações Econômico e Fiscais/GIEF/SRE/SEFAZ-GO.

Ainda a respeito da contrapartida do programa para a geração de empregos, há de considerar a remuneração média do trabalhador do segmento logístico. Se os postos de trabalho gerados apresentassem remuneração média elevada, seria menos oneroso e haveria uma contrapartida positiva quando comparados os valores de outorga de ICMS. Todavia, o setor de transporte armazenagem e correios tem por característica a predominância do trabalho assalariado. A tabela referente aos municípios que possuem unidades beneficiadas com o Logproduzir, a predominância de postos de trabalho é para vagas com baixa remuneração salarial (salário mínimo).

Tabela 8: Numero de unidades locais, pessoal ocupado total e assalariado no segmento de transporte, armazenagem e correio nos anos de 2010 e 2013.

Município		Nº de unidades locais	Pessoal ocupado total	Pessoal ocupado assalariado	% de pessoal ocupado (assalariado)
Goiânia	2010	1485	23718	21936	92.4%
	2013	1758	25540	23512	92.5%
Anápolis	2010	363	4678	4308	92%
	2013	490	5630	5154	91.5%
Aparecida de Goiânia	2010	254	3919	3626	92,5%
	2013	357	5574	5202	93.3%
Itumbiara	2010	329	1882	1465	77,8%
	2013	298	2260	1923	85.8%
Orizona	2010	8	-	-	-
	2013	9	-	-	-

Fonte: IBGE. Estatísticas do cadastro Central de Empresas – Cempre. 2010, 2013

Os dados da tabela 9 demonstram que mais de 90% dos pessoal ocupado no segmento de transporte, armazenagem e correio são de trabalhadores assalariados. Embora o segmento transporte seja um dos que mais utiliza da terceirização, ainda assim é possível elaborar uma estimativa do custo monetário para a sociedade por cada emprego gerado. A estimativa de custo por emprego gerado quando feita por município permite comparar onde a geração de empregos, pelo programa Logproduzir, se mostrou mais onerosa aos cofres públicos.

Tabela 9: Custo estimado por emprego direto gerado por meio do Logproduzir até o ano de 2015 por município.

Município	Custo/emprego (R\$)	Município	Custo/emprego (R\$)
Anápolis	126,039.54	Inhumas	24,449.61
Aparecida de Goiânia	10,666.37	Orizona	47,641.54
Catalão	271,722.22	Itumbiara	115.47
Formosa	864.86	Rio Verde	295,64

Goiânia	27,261.15	Outros*	Não informado
---------	-----------	---------	---------------

Fonte: SIC/GIEF/SRE/SEFAZ-GO. Adaptado. Outros*: valores agrupados para os municípios de Alexânia, Corumbáiba, Formosa, Jataí, Morrinhos, Orizona, Rio Quente e Valparaíso de Goiás (proteção ao sigilo fiscal). Adaptado pela autora.

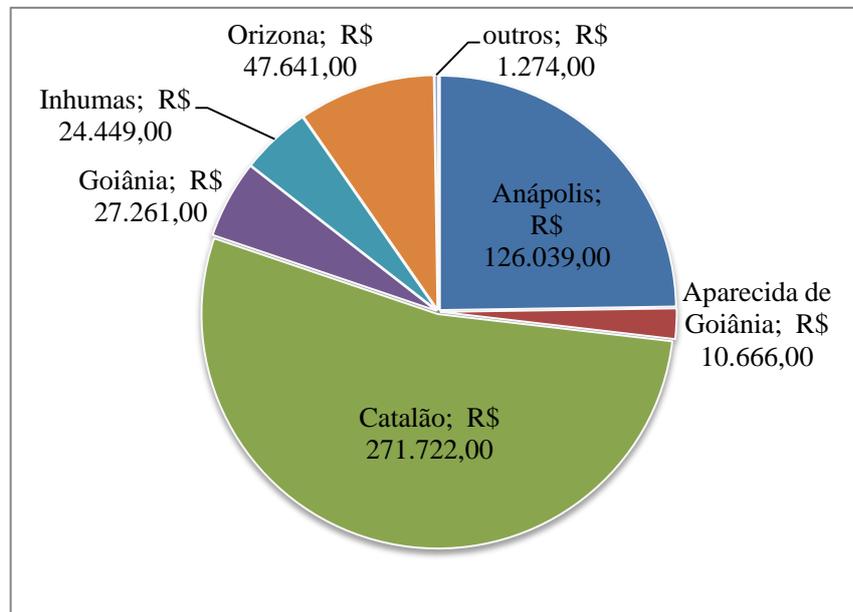


Figura 10– custo de geração de emprego – Logproduzir por município. Fonte: SIC/GIEF/SRE/SEFAZ-GO. Adaptado.

São duas as categorias de projetos que podem ser direcionados ao Logproduzir, o de “implantação” e “expansão”. Não são consideradas como empresas aptas a enquadrar-se na categoria “implantação” aquela que resultar da alteração da razão social, ou mesmo da abertura de novas unidades (filiais). Isso também se aplica as empresas resultantes da fusão de outras empresas já em funcionamento em Goiás. São consideradas aptas a enquadrar-se na categoria “expansão” aquelas que solicitam a participação no programa Logproduzir em razão da ampliação de sua capacidade produtiva e de serviços em, no mínimo, 30% (trinta) por cento. Portanto, a “expansão” não é medida em geração de emprego e sim no incremento do ativo imobilizado, que pode até contribuir para a redução de postos de emprego devido a aquisição de uma eventual máquina que substitua os trabalhadores.

Para analisar a ação dos Operadores Logísticos que compõem o quadro de Empresas beneficiadas pelo Logproduzir trilhamos o seguinte caminho metodológico, como trata-se de mais de quarenta empresas, os trabalhos de campo foram pontuais e estratégicos. Foi realizado um trabalho de campo em Anápolis, mais precisamente Estação Aduaneira do Interior (EADI) Porto Seco Centro-Oeste, onde está localizado o OL que presta serviço para a montadora Hyundai/CAOA. Elaboramos uma visita campo em um dos OL localizado em

Goiânia, o qual presta serviços a empresas que mobilizam uma variedade de mercadorias de bens de consumo não duráveis e fármacos para todo o território nacional. Para os demais OLs aplicamos questionário por e-mail e em algumas situações os questionários foram respondidos via contato telefônico.

Optamos por não citar o nome das pessoas entrevistadas bem como não citar o nome das empresas a pedido dos funcionários que contribuíram com a pesquisa. Por esse motivo vamos nos referir aos OLs pelo nome do município em que encontram-se em funcionamento seguido de um numeral, por exemplo: Goiânia 01, Goiânia 02, Anápolis 01, Anápolis 02, assim sucessivamente.

As considerações serão subdivididas por dois recortes distintos ao qual denominaremos de “Logproduzir na mesorregião do Centro Goiano e de Logproduzir na mesorregião do Sul Goiano”. O recorte é resultado da própria espacialização do Logproduzir que se concentra em ambas as microrregiões. No entanto, isso não implica que sua atuação do ponto de vista da territorialização do capital pelos lugares se restrinjam as mesorregiões mencionadas. A divisão entre “OLs da mesorregião do Centro Goiano e mesorregião do Sul Goiano” foi meramente didática. Não acreditamos que as relações se limitem a esse recorte espacial.

3.3 O alargamentos dos contextos da modernização a partir do Logproduzir na mesorregião do Centro Goiano

O Logproduzir na mesorregião do Centro Goiano está presente nos seguintes municípios: Anápolis, Aparecida de Goiânia, Goiânia e Inhumas. Vamos começar por um OL localizado em Anápolis, ao qual chamaremos de *OL Anápolis 01*. Este OL presta serviço para a Hyundai/CAOA. A vinda do *OL Anápolis 01* veio juntamente com a montadora Hyundai. Em trabalho de campo em Anápolis, vistamos o Porto Seco S.A e fomos informados que a *OL Anápolis 01* não se trata de uma OL e sim de uma transportadora, uma vez que apenas fazem a intermediação dos quites de montagem que chegam pela ferrovia Norte Sul no pátio do porto Seco SA e o transporte dos automóveis importados, bem como os fabricado em Anápolis para as inúmeras concessionárias em todo o Brasil. Assim, não configura um OL devido a não executarem as funções de gestor de estoque e armazenagem.

A informação que a *OL Anápolis 01* não possui as atribuições básicas para enquadrar-se como OL, nos fez retomar a leitura da lei que instituiu o Logproduzir, e como já

mencionamos, há o entendimento do que consiste um OL. “1º Considera-se empresa operadora de logística a que opere neste segmento, inclusive com agenciamento de cargas e armazenamento, em território goiano, de mercadoria própria ou de terceiro, destinada à distribuição no País. Os benefícios do Logproduzir não se aplicam às atividades a seguir arroladas, quando exercidas isoladamente: I - agenciamento e armazenamento de cargas; II - transporte.” (GOIÁS, 2003). Ou não há um entendimento claro sob o que de fato pode ou não ser considerado como OL para o Logproduzir, ou a inconsistência da definição é resultado, também, da indefinição junto ao Cadastro Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

A data de aprovação da *OL Anápolis 01* data de dezembro de 2006, um ano antes da inauguração da Hyundai/CAOA em Anápolis. A Hyundai/CAOA foi contemplada com recursos do Produzir e também com recursos advindos do FCO. Ao todo, cerca R\$ 2,3 bilhões de incentivos fiscais foram concedidos à montadora.

A *OL Anápolis 01* é especializada em transporte de veículos pesados e possui unidades em outros dez Estados. A mesma possui parceiros como Ford, Mercedes-Benz, Peugeot, Citroën do Brasil, Iveco, Volvo, Scania, Volkswagen e Mitsubishi. Os motivos que atraíram a *OL Anápolis 01* devem ser explicados por meio das razões que esclarecem a vinda da Hyundai/CAOA para o município de Anápolis e não exclusivamente pelo incentivo fiscal proveniente do Logproduzir. Na opinião de Arbrix (2006) motivos como, ausência de tradição sindical, melhoria da malha rodoviária e infraestrutura, a necessidade de se aproximar de novos mercados e a possibilidade de construção de um sistema produtivo complementar no Cone Sul, devido as previsões otimistas em relação ao Mercosul são razões claras, além dos benefícios fiscais.

Acrescentamos as variáveis expostas por Arbrix (2006) outra razão fundamental que consiste no fato do Estado oferecer benefícios para as demais empresas prestadoras de serviço, o que invariavelmente reduz custo em todo o circuito espacial da produção (MILTON SANTOS, 1998). Todavia, um dos pontos da renúncia fiscal é atrair grandes empresas que por sua vez, atrairiam outras empresas, de modo que o “perdão fiscal” concedido à empresa geradora de demanda seria aliviado pelas demais empresas que viriam a compor o circuito espacial da produção. Ao que parece, esses critérios não foram levados em consideração pelo Produzir. O custo para atrair uma montadora como a Hyundai/CAOA é maior do que parece, tendo em vista que empresas que viriam para Goiás para prestar-lhe suporte também gozam de incentivos fiscais como se a inexistência do mesmo a desencoraja-se de prestar serviço a uma multinacional do setor automobilístico.

A empresa ao qual chamaremos de *OL Anápolis 02* é um multinacional presente em mais de 220 países, o aprovação junto ao Logproduzir em novembro de 2003. Um dos focos da empresa em Anápolis é o transporte, gestão de estoques e armazenamento para o setor farmacêutico. A *OL Anápolis 02* inaugurou Centro de Distribuição em Anápolis, tendo o laboratório Roche como parceiro. O laboratório Roche é também um dos beneficiados pelo Produzir. O empreendimento, instalado no polo farmacêutico da cidade, é o oitavo Centro de Distribuição da empresa e deverá impulsionar os negócios da DHL no Centro-Oeste do Brasil.

O CD foi construído em apenas 65 dias, o que não seria possível em outra região brasileira. O Governo tem uma política de atração de investimentos, mas o mais importante é a simplificação burocrática. Conseguimos implementar um projeto em um tempo muito mais rápido do que teríamos em qualquer estado do Brasil graças a isso. No início das operações, a DHL será responsável pelo transporte dos aeroportos de Guarulhos ou Viracopos, em Campinas, até o CD. A distribuição será feita pela transportadora Rápido Cometa e pela Hot Service, que já atuam para a Roche”¹².

As informações sobre a “simplificação burocrática” é um indicio do aparelhamento corporativo do território com base na desregulamentação dos mecanismos legais do Estado Nesse ponto Harvey é enfático, “quanto menos importante as barreiras espaciais, tanto maior a sensibilidade do capital às variações do lugar dentro do espaço e tanto maior o incentivo para que os lugares se diferenciem de maneiras atrativas para o capital” (HARVEY, 1992, p. 267)

Anápolis consolidou-se como polo farmacêutico, principalmente com os genéricos e especializou na fabricação de fármacos desse tipo. Nesse ponto o Porto Seco é importante por facilitar o transbordo de matérias primas para os laboratórios. Operar cargas medicamentosas requer toda uma *expertise* necessária para atender o setor, como licenças emitidas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Centro de Distribuição com monitoramento de temperatura e umidade, veículos climatizados em bom estado de conservação. É patente que o aparelhamento corporativo do território Anápolino, desde os incentivos para a produção dos genéricos, as redes técnicas e a desregulamentação dos

12 Informação proferida diretor de planejamento estratégico da Roche para a web revista Intelog> Disponível em: <http://www.intelog.com.br/site/default.asp?TroncoID=907492&SecaoID=508074&SubsecID=948063&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=930016&Titulo=Com%20novo%20Centro%20de%20Distribui%20em%20An%20polis%20DHL%20Solutions%20pretende%20fortalecer%20atividades%20no%20Centro-Oeste%20do%20Brasil> Acessado em 08 Jun.2015

mecanismos legais que impunham barreiras a materialização das corporações pelos lugares. Mais uma vez, a variável fiscal não se explica isoladamente como fator fundamental de atração das empresas logísticas.

A *OL Anápolis 03* é uma empresa que faz parte do grupo empresarial da *OL Anápolis 01* (*OL* prestadora de serviços logísticos para a *Hyundai/CAOA*), a empresa obteve aprovação junto ao *Logprod* em março de 2009, (dois anos depois da *OL Anápolis 01*) e tem por foco o transporte de *commodities* agrícolas. A *OL Anápolis 03* presta serviço para a *Cutrale* e para a *Multigrain*, subsidiária da *Mitsui & Co*, uma multinacional fornecedora de *commodities* no agronegócio para o mercado global.

OL Goiânia 01 possui um escritório em Goiânia, no entanto, a localização da sede da empresa não localiza-se no estado de Goiás e sim no estado de São Paulo. Segundo informações cedidas pela empresa, a mesma foi criada no ano 2000, para atender, a princípio, as demandas da *Ceagro*, na época restrita a produção e comercialização de agroquímicos e fertilizantes. Atualmente a *Ceagro* também atua na originação, armazenamento e comercialização de milho e soja.

A *OL Goiânia 01* possui uma filial em Manaus. Os principais clientes, além da *Ceagro* são: *JBS*, *Cargil* e *GDC Alimentos*. Os fretes sob a responsabilidade A *OL Goiânia 01* são originados principalmente em *Luziânia* e *Rio Verde*, seguem para o porto de *Santos* ou de *Itajaí* e de lá seguem para o porto localizado em *Manaus* via transporte de cabotagem, só então a mercadoria é despachada para o mercado internacional. A empresa não possui nenhum caminhão, todos os fretistas são terceirizados. Os empregos diretos gerados pela empresa são apenas de funcionários administrativos, sendo seis empregos em *Goiânia*, oito em *Santos*(SP) e dez em *Manaus*(AM).

Nas informações adicionais do questionário informaram que a partir de São Paulo maior parte de frota é mobilizada. É possível sair com uma carga de Goiás com destino a *Manaus* e no retorno passar por São Paulo, com amplas possibilidades de frete retorno. O fato de a empresa ter surgido em Goiás e optar por fixar a sede em São Paulo é sintomático da centralidade na tomada de decisões na região concentrada e onde está localizada a sede das principais empresas contratantes. Porém, com vistas a usufruir dos incentivos fiscais, criou um *Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ)* para o que era apenas um escritório administrativo. Embora nos dados do *Logprod* fornecidos pela *Secretaria de Desenvolvimento do Estado de Goiás- SED* constem que houve a implantação de uma nova empresa, o que houve, de fato, foi apenas a criação de uma empresa no papel, posto que a

mesma já estava em funcionamento em Goiás, desde 2000, e não houve nenhuma expansão da empresa em Goiás no que diz respeito a geração de empregos diretos.

Em Goiás, a inauguração de OLs coincide com a internacionalização da indústria nacional, o caso da Arisco é revelador. Em 2000, a Arisco foi vendida para a *Bestfoods* (controladora da Refinações de Milho Brasil), que por sua vez foi vendida para a Unilever no mesmo ano. “No Brasil, estas aquisições representaram a integração entre a “Refinações de Milho Brasil” e a “Arisco””. (PASIN, et. al. 2004).

A venda da arisco para a Unilever implicou em total reorganização da logística de distribuição da variedade de produtos, como molhos, atomatados, temperos, dentre outros. A principal mudança foi a contratação de um OL que veio a atender as demandas da logística corporativa da empresa. Uma delas se referia a distribuição das mercadorias para os mais variados canais de venda.

Havia nas estratégias logísticas o objetivo de se defender da dependência excessiva das grandes redes varejistas, como Carrefour e Pão de Açúcar. Palleta e Marin (2014) ressaltam que a concentração das vendas nas mãos das grandes varejistas é resultado das ações das próprias indústrias que se limitaram a negociar apenas com os grandes do varejo. “O que a indústria não esperava era que as negociações fossem endurecer tanto. Quanto mais forte um canal, mais perdas terá o fornecedor”. (PALETTA e MARIN, 2014, p. 82)

A fuga da dependência excessiva das grandes redes, acreditam os autores citados, estava por trás da decisão da americana *Bestfoods*, empresa que adquiriu a Arisco (atualmente de propriedade da Unilever), em pulverizar os canais de vendas diretas, tarefa que, para ser realizada de forma eficaz e sem prejuízos, necessitava do apoio logístico e operacional de um OL com experiência anterior em gestão de distribuição de produtos alimentícios. Assim é possível que em Goiás, a vanguarda da logística corporativa, engendrada por um operador logístico tenha origem nos domínios da indústria alimentícia.

A *OL Goiânia 02* surgiu em Goiânia com o objetivo de atender a Arisco Industrial (atual Unilever). Atualmente os principais clientes são: Unilever, Cargil Alimentos e Heinz (antiga Quero Alimentos). A unidade da Heinz alimentos, localizada em Nerópolis, foi citada como um cliente de peso pela *OL Goiânia 02*. O OL mantém filiais em Várzea Grande – MT, Guajará Mirim – RO e Jaboatão dos Guararapes –PE. Questionamos se o mercado consumidor de serviços de transporte em Goiás é atrativo e se incentivos fiscais fossem eliminados ocasionaria prejuízos à empresa, a resposta foi que a inexistência de incentivos

fiscais não inviabiliza a atividade da mesma, uma vez que presta serviços a empresas consolidadas no mercado nacional.

O transporte feito pela *OL Goiânia 02* é exclusivamente feito pelo modal rodoviário, Apenas 3% da frota é terceirizada e possui frota própria com 81 veículos próprios mais 15 agregados. A geração de empregos indiretos e diretos é de aproximadamente 200 postos de trabalho e destes 120 são motoristas. Segundo as informações cedidas pela empresa, os fretes, devido o preço dos combustíveis apenas é viável economicamente se houver frete de retorno.

A *OL Goiânia 03* foi fundada em junho de 1999 no Rio de Janeiro, onde também é situada a sede da empresa. No ano seguinte à fundação da mesma, foram inauguradas várias filiais pelo Brasil, incluindo uma unidade em Goiânia. As demais filiais se localizam em Manaus/AM, Belém/PA, Várzea Grande/MT, Campo Grande/MS, Ceilândia/DF, Salvador/BA, Fortaleza/CE, Recife/PE, Curitiba/PR e Itajaí/SC. No estado de São Paulo são três filiais, Osasco, Mococa e Leme. Em Minas Gerais, duas filiais, uma em Betim e outra em Uberlândia.

A aprovação do requerimento da *OL Goiânia 02* empresa junto à secretaria responsável pelo Produzir data de 30/09/2003, três anos após a sua inauguração. Importante ressaltar que em contato com a filial de Goiânia informaram que o principal fator de atração para Goiás foi a venda da fábrica de alimentos Arisco para a americana *Bestfoods*, incorporada pela anglo holandesa Unilever no ano 2000, mesmo ano da inauguração da *OL Goiânia 02*.

Atualmente, além da Unilever, a *OL Goiânia 03* presta serviço para clientes como *Heinz*, *Cargil*, *Hypermarcas* e *JBS*, dentre inúmeras outras. A *OL Goiânia 03* é uma empresa com amplo aporte logístico, incluindo frota própria, sistemas de rastreamento de cargas, centros de distribuição com ambiente climatizado, apto a gestão de estoques de produtos alimentícios, medicamentos e higiene e limpeza

O grupo Unilever conta com um amplo *mix* de produtos de bens não duráveis, desde produtos de higiene e limpeza a medicamentos e alimentos, isso representa uma necessidade capilaridade logística capaz de alcançar os mais variados mercados consumidores do país, uma possibilidade de negócios sem precedentes para um operador logístico. Seria ingenuidade acreditar que uma empresa de tamanho porte viesse a investir no Brasil sem antes definir qual empresa está apta a gerir boa parte da logística de transporte e gestão de estoque e armazenamento. Possivelmente a *OL Goiânia 03* foi a empresa escolhida para realizar este trabalho, o que torna, mais uma vez, questionável a necessidade de incentivos fiscais para

empresas prestadoras de serviços logísticos, posto que os fatores locacionais diferem dos da indústria

Ou seja, a OL Goiânia 3 veio por demanda de uma multinacional que adquiriu a Arisco e ainda assim recebeu os benefícios do Logproduzir. A localização da OL está situada em área urbana, no conjunto de chácaras que se divide em três bairros: Chácaras Califórnia, Village Casa Grande e Chácaras Retiro, todos os respectivos bairros localizados em Goiânia e em áreas residenciais. A localização do OL Goiânia 3 no Setor Chácara Retiro, em Goiânia tem gerado reclamações e conflitos junto aos moradores próximos ao OL.

O Conselho Municipal de Políticas Urbanas (Compur) da Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo (Seplam) — se sobrepôs a uma lei, o Plano Diretor de Goiânia, e facilitou a mudança drástica na paisagem local nos últimos dois anos” [...] De acordo com denúncia da Associação Ecológica Vale do Meia Ponte (Verdivale), entidade que reúne moradores de vários bairros da região norte da capital, nos últimos anos a transportadora ampliou sua área inicial de 15 mil metros quadrados para 60 mil metros quadrados, mesmo sem ter autorização nem sequer para a ocupação inicial: o uso do solo concedido pela Seplam em maio de 2008 não permitia a instalação da transportadora para movimento de cargas. (DIAS, 2012)

A partir da instalação da Arisco, em 1985, a comunidade que vive nos bairros tem sofrido consequências negativas na qualidade de suas habitações. Mais uma vez é possível perceber o aparelhamento corporativo do território por meio do desaparecimento do Estado.

3.4 O alargamentos dos contextos da modernização a partir do Logproduzir na mesorregião do Sul goiano

Sobre a localização do município de Orizona, muito embora não seja cortado por importantes vias de escoamento, trata-se de um município que está entre as principais bacias leiteiras do estado de Goiás. O OL beneficiado pelo Logproduzir localizado em Orizona (GO) transporta feno de alfafa, (forragem empregada para alimentação de gado de leite). A sede do Operador Logístico localiza-se no estado do Rio Grande do Sul, no município de São Sebastião do Cai. O OL é composto pela sede e pela filial em Orizona (GO). A localização da sede é em função da produção do feno de alfafa, cultura que se adapta temperaturas amenas e apresenta ótimos resultados na produção leiteira, o que explica a localização de ambas as unidades do OL, uma próxima a produção da matéria prima e outra próxima ao mercado consumidor. Orizona consta como o “município que teve maior produção de leite em 2012,

que em média uma vaca ordenhada produz 1.653 litros de leite por ano. CASTRO et al, 2014, p. 94).

Um dos OLs localizadas em Itumbiara (*OL Itumbiara 01*) é especializado no setor sucroenergético, a mesma foi instalada no município no ano de 2013, não obstante, a produção de cana no referido município vem apresentando considerável incremento. De 418.390 toneladas em 2000 para 3.071.060 toneladas em 2012 (IBGE, 2013)

A *OL Itumbiara 01*, juntamente a outras três empresas fazem parte de um grupo de empresas de logística com sede em Diadema (SP). O grupo ao qual a *OL Itumbiara 01* e Serviços pertence possui dez filiais e destas, três localizam-se em Itumbiara, três em São Paulo, uma em Nerópolis, uma em Aparecida de Goiânia uma em Goiânia. A unidade de Itumbiara que recebeu o incentivo fiscal pelo Logproduzir foi inaugurada em julho de 2009, cinco anos após sua implantação passa a figurar dentre as empresas beneficiadas pelo Logproduzir na categoria implantação e não de expansão.

Questionamos a empresa sobre a quantidade de empregos gerados em Goiás, fomos informados que geram em torno de vinte e cinco empregos diretos. O número aproximado de empregos indiretos, dependendo da demanda de carga e considerando os caminhoneiros autônomos em torno de 90 empregos indiretos.

Os cinco principais clientes da *OL Itumbiara 01*, segundo informações da assessoria de transporte da empresa são: *Heinz*, *Cargill*, *Fugini*, *Usina Jalles Machado* e *Ourolac*. O modal de transporte utilizado, segundo informações da empresa, é exclusivamente o modal rodoviário, sendo as principais rodovias utilizadas a BR 153, BR 060, BR 020 e BR 040. A empresa informou que está estudando abrir filial em Goianésia para atender a Usina Jales Machado.

A *OL Itumbiara 03* presta serviço a empresas do segmento agropecuário. As principais empresas tomadoras de serviço são: *Ingreidion Incorporated*; *Ambev* e *Envivo*. A principal empresa que contrata os serviços da *OL Itumbiara 03* é a *Ingreidion Incorporated*, esta empresa possui seis fabricas no Brasil (SP, PR, PE, SC e RJ). “São fábricas que fazem o beneficiamento do milho, extraíndo, em suas refinarias, xaropes de glucose, maltose e maltodextrinas, corantes e sorbitol, além de amidos regulares e modificados”¹³.

A *OL Itumbiara 03* transporta milho para as refinarias localizadas em São Paulo e Rio de Janeiro e realizam o frete de retorno com insumos agrícolas. De certa forma, a redução

¹³ Disponível em: <[http://201.76.50.20/\\$sitepreview/ingredion.com.br/pt/institucional_unidades.htm](http://201.76.50.20/$sitepreview/ingredion.com.br/pt/institucional_unidades.htm)> Acessado em 18 mar. 2015

no custo de transporte proporcionado pelo incentivo fiscal contribui para a permanência de determinadas indústrias de beneficiamento, como a do exemplo exposto pela OL Itumbiara 03. Ainda que a localização da matéria prima utilizada pela *Ingreidion Incorporated* seja produzida em Goiás, isso nada muda para a indústria, certamente o custo do frete não representa um custo determinante que justifique a instalação de uma refinaria próximo as áreas em que a produção da matéria prima se realiza, além disso o mercado consumidor onde a *Ingreidion Incorporated* mantém fábricas é notadamente um potencial locacional decisivo.

Assim como as demais OLs em Itumbiara, o modal de transporte utilizado é o rodoviário, contam com poucos trabalhadores em regime de CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) e não possuem armazém e não executam a atividade de gestão de estoque e armazenamento. A *OL Itumbiara 03* mantém apenas seis empregos diretos e durante os picos da safra o número de caminhoneiros terceirizados é de aproximadamente 200 caminhoneiros.

Cabe pontuar que alguns questionários não foram relatados no presente trabalho pela semelhança na organização, na composição dos tomadores de frete e forma de atuação. Percebemos que houve reincidências de casos de Transportadoras que mantem número reduzido de funcionários, basicamente os do corpo administrativo e os demais são terceirizados, especialmente os caminhoneiros autônomos.

De acordo com a literatura destacada ao longo do segundo capítulo do presente trabalho, esses “Operadores Logísticos” são, na verdade, transportadoras e de acordo com a legislação brasileira são classificados como Empresas transportadoras de Cargas – ETC e os caminhoneiros são classificados como Transportador autônomo de carga – ETC. Diante a notável diferença entre OL e TAC e a constatação que o Logproduzir não se restringe a OLs, consideramos válido aprofundar a análise para esse formato de agente de transporte.

3.5 - A centralidade do ETC e TAC para a mobilização das rede técnica de transporte rodoviário em Goiás.

Segundo Senço (apud Huertas, 2013, p.28) a predominância do modal rodoviário sobre os demais conduziu a uma situação *sui generis*, criadora de um novo tipo de transportador: (...) o carreteiro, motorista que adquire um caminhão e aluga seus serviços a terceiros. “Está aí, portanto, a origem tanto do autônomo quanto do distribuidor” (HUERTAS, 2013, p. 28).

A intensa migração de caminhoneiros da região sul rumo a região centro Oeste na década de 1970 estes sem objetivo de fixar residência, deslocavam-se a procura de trabalho nas lavouras de soja, sobretudo no Mato Grosso do Sul e em Goiás Trata-se, para Kapron (2012), da base empresarial do transporte rodoviário de carga que, naquele contexto, muitos caminhoneiros se transformaram em pequenos empresários ao criar empresas de transporte de cargas.

Em estudo do IBGE sobre o transporte rodoviário de cargas no Brasil, publicado em 1981 é possível acompanhar o crescimento do número de empresas de transporte rodoviário de carga no Brasil. Em 1968 havia 734 empresas, número superado já nos anos subsequentes. De 1969 a 1970 os números registrados foram de 1.394 empresas, chegando a 6.937 empresas em 1978, um aumento considerável no intervalo de apenas uma década. O aumento no número de empresas de transporte de carga ocorre paralelamente ao crescimento da rede rodoviária pavimentada e ao aumento no número de caminhões. Em 1955 a extensão da rede rodoviária pavimentada no Brasil era de pouco mais de três mil quilômetros, ao passo que em 1970 registrava-se a extensão de mais de 49 mil quilômetros.

Kapron (2012, p.47) menciona “nas últimas cinco décadas tem havido alterações no tipo de registro jurídico dos empreendimentos do transporte rodoviário de cargas do país”. O autor destaca que a houve significativa alteração a partir da vigência da lei n. 11.442 do ano de 2007. A lei em questão estabelece o transporte rodoviário de cargas como o realizado “por conta de terceiros e mediante remuneração”, sendo “atividade econômica” de “natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência” tendo dependência de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Para fins de registro, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) identifica algumas categorias que compõem o transporte de carga que devem obrigatoriamente registrar-se junto ao RNTRC, a saber:

Quadro 8: Categorias do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)

Categoria	Descrição
Transportador Autônomo de Cargas – TAC	Pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;
Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC	Pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no

	transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional.
Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC	Sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados.

Fonte: Resolução nº 4.799 da Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Huertas (2013) sinaliza que houve inúmeras tentativas de normatizar o setor, todas elas anteriores a lei 11.442 do ano de 2007. O autor em questão cita que o primeiro decreto com vistas a estabelecer normas para o setor data de 1963 e que o mesmo não avançou. Posteriormente, em 1974, outra possível normatização do setor de transporte rodoviário de carga é novamente posta em discussão, mas, de modo semelhante, também não foi levada a cabo. A esse respeito, Huertas (2013, p. 34) levanta a seguinte questão:

Será que realmente interessava ao governo federal, naquele contexto, disciplinar o transporte rodoviário de carga? Ora, amplas zonas do Centro Oeste e da Amazônia estavam sendo rasgadas por “rodovias pioneiras”, e para o sucesso das empreitadas correlatas que se propunham (ocupação e colonização) era altamente necessária àquela competição desleal de aventureiros. Muito provavelmente, também não seria de interesse da União breçar o avanço dos autônomos, que inundavam as áreas mais consolidadas e os rincões mais longínquos com a determinação de rodar o Brasil sobre quatro rodas.

Por fim, em 2007 ocorre a regulamentação do setor (Lei 11.442/07) que cria mecanismos para que seja realizado o cadastro de empresas de transporte de carga, cooperativas de transporte e motoristas autônomos, como já destacados anteriormente. Outra obrigatoriedade no escopo da lei que dispõe sobre o seguro de carga e emissão do conhecimento de transporte eletrônico de carga, uma obrigatoriedade para todas as categorias. Cabe pontuar que a lei em questão não sinaliza para a existência de algum mecanismo de controle no preço do frete. Portanto, o TRC no Brasil possui uma regulação estabelecida recentemente (2007), o que pode ser atribuído à necessidade intrínseca à cadeia da circulação, ainda que não interfira na formação do preço do frete.

Tabela 10: Dados das Categorias do registro Nacional de Transportadores Rodoviários de cargas (RNTRC) - 2016

Tipo do Transportador	Registros Emitidos	Veículos	Veículos/ Transportador
-----------------------	--------------------	----------	-------------------------

Autônomo	622.789	779.268	1,3
Empresa	158.200	1.156.580	7,3
Cooperativa	344	21.521	62,6
Total	781.333	1.957.369	2,5

Fonte: Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Atualizado em 23/10/2016

O surgimento dos agentes que compõem o transporte rodoviário de cargas, aliado a um escopo normativo recente e a generalização da rede rodoviária marca a difusão do meio-técnico-informacional pelos lugares e demonstra que, os prestadores de serviços Logísticos são agentes mobilizadores das redes técnicas e são fundamentais para a expansão do capital pelos lugares. Essa difusão, amplamente seletiva, mantém as desigualdades regionais e elege pontos, ou mesmo rotas privilegiadas no que diz respeito à fluidez de mercadorias e de capital.

As variáveis que orientam a compreensão dos processos de circulação pela rede rodoviária vão além da matriz origem destino da carga. Elementos como a frequência da rota, sazonalidade da produção, carga de retorno e a ação dos agentes que organizam esse processo propicia elaborar uma visão mais condizente da geografia da circulação em Goiás.

A fim de contribuir nesse sentido, buscou-se conhecer a ação das ETCs que mobilizam, sobretudo, o transporte de graneis sólidos em Goiás. Para tanto, foi realizado trabalho de campo no município de Rio Verde. O município foi escolhido devido o número considerável de ETCs e pelo fato de as empresas estarem localizadas em pontos estratégicos, uma espécie de aglomerado de transportadoras, o que facilitou a coleta de informações em diferentes empresas transportadora de cargas, além de possibilitar o diálogo com um importante agente no contexto da circulação em Goiás - o caminhoneiro.

A importância de Rio Verde para a logística do agronegócio em Goiás se explica por ser “origem e destino dos principais fluxos intraestaduais e interestaduais de Goiás, respectivamente a Goiânia e Santos” (HUERTAS, 2013, p. 359). Cientes da centralidade dos ETCs e TACs para o circuito produtivo da soja realizamos uma visita em dois pontos, no o posto de combustível Campestre, localizado as margens da rodovia BR-060, km 388, onde existem 22 ETCs, e no posto de combustível Horizonte, localizado no entroncamento da BR-0-60 com BR-452, onde atualmente funcionam aproximadamente 20 transportadoras.

Em campo realizado no dia 25/07/2016, no posto de combustível Campestre e no posto de combustível Horizonte, entrevistamos os proprietários de 10 ETCs, além de motoristas autônomos que aguardavam a oportunidade de conseguir um frete no local.

Encontramos, na ocasião, empresas que possuíam desde 36 anos de funcionamento até empresas com apenas cinco anos de funcionamento. Na maior parte das empresas pesquisadas, observa-se que são empresas “jovens” com média de seis anos de funcionamento.

A empresa mais antiga dentre as ETCs pesquisadas é a Transportadora Brasil Central Ltda. Essa possui 36 anos de mercado e surgiu em Rio Verde. Atualmente possui filiais na Bahia, Mato Grosso, Piauí, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Tocantins, além de pontos de apoio em Goiás localizados em Montividiu, Indiara, Mineiros e Bom Jesus. As filiais localizadas em Goiás localizam-se em Anápolis, Itumbiara e Jataí. Os cinco principais clientes tomadores de frete citados pela ETC Brasil Central foram: Cargil, L. Dreyfus, Amargi, Bunge, CGG e Algar. A frota própria é composta por 68 caminhões, sendo 36 do tipo bitrem graneleiros e 32 caminhões bicaçambas,, ambos com idade média de 6 anos. Os chamados caminhões agregados contabilizam 300 veículos e o número de caminhoneiros autônomos cadastrados supera os 30 mil contatos. A meta estabelecida pela empresa para a quantidade de tonelada transportada, anualmente, considerando apenas o estado de Goiás e o de Mato Grosso é de 1 milhão e 900 mil toneladas de grãos. Segundo a empresa as metas são assim distribuídas:

Quadro 9: Metas de volume de carga a ser transportada anualmente pela Transportadora Brasil Central Ltda.

Município/estado	Tonelada transportada
Rio Verde	800 mil
Jataí	300 mil
Mato Grosso	800 mil

Fonte: informações coletadas em campo, Julho de 2016

Ainda segundo a ETC Brasil Central o volume aproximado de carga transportada por ano é de 4,5 de toneladas, sendo a média de 375 mil toneladas para as filiais, com exceção de Rio Verde e do Estado do Mato Grosso, ambas contribuindo com 800 mil toneladas por ano. As rotas de escoamento dos grãos fretados no norte do Mato Grosso seguem para os portos do estado do Pará. Do total transportado, segundo a ETC, 70% se destina ao mercado externo e apenas 30% fica no mercado interno. O principal destino da carga segue para os portos de Santos e Paranaguá pelo modal rodoviário, com exceção das cargas de propriedade da Caramuru, *Louis Dreyfus* e Roseira que escoam por São Simão.

Outra rota foi especificada pela ETC Brasil Central, segundo a empresa, quando os fretes estão mais caros devido à alta da safra, três rotas são bastante utilizadas a pedido das

empresas tomadoras de frete, a primeira é por Araguari-MG, a segunda é por Uberlândia e por fim, a terceira em Uberaba, municípios em que há pátios de carregamento e linha férrea da Vale S.A.

Embora o modal ferroviário seja, em tese, aquele que oferece o custo de transporte menos oneroso, ainda assim, este é explorado com maior ênfase quando ocorre o período da safra e consequentemente a alta do frete.

Colavite e Konishi (2015, p. 9) mencionam que o transporte ferroviário é 3,5 vezes mais barato que o rodoviário e o transporte rodoviário tem um vida útil de 20 anos a menos em comparação com o modal ferroviário.

Curioso o fato de quando o frete está “mais barato” devido a escassez de cargas e por consequência a submissão dos caminhoneiros a preços módicos, as rotas pela estrada de ferro Vale. SA não é a primeira opção. Talvez, diferente do caminhoneiro, a multinacional Vale S.A não varie o preço dos fretes de acordo com a safra e nem se submeta aos valores reduzidos oferecidos pelas *holdings* do agronegócio e pela margem de lucro apropriada pela ETC, empresa que negocia junto as multinacionais do agronegócio o preço do frete.

Os custos de transporte entre o modal rodoviário e o ferroviário o primeiro apresenta-se mais oneroso (3,5 mais caro) e ainda assim, nos períodos em que os fretes mostra-se “um pouco mais barato” (tanto o rodoviário quanto o ferroviário) o frete rodoviário é a primeira opção. A partir desse questionamento, abre margem para questionar se o frete rodoviário é assim, tão oneroso quanto tentam se fazer acreditar aqueles que pagam por ele. Talvez os fretes não sejam tão onerosos quanto o discurso das *holdings* insiste em propagar.

Quanto aos procedimentos adotados para estipular o valor por km rodado por frete ,segundo as empresas pesquisadas é realizado por meio de cotação. No entanto, quem estipula o valor do frete são as empresas contratantes. Segundo informações coletadas em campo as empresas contratantes enviam a cotação contendo informações como a quantidade de carga a ser transportada, origem destino da carga, algumas exigências quanto a seguro, rastreamento e idade do veículo e o preço a pagar por km rodado. Fica a cargo da ETCs tentar devolver a cotação com o valor ainda menor, assim vence aquela ETC que conseguir pressionar os preços do frete ainda mais para baixo. Desse modo, a concorrência entre as ETCs torna-se uma constante e por sua vez, a redução na margem de lucro dos caminhoneiros autônomos que prestam serviço as respectivas ETCs também é corroído.

É comum a exposição logo na entrada das ETCs de informativos de fretes disponíveis, com detalhes de qual carga e origem/destino. (Figura 11)



Figura 12: TACs em Rio Verde (GO)

Soares e Caixeta Filho (1997) consideram que o baixo preço pago pelo frete rodoviário no Brasil tem inibido os investimentos em outras modalidades por parte da iniciativa privada e assim faz com que transportar *commodities* no Brasil não seja de fato tão oneroso quanto parece.

O mercado de frete rodoviário no Brasil não sofre nenhum tipo de controle governamental, significando que os preços são formados a partir da negociação direta entre a oferta e a procura pelo serviço. Os transportadores não estão, necessariamente, atualizados sobre todas as variáveis de seu custo para estarem aptos a negociar com os demandantes. Tais demandantes, por outro lado, podem desempenhar maior poder de negociação para obter descontos no valor do frete. (SOARES e CAIXETA FILHO, 1997, p. 186)

Os demandantes citados por Soares e Caixeta Filho (1997) são as *Holdings* do agronegócio “que dominam parte significativa da cadeia produtiva de determinados sistemas agroindustriais, do plantio ao processamento industrial. As *holdings* “operam num amplo processo de subcontratações de autônomos e empresas transportadoras [...] aqui desaparece a figura da frota própria [...] As *Holdings* configuram-se como principal agente na formação do preço do frete”. (HUERTAS, 2013, p. 335).

Em conversa com um grupo de motoristas no posto campestre em Rio Verde nos foi informado que boa parte da remuneração paga pelo frete “ficar na estrada” devido à manutenção do caminhão. Esse é um drama ainda maior para os autônomos que possuem caminhões mais antigos. Para esses caminhoneiros conseguirem uma carga de retorno é importante uma vez que ajuda nos custos. Os motoristas afirmam que o frete de retorno é ainda mais barato e que “paga apenas o Diesel”.

O esquema de baixa remuneração do frete pressiona ainda mais para que o frete de retorno seja desvalorizado. A informação verbal que obtivemos que diz que o frete de retorno é uma necessidade para cobrir os custos da viagem contribui para que o motorista aceite valores abaixo do praticado no mercado para não ficar no prejuízo. Esse esquema contribui para a apropriação da renda do trabalhador, logo mais lucro para as empresas do circuito produtivo do agronegócio, posto que as cargas de retorno sejam, majoritariamente, insumos agrícolas. Esse é um ponto relevante na análise que estamos buscando empreender no que diz respeito aos Prestadores de serviço Logístico para a apropriação das redes técnicas. Essa apropriação pode ser ilustrada por meio do no esquema geral da circulação de grãos e insumos do circuito produtivo da soja, ilustrado conforme o organograma da figura 13:

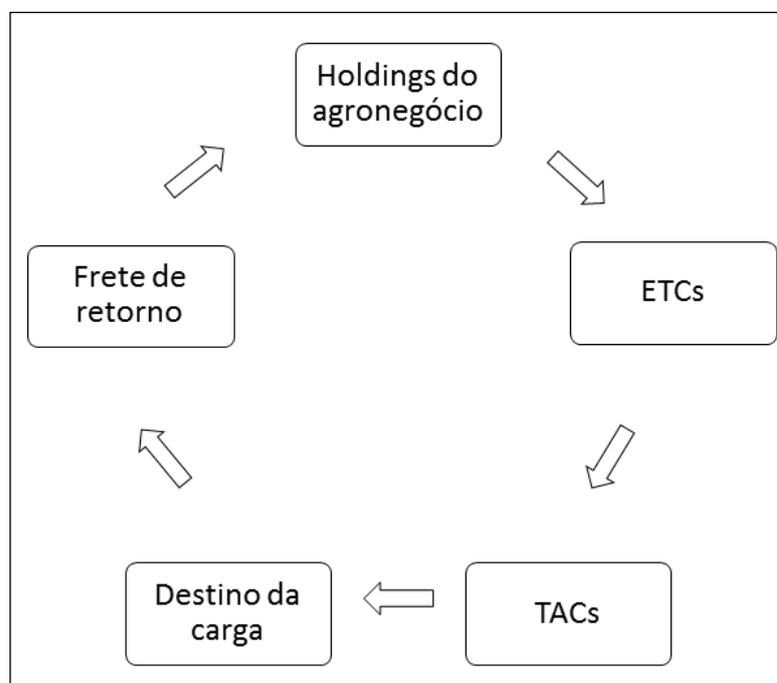


Figura 13 - Esquema geral da circulação de insumo/produto do complexo soja.

As *holdings* pressionam para que haja compressão do valor pago por km e (não por tonelada transportada) e os motoristas autônomos (TACs) tem que de desdobrar para

conseguir um frete de retorno, composto em grande medida de mercadorias que compõem o circuito produtivo da soja.

A principais mercadorias que compõem o frete retorno, segundo as ETCs e TACs entrevistados em Rio verde são fertilizantes e trigo. Duas empresas que disponibilizam carga de retorno foram recorrentes na fala dos TACs, informaram que são cargas de Calcário da empresa Belocal localizada em Minas Gerais e fertilizantes das empresas Fertipar e Multitrans localizada em Paranaguá – PR para destinos como Rondonópolis, Jataí e Rio Verde. Observa-se que os agentes dominantes do circuito espacial da produção do agronegócio beneficiam-se duplamente tanto na ida quanto no retorno do caminhoneiro aos pontos nevrálgicos de demanda de transporte de carga.

Segundo informações cedidas pela Lontano transportes (filial Rio Verde) o frete de retorno tornou-se fundamental para suprir os custos envolvidos com o transporte da carga e acrescentam que as nem todos os destinos possibilitam conseguir o frete de retorno. A rota que é mais fácil de consegui-la são as que seguem rumo ao porto de Santos e Paranaguá. As rotas com destino a região Nordeste são as mais complicadas nesse sentido (informação verbal)¹⁴.

Quadro 10: Informações das ETCs localizadas no posto Campestre em Rio Verde que responderam questionário

ETC	Tempo da ETC em Rio Verde	Principais clientes
Lontano Transportes	Cinco anos	Gargil, Louis Dreyfus, CGG, Nidera sementes, Agrex.
Rodo Primos transportes	Cinco anos	Comigo, Cargil, Granol, Brasil Foods,
G-10 transportes	Quatro ano	L. Dreyfus, Cargil, Caramuru, Comigo, Nidera Sementes.
Rodorápido transportes	Quatorze anos	Cargil, Louis Dreyfus, Gavila, Caramuru, BTC
Transportes 1500	Cinco anos	L. Dreyfus, Cargil, Caramuru, Granol e Cereal
Transportadora Paraná	17 anos	L. Dreyfus, Cargil, Caramuru, Comigo, Nidera Sementes e Granol

Fonte: Informações coletadas em trabalho de campo. Julho de 2016

Observa-se que as ETCs compartilham os tomadores de frete. Empresas como Gargil, Louis Dreyfus, Cargil, Caramuru, Granol, entre outras mobilizam um grande número

¹⁴ Informações cedidas pelos funcionário da Lontano Transportes.

de ETCs e TACs. A ampla oferta de transportadoras se dá em função de não ser necessário grandes investimentos em material rodante. As ETCs são uma agenciadora de cargas (*commodities*) que dispensa o uso de caminhões novos e sem muitas exigências quanto comparadas ao transporte de cargas refrigeradas e cargas perigosas que necessitam de veículos especiais. Assim, aquele caminhoneiro que possui um caminhão considerado “fora de mercado (informação Verbal)” pode se aventurar no transporte de grãos e se submeter aos baixos valores oferecidos, pese o fato de parte de a remuneração ficar com a ETC.

O mercado de frete para graneis sólidos (açúcar, milho, soja e farelo de soja) possui “picos” em determinada região de acordo com o período de safra, que por sua vez, não ocorre simultaneamente entre as regiões brasileiras. Dessa forma, caminhoneiros do Rio Grande do Sul deslocam-se a procura de trabalho em Goiás e Mato Grosso e vice versa, fazendo com que haja excesso de demanda e queda no preço do frete. Observamos as placas dos caminhões estacionados no posto de combustível Campestre e no posto Horizonte em Rio Verde e muitas indicavam que eram do Paraná e Rio Grande do Sul e São Paulo.

Tabela 11: Dez principais municípios em Goiás quanto ao numero de ETC e TAC

MUNICÍPIO	ETC	TAC
Goiânia	1451	9434
Jataí	1080	1202
Anápolis	487	4574
Itumbiara	434	1503
Aparecida de Goiânia	392	2006
Rio Verde	349	2350
Catalão	213	1071
Luziânia	141	1137
Itaberaí	129	384
Senador Canedo	114	388

Fonte: RNRTC, acessado em 05/05/2016

No Estado de Goiás existem 4815 ETCs registradas junto ao RNRTC, e destas 3017 concentram-se em Goiânia, Jataí e Anápolis, o que representa 62% do total de ETCs no estado. As ETCs localizadas em Jataí, Rio Verde e Itumbiara são, em sua maioria, transportadoras de graneis sólidos (soja, milho e farelo de soja). As ETCs localizadas na região metropolitana abarca um escopo mais amplo no que diz respeito a tipo de carga transportada. As ETCs e TACs em Goiás estão assim distribuídos conforme a figura 8:

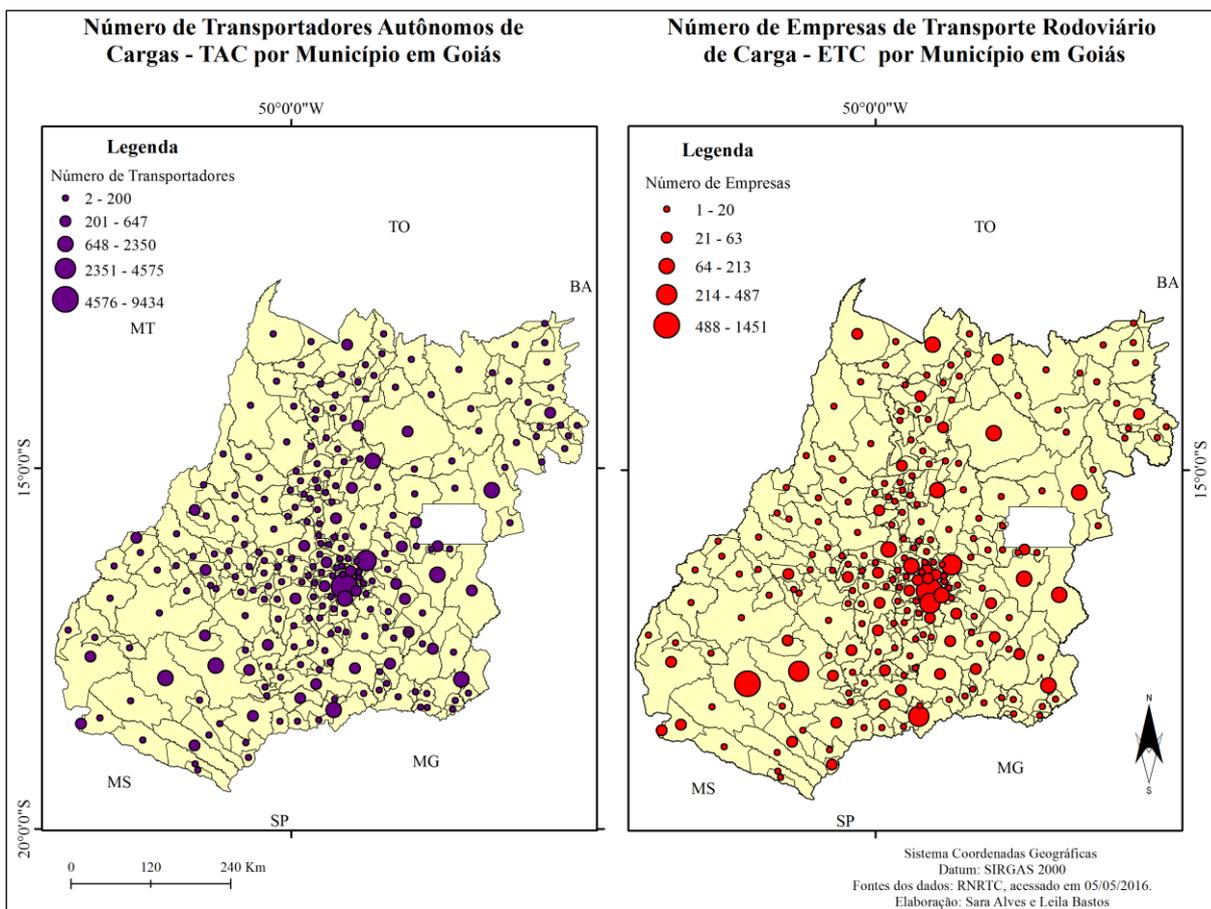


Figura 14: Número de ETCs e TACs por município em Goiás.

Quanto as ETCs é certo que estas representam o tipo de Prestador de Serviço Logístico - PSL que predomina em Goiás, especialmente na porção do territorial em que o agronegócio apresenta elevada produtividade, notadamente na região centro sul do Estado. As ETCs do complexo soja dispensam investimento em ativos fixos para armazenagem e gestão de estoque, uma vez que realizam apenas o serviço de transporte da carga, por esse motivo essas não são consideradas Operadores Logísticos.

Sobre a geração de empregos aos terceirizados nada garante que são caminhoneiros que residem no território goiano, uma vez que a sazonalidade da produção, diferenciada nas mais variadas regiões e centros produtores no Brasil, faz com que caminhoneiros de outros estados venham disputar por fretes em Goiás no período de safra, de modo que a contrapartida de geração de empregos para a população goiana, ainda que terceirizada, não é uma garantia.

Observar o padrão das rodovias em Goiás em conjunto com a ação e localização dos agentes que a mobilizam vai ao encontro do posicionamento de Huertas (2014, p.51) em defender a existência de eixos nodais do agronegócio no Brasil, sendo um deles o eixo Jataí – Rio Verde – Itumbiara. Os eixos nodais coincidem com o traçado das rodovias federais

inseridas no plano de concessões. O período atual das rodovias em Goiás pode ser caracterizado como uma fase em que está se delineando o “controle da fluidez a partir das concessões” (ARRAIS, CASTILHO, AURELIO NETO, 2016 p.77)

A concentração de ETCs e TACs e OLs em municípios como Jataí, Rio Verde, Goiânia e Anápolis quando interpretados junto a perspectiva da gestão da rede rodoviária aos quais os mesmo fazem uso, vemos o trato do Estado para com os interesses corporativos que apresentam pouco, ou nenhum, comprometimento do desenvolvimento de todo o Estado e não apenas que algumas áreas de influencia dos agentes hegemônicos.

Considerações finais

No decorrer deste trabalho tentamos compor uma narrativa que considerasse não apenas a rede técnica, mas também os agentes que a mobilizam. Abordamos, ainda que em linhas gerais, a logística que se delineava em Goiás quando da presença viva da ferrovia, e aquela do início do “rodoviarismo” em Goiás, período em que a logística poderia ser chamada de “pré-corporativa”. Posterior a essa narrativa, nos designamos a compreender a “modernização territorial” (CASTILHO, 2014) juntamente a perspectiva da logística corporativa enquanto atributo da modernidade (SILVA JUNIOR, 2009). Dentre os atributos da logística corporativa o Operador Logístico é uma de suas expressões máximas. Todavia, embora os Operadores Logístico não constituam uma rede técnica em si, este é um dos agentes que conferem uso à rede, a alma, portanto, pôde contribuir aos estudos dos sentidos da modernização territorial em Goiás.

Buscamos ainda, pontuar que as ações impostas pelos agentes envolvidos no aparelhamento do território, decorrem, sobretudo, do modo como criam, reformulam, ou mesmo eliminam as normas. Há, pois, uma racionalidade estranha aos lugares que circula com o apoio técnico e informacional do conjunto de agentes que compõem a logística corporativa em Goiás.

O conjunto de agentes que compõem a logística corporativa de transporte em Goiás é variado. Existem diferentes formatos de prestadores de serviços logísticos, além dos OLs, observamos a centralidade das ETCs e TACs para o transporte de carga em Goiás, principalmente as cargas que compõem o circuito espacial de produtos agrícolas.

Os diferentes tipos de Prestadores de Serviço, mesmo os mais “simples”, desde o carreteiro, passando pelas ETCs e TACs até o maior dos Operadores Logísticos, todos, sem exceção, fazem parte do processo de modernização do território. Ainda que a atuação se realize em diferentes escalas, não há, pois, prestadores de serviços “atrasados” em comparação a prestadores de serviços logísticos ditos “modernos”. Todos eles, no limite de sua capacidade de atuação, contribuem para a espacialização dos processos modernos.

É verdade que há porções do território em que a manifestação do capital se expressa com menor ênfase, contudo, não há porções do território isentas da modernização. Há, na verdade, densidades diferenciadas em função dos fluxos que perpassam as redes

técnicas. Por exemplo, o norte goiano não possui nenhum OL, isso não significa que estejam à margem de uma leitura da atuação dos OLs em Goiás.

Algumas porções do território, é certo, destacam-se na dinâmica dos fluxos e figuram como áreas estratégicas para a localização dos OLs vinculados ao Logproduzir, assim como a localização dos ETCs e TACs em Goiás. As áreas sob influência mais incisiva do capital, como Goiânia e região metropolitana, bem como importantes cidades médias, como Rio verde, Catalão, Itumbiara, Jataí, para citar apenas algumas cidades intermediárias na hierarquia urbana, constroem relações espaciais das mais variadas. Vimos que as relações espaciais consubstanciadas pelos OLs em Goiás estão circunscritas ao circuito espacial da produção automobilística, circuito espacial produtivo da cana, circuito espacial da produção de fármacos e também ao circuito espacial da produção agrícola, esse último circuito, vimos, é o que se vincula, diretamente e com maior relevo junto aos TACs e ETCs.

Diante do que foi exposto é patente o protagonismo da rede rodoviária em Goiás para a circulação da produção em escala nacional. Essa rede, mobilizada por prestadores de serviços logísticos que, devido a suas ações, atuam como “catalisadores” da rede rodoviária em Goiás, posto que facilitam e estimulam o uso feito as redes técnicas, haja vista as inúmeras empresas de transporte de carga e caminhoneiros concentrados em pontos que se constituíram como ponto nevrálgico para a logística de *commodities* agrícolas ao longo da rodovia BR 060, mais precisamente no posto de combustíveis Horizonte e Campestre, ambos em Rio Verde.

A diversidade de circuitos produtivos aos quais os OLs, ETCs e TACs movimentam, formam redes de serviços indispensáveis a profusão de normas e comandos na globalização. Vimos desde Operadores controlados por *holdings* e multinacionais, até aqueles prestadores mais “simples”, com poucos funcionários, alguns agregados e terceirizados que indiretamente, atendem as mesmas *holding* do agronegócio. Logo, não existem pares opostos e separados na dinâmica da logística de transporte em Goiás, todos vinculam-se aos processos da modernização.

O discurso dos agentes ligados à logística corporativa assenta-se na narrativa que prioriza o *Corporativo* e o *competitivo*. Contudo, a contradição se encontra justamente na incompatibilidade desses dois conceitos. Primeiro, o discurso desses agentes se mostra incoerente, pois considera que a logística é um elemento *Per se* da modernidade e que todas as formas de transporte, armazenagem e estoque que não se adequem a logística corporativa é considerado como atrasado e isolado da modernidade.

Cumpra lembrar que *corporativo* é relativo a tudo aquilo que é próprio a corporação, logo implica em certo nível de cooperação entre os agentes. Isso posto, a ideia

de *competitivo* possui, por conseguinte, em de conseguir superar o outro. Assim, sem dúvida, há um componente, ainda que implícito, de rivalidade como norma. A contradição está justamente na ideia de “cooperação entre rivais”. O aparelhamento corporativo do território calcado no discurso da competitividade e do corporativismo no âmbito do processo de modernização impõe que sejam criadas regras ou mesmo que regras sejam eliminadas. Em outras palavras, é a nítida interferência no sistema de normas do território. Isso se materializa nas ações cada vez mais agressivas dos agentes, que interferem e manipulam a política a favor de interesses privados.

Vários foram os exemplos que utilizamos para evidenciar a manipulação política por parte dos agentes dominantes. Um deles, o próprio Logproduzir, criado inicialmente para atender a indústria de alimentos, precisamente a Arisco (atual Unilever), em seguida se estende para beneficiar os OLs escolhidos pela indústria automobilística já previamente instalada em Goiás, usufruindo de incentivos fiscais, financeiros, doação de terras, dentre outros benefícios. Outro exemplo se refere a criação de mecanismos para descaracterizar o plano diretor de Goiânia, de modo a viabilizar que uma área residencial fosse tomada por transportadoras, muitas delas partícipes do Logproduzir.

O sistema de normas compreende, dentre outras tantas normas, o sistema de tributação, esse em especial, é alvo de interferência por parte dos agentes nesse momento de globalização. Todavia, a contraditória ideia de “cooperação entre rivais” cria descompassos nesse sistema normativo. Isso foi evidenciado quando pontuamos o Logproduzir como mecanismo de alívio tributário para que as empresas possam ampliar a densidade de seus fluxos. Todavia, esse descompasso tributário consubstanciado pela guerra fiscal, desmantela com qualquer ideia de cooperação, visto que direciona para uma competição entre os entes federados.

Ainda a respeito do Logproduzir e seus rebatimentos territoriais para Goiás, embora não tenha sido o nosso objetivo entrar no mérito se o conjunto de subprogramas que compõem o Produzir é eficiente para o desenvolvimento de Goiás, percebemos que o Produzir poderia ser melhor organizado no que diz respeito aos seus subprogramas. Por um lado vimos que o Logproduzir, dentro da totalidade de subprogramas do produzir, é aquele destinado a logística em Goiás. Por outro lado, porém, detectamos que este programa não foi criado com base em um conhecimento prévio do contexto dos agentes do transporte de cargas em Goiás, logo, concluímos que o Logproduzir não foi criado para atender as demandas mais urgentes com relação aos caminhoneiros, agentes que fazem, de fato, a logística de transporte de cargas funcionar em Goiás.

Quando observado os prestadores de serviços logísticos em Goiás, as ETCs e TACs são os de maior relevância no contexto do transporte rodoviário de cargas. São estes que mobilizam o circuito espacial da produção agrícola, o mais relevante circuito produtivo, no ponto de vista do capital em Goiás. Logo, as ações deveriam ter sido direcionadas a esses ETCs e, sobretudo aos autônomos, os TACs, agentes centrais para a mobilização produtiva do território em Goiás. Esses agentes, em especial os caminhoneiros que constituem os chamados TACs são extremamente carentes de políticas que proporcionem produtividade e qualidade no trabalho. São agentes que lidam com veículos considerados precários devido à idade da frota e tem que se submeter aos valores de frete defasados e custos de manutenção superior ao que é gasto com frotas mais novas. Enfim, a logística em Goiás, no âmbito do Logproduzir está longe da realidade dos trabalhadores que a protagonizam. Levando-se em conta o que foi apresentado, observa-se que o Logproduzir não atingiu o que, em tese, seria o maior objetivo do programa: gerar empregos e tornar o Estado de Goiás mais competitivo e menos desigual, social e territorialmente.

Uma informação interessante que nos fez pensar na limitação que o Estado possui para atrair indústrias, ainda que pareça o contrário, consiste no dado que “a cadeia produtiva da soja, em que existem mais 115 produtos que podem ser retirados dela. “Em Goiás só se retiram três: lecitina, farelo e óleo (SANTOS, 2012) . Embora Goiás apresente matéria prima em abundância, o beneficiamento de grande parte do que pode ser extraído da soja ainda permanece nas áreas concentradas do país, assim a diversidade de produtos extraídos da cadeia da soja, em sua quase totalidade é beneficiado fora do estado de Goiás.

Diante do exposto, certamente não foram os benefícios fiscais oferecidos pelo governo do Estado que fizeram estes OLS instalar-se em Goiás. O interesse por parte das OLS explica-se pela fragilidade normativa, sindical, ambiental, pelo perfil econômico do Estado e não somente pela “ajuda fiscal” oferecida por meio de “políticas públicas”. Logo, a vantagem locacional, precisamente para as prestadoras de serviços logísticos não advém dos incentivos fiscais e sim das possibilidades de promover interações espaciais entre agentes de forma lucrativa, em que a “mercadoria” que comercializam é a mercadoria tempo. Isso posto, pode-se afirmar, com segurança, que as empresas prestadoras de serviços logísticos, em especial os OLS instalados em Goiás, contribuem para a territorialização do capital em Goiás a despeito de qualquer incentivo fiscal.

As empresas internacionais do segmento de logística, como vimos, foram determinantes para a evolução dos prestadores de serviços logísticos no Brasil e também em Goiás. A entrada agressiva do capital internacional possibilitou a compra de empresas

nacionais de transporte por multinacionais, como a compra da Rapidão Cometa por um dos OLs vinculados ao Logproduzir, a multinacional de origem holandesa *DHL*, atual OL que é central para a mobilização do setor farmoquímico no mercado nacional e internacional.

Os elementos até aqui apresentados, foram uma tentativa de compreender como manifestou-se territorialmente a logística corporativa em Goiás. Vimos que o Estado, ao adotar uma política administrativa que prioriza as concessões e parcerias com empresas privadas e ao assumir o posicionamento de oferecer incentivos e perdões fiscais tem aproximado, efetivamente, mais de uma conduta pautada na incapacidade administrativa do que uma “gestão inovadora” (como tenta fazer parecer).

As taxas de pedágio resultado das concessões das rodovias são um mecanismo questionável, haja vista que há outros impostos que destinam-se a manutenção das rodovias. O pedágio torna a margem de lucro do caminhoneiro ainda mais reduzida. A narrativa de um desses caminhoneiros aponta que, “A transportadora fala que paga a taxa de pedágio, ela coloca na nota, é verdade, mas o valor do frete já deveria ter aumentado antes, no fim das contas sai do nosso bolso mesmo” (informação verbal)¹⁵ Portanto, abrir mão do controle da rede técnica e torna-la segregadora e antidemocrática, haja vista o custo social advindo do aparelhamento do território para atender das demandas hegemônicas.

Há alternativas que podem ser levadas em consideração quando da organização do território, quem sabe, uma logística para os “pequenos”, tal como insistia a Geógrafa Bertha Becker¹⁶. A autora supracitada defendia uma logística que viesse a mobilizar o território para o bem comum da sociedade de forma produtiva. Becker acreditava que o caminho a ser trilhado deveria priorizar o fortalecimento das redes de mercado interno, inclusive com o desenvolvimento de uma logística de pequena armazenagem e distribuição intermodal para suplementação alimentar para produtores familiares. Esse desafio caberia ao Estado, juntamente a participação da sociedade com vistas à autonomia e fortalecimento das redes para promover a mobilização produtiva do mercado interno. Uma logística que carregasse outros sentidos territoriais, que fosse, de fato, estratégica para o desenvolvimento do país, diferente da logística corporativa que foi apresentada ao longo deste trabalho.

¹⁵ Fala de um caminhoneiro ao ser questionado sobre os pedágios. Rio Verde (GO)

¹⁶ Considerações da geógrafa Bertha Becher sobre Logística e Configuração do Território Brasileiro durante a Reunião Anual: Um novo olhar sobre a Amazônia das corporações e movimentos sociais, ocorrido em julho de 2006. Disponível em:< http://www.ufcg.edu.br/prt_ufcg/assessoria_imprensa/mostra_noticia.php?codigo=2732> Acessado em 17 de Jun. 2016

Referências

ARBIX, Glauco. Políticas do desperdício e assimetria entre público e privado na indústria automobilística. **Rev. Brasileira de Ciências Sociais**. vol.17 n.48 São Paulo. 2002, p. 80-95

ALVES, Giovanni. trabalho e sindicalismo no brasil: um balanço crítico da “década neoliberal” (1990-2000) **revista de sociologia e política**, Paraná v. 19, p. 71-94 nov. 2002.

AMATO NETO, João. Reestruturação industrial, terceirização e redes de subcontratação. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v.35, n.02, p.33-42, 1995.

ARANTES, Thiago Gervásio Figueira. **Base conceitual e metodológica do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT): Uma Leitura geográfica**. 2012. 251f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia.

ARRAIS, Tadeu Alencar. **A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano**. Goiânia: Vieira, 2007

_____, Tadeu A; CASTILHO, Denis; NETO, Onofre P. Aurélio. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR- 153 no Centro-Norte brasileiro. **Geographia** - vol. 18, no 36. 2016, p. 63-85

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.

_____, Josef. **Transportes e Industrialização no Brasil no Período de 1885-1985: o caso da indústria Siderúrgica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1991.

_____, Josef. Infraestrutura de logística e Transporte: análise e perspectivas In: SILVEIRA, Marcio Rogério. (Org.) **Circulação, transportes e logística: Diferentes perspectivas**. São Paulo Outras Expressões, 2011. p. 217-246

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Tradução: Hugo. T. Y. yoshizaki. ed. 1. São Paulo: Atlas, 2013

BECKER. Bertha Koiffmann. Logística e Nova Configuração do Território Brasileiro: Que Geopolítica Será Possível? In: DINIZ, C. C. (Org.). **Políticas de Desenvolvimento Regional: Desafios e Perspectivas à Luz das Experiências da União Europeia e do Brasil** Brasília: Ministério da Integração – IICA, 2007. p. 108-128

BENKO, Jorge. Mundialização da Economia, Metropolização do Mundo. Revista do Departamento de Geografia. São Paulo. V. 15. p. 45-54. 2002

BEY, et al. Nuevas perspectivas para la geografía de los transportes. Algunas aportaciones temáticas y conceptuales del nuevo milênio. In: **Circulação, transporte e logística: Diferentes perspectivas.** (org.) SILVEIRA, Marcio Rogério. Outras Expressões, São Paulo, 2011

BORGES, Barsanufu Gomides. **O despertar dos dormentes.** Goiânia: Editora da UFG, 1990.

BRAGA, Vanderlei. Logística, planejamento territorial dos transportes e o projeto dos Centros Logísticos Integrados no Estado de São Paulo. **E-premissas: revista de estudos estratégicos.** n. 03, p. 68-92, jan/ jun. 2008

_____, Vanderlei. **Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG).** 2013. 219 f. Tese (doutorado em Geografia). Instituto de Geociências Universidade da Universidade Estadual de Campinas. São Paulo.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Logística e Transporte: relatório executivo. Brasília, 2007

BRASIL. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Logística e Transporte: relatório executivo. Brasília, 2012

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Resolução número 4.799, de 27 de julho de 2015.* 1998. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/cedoc/resolucao4799%20pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

CALCIOLARI, Ricardo Pires.. **Aspectos jurídicos da guerra fiscal no Brasil.** Cad. Fin. Públ., Brasília, n.7, p. 5-29, dez. 2006

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica Globalizada. **Revista da ANPEGE.** v. 3, 2007

_____, Ricardo Abid; FREDERICO, Samuel. Espaço Geográfico, produção e movimento: Uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial da produção. **Sociedade & Natureza,** Uberlândia. V. 22, dez. 2010. p, 461-474

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás.** 2014. 221 f. Tese (doutorado em Geografia). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Sócio Ambientais. Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

CASTRO, Rubens Ferreira. **A Terceirização no Direito do Trabalho.** São Paulo: Malheiros, 2000

CASTRO, M. et al. **Cadeia Produtiva do Leite em Goiás: uma análise para o Território Estrada de Ferro.** Conjuntura Economica Goiana, n° 30, 2014. P. 83-98

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo. Xamã, 1996

COLOMBINI, Wagner. **Integração Logística: modelagem e perspectivas**. FIESP, São Paulo, Junho, 2011. Disponível em: < <http://pt.slideshare.net/FIESP/wagner-colombini>> acesso em: 14/07/2015

CORÓ, Giancarlo. Logística, economia global e desafios para o Made in Italy. In: MONIÈ, Frédéric; SILVA, Gerardo. (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. p. 99-142

CORRÊA, Roberto Lobato. **O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 50 (2), p.107-124, abr./jun. 1988.

_____. Dimensões de análise das redes geográficas. In: _____. Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 107-118

_____. **Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente**. Cidades. V. 09 n. 16 2011, p. 199-218

COIMBRA JUNIOR. Os alicerces do comércio atacadista de Uberlândia. Gazeta do Triangulo.dez.2013. Disponível em <http://gazetadotriangulo.com.br/tmp/colunas/os-alicerces-do-comecio-atacadista-de-uberlandia/> acessado em 02/06/2015

DIAS, Leila Christina. Redes de informação, grandes organizações e ritmos de modernização. **Revista Eletrônica a de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas**. Jun. de 2007, nº 2 , vol. 01, 2007

DIAS, Elder. Moradores denunciam tomada de região de chácaras por transportadoras. **Jornal Opção**. Ed. 1930. Goiânia. Edição 1930 jun. 2012. Disponível em <http://www.jornalopcao.com.br/posts/reportagens/moradores-denunciam-tomada-de-regiao-de-chacarar-por-transportadoras> Acessado em 13/09/2016

FIGUEIREDO, Kleber Fossati; MORA, Dinia Maria Monge. A segmentação dos Operadores Logísticos no mercado Brasileiro de acordo com sua capacitação para oferecer serviços. **RAC-Eletrônica**, v. 3, n. 1, p.123-141. Jan/Abril. 2009

FIGUEIREDO, Liana Almeida; NOVAES, Antônio Galvão. **A tecnologia de informação e o potencial competitivo da indústria de prestação de serviços logísticos** In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, XXIV. 2014 Florianópolis. Anais.ENEPEG, 2004.p.802-809

FLEURY, Paulo. Vantagens Competitivas e Estratégicas no Uso de Operadores Logísticos. Rio de Janeiro **CEL/ Coppead**, 1999.

FLEURY, Paulo; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo, Atlas. 2000.

GALVÃO, Olímpio J. de Aroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. **Planejamento e o políticas públicas** nº 13 - jun. De 1996 p. 183-212

GATTI JUNIOR, Wilian. De operador a integrador logístico: um estudo de caso na indústria de saúde animal. **Gestão Industrial** v. 7, n. 2. 2011. p. 89-111

GODOI, Cintia Neves. **O Sudoeste Goiano e a rede técnica produtiva: Fluxos e dinâmica no interior do território**. 269f. Tese (doutorado) Instituto de Estudos Sócio Ambientais. Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal de Goiás. Goiânia. 2012.

GOIÁS (Estado). Decreto nº 5.835, 30 de Set. de 2003. Regulamenta o incentivo Apoio à Instalação e Expansão de Empresas Operadoras de Logística de Distribuição de Produtos no Estado de Goiás - LOGPRODUZIR, subprograma do Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás - PRODUZIR. Goiás, 2003.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 2 ed. Edições Loyola. São Paulo.1992

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Anablume, 2005

HUERTAS, Daniel Monteiro. Fluidez territorial nas áreas de expansão da fronteira agrícola no período da globalização. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 34, 2013. p. 178-194.

_____, Daniel Monteiro. Dinâmicas territoriais dos eixos nodais que comandam a logística rodoviária do agronegócio no Centro-Oeste brasileiro. **Ateliê Geográfico**. Goiânia, v. 8, n. 2, ago. 2014 p.38-64

IBGE. Empresas de transporte rodoviário Empr. Transp. Rod. . v. 8 – 1981.. 0. Rio De janeiro, Julho. 1984 .Disponível em

IBGE. empresas de transporte rodoviário 1968 - 1969 – 1970 Rio de Janeiro, agosto de 1974

KAPRON, Antônio Rafael. História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas. 2012. 201f. (Mestrado em História) Programa de Pós Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas. Rio Grande do Sul.

LANGLEY JUNIOR, John. *Third-Party Logistics Study: Results and Findings of the 18th Annual Study*. **Armstrong & Associates**, 2014.

LINHARES. História política do abastecimento (1918 a 1974) Brasília, Binagre, 1979]

LIMA, Lisandra Rosa Rodrigues. **A evolução dos prestadores de serviços Logísticos no Brasil: o surgimento dos 4PL**. 2004.140f. (mestrado em engenharia de produção e

sistemas). Departamento de Engenharia de produção e Sistemas. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

LAMOSO, Lisandra Pereira. Fluxos e redes técnicas no comércio de minério no território brasileiro. In: **Circulação, transporte e logística: Diferentes perspectivas.** (Org.) SILVEIRA, Marcio Rogério. São Paulo, Outras, 2011, p. 355-381.

LYNCH, C. F. Logistics Outsourcing: A Management Guide. Council of Logistics Management. IL, Oak Brook, 2000.

LUNA, Mônica Maria Mendes. Operadores Logísticos. In: NOVAES, Antônio Galvão (Org.) **Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento: estratégia, operação e avaliação.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2007 p. 275-301

MARTINS, Petrônio Garcia; ALT, Paulo Renato Campos. Administração de Materiais e Recursos Patrimoniais. São Paulo: Saraiva, 2001.

MIRAGAYA, Júlio. A região de Brasília - Goiânia: formação, problemas e potencialidades. **Revista de Conjuntura** n°. 05 Jan/Mar-2001, Brasília, Distrito Federal, 2001.

MONIÉ, Frédéric. Planejamento Territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In. _____; SILVA, Gerardo (org.). A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e Logísticas dos Territórios. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

_____, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. SILVEIRA, Marcio Rogério. (Org.) **Circulação, transportes e logística: Diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 299-330

NEVES, Marco Antônio Oliveira. **Um giro rápido pela Logística mundial.** Tigerlog Consultoria e Treinamento em Logística. Maio, 2004. Disponível em: <http://www.guialog.com.br/Y541.htm>. Acesso em: 10/08/2015

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação.** Rio de Janeiro: Campus, 2001

_____. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição estratégia, operação e avaliação.** 3. ed. Rio e janeiro. Elsevier, 2007

PALETTA, Daniel Bento; MARIN, Sergio Sanches. **Do armazém ao supermercado.** São Paulo-Editora Paulus, 2014.

PASIN, et al, R. Fusões e Aquisições a Indústria e Alimentos o Brasil: Um Estudo Sobre a Gestão Financeira das Empresas. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad2002-gin-481.pdf>> Acesso em: 25 de março de 2010.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Redes, sistemas de transporte e a nova dinâmica do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. Uberlândia. **Sociedade & Natureza**. v. 21, n. 1, p. 121-129, 2009

RABELO, Jorge. Logística de cargas no Brasil: Como reduzir custos logísticos e melhorar a eficiência? *The World Bank Sustainable Development Department Latin America and the Caribbean Region*. Dez. 2011

SANTOS, Clayton. *O Transporte Marítimo Internacional*. São Paulo, Aduaneiras, 1982

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 3ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1998

_____, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e Sociedade no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001

SANTOS, Cezar. Rem Sido bom pra Goiás? **Jornal Opção**. Edição 1905 de 8 jan. 2012. Disponível em: <http://www.jornalopcao.com.br/posts/reportagens/tem-sido-bom-pra-goias> Acessado em 10 Nov. 2016

SCHERLEVAIS, Bruna Luzia. Quantificação das perdas determinadas no setor sucroalcooleiro. f. 49 (trabalho de conclusão de curso). Centro Universitário Salesiano Auxilium, Curso de Bacharelado em Química. LINS, São Paulo, 2013

SILVA, Gerardo. Logística e Território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento. In MONIÉ, Frédéric & SILVA, Gerardo (Org.). **A mobilização produtiva dos territórios: instituições e logística do desenvolvimento local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

SILVA, Aparecido Manoel da, et al. **O comércio atacadista de auto-serviço**. Colloquium Humanarum, Presidente Prudente, v. 7, n. 2, , jul/dez 2010 p. 07-16

SILVEIRA, Marcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: Construção epistemológica e perspectivas. In M.R SILVEIRA (Org) **Circulação, transportes e logística: Diferentes perspectivas**. Outras Expressões. São Paulo, 2011

_____, Marcio Rogério. Logística. In: _____. Circulação, transporte e logística.: Diferentes perspectivas. São Paulo. Outras Expressões, 2011b.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Unesp- SP, 2009

_____, Roberto França da. Circulação, epistemologia e a constituição de um ramo da ciência geográfica. **Boletim Campineiro de Geografia**. v. 2, n. 3, 2012, pg. 389-417

SINK, H. L.; LANGLEY, J. C. **A Managerial Framework for the Aquisition of Third-Party Logistics Services.** *Journal of Business Logistics*, v.18, Issue 2, p. 163-190. 1997.

SOARES, Marcelo Gimenes; CAIXETA FILHO, José Vicente. Caracterização do mercado de fretes rodoviários para produtos agrícolas. **Gestão e Produção.** 1997, vol.4, n.2, p.186-204.

Souza, Marcelo Lopes. O território: Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná E. de *et al.* (orgs.): Geografia: Conceitos e temas. Rio de janeiro: Bertrand Brasil, 1996

_____, Marcelo Lopes de de. Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial. Rio de janeiro. Bertrand Brasil, 2013

SPOSITO, Eliseu Savério; OLIVEIRA, Cássio Antunes. Eixos de desenvolvimento e políticas de concessões rodoviárias: metodologia e análise. In: Circulação, Transporte e logística.: diferentes perspectivas. SILVEIRA, Márcio Rogério.(org.). Outras Expressões. São Paulo, 2011

TREVISSAN, Leandro. **Os operadores logísticos e o uso do território brasileiro: racionalidade e fluidez aos circuitos espaciais de produção.** 2007, 182f (mestrado em Geografia).Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências Campinas.

_____, Leandro; SILVA, Adriana. Maria Bernardes da. A moderna logística no território brasileiro; contribuição à pesquisa. **Ciência Geográfica. Bauru.** V.. XVI n.2. Jan/Dez. 2012 p. 230-244

VAINER, Carlos Bernardo. Fragmentação e projeto nacional: desafios para o planejamento territorial. Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, ANPUR , XII., 2007 Anais (online) . Belém, ANPUR, 2007. Disponível em: <
<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/2411/2383>> Acesso em: 18, dez. 2016

VIEIRA FILHO, Carlos. C. M. Operadores Logísticos: panorama setorial, marco regulatório e aspectos técnicos operacionais. **Mundo Logística**, n. 46, maio/junho, 2015. p. 66-70.