

REDES, PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E USO CORPORATIVO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

NETS, LOGISTIC PLATFORMS AND DE CORPORATIVE USE OF THE BRAZILIAN TERRITORY

Resumo

O presente trabalho busca analisar e interpretar a logística como expressão da circulação corporativa no período técnico-científico e informacional, através do estudo dos projetos de construção de plataformas logísticas no Brasil, especificamente nos Estados de São Paulo (Centros Logísticos Integrados) e Goiás (Plataforma Logística Multimodal de Goiás). A partir destes sistemas técnicos e normativos implantados no território brasileiro, a logística se afirma ainda mais como a manifestação da circulação hegemônica. Assim, entendemos que as plataformas logísticas serão nós importantes de uma rede logística implantada no território brasileiro, mas funcionais sobretudo à ação de grandes empresas pertencentes ao circuito superior da economia.

Palavras-chave: redes; logística; plataformas logísticas; circulação; território.

Abstract

This paper analyzes the logistics as the expression of the corporative circulation in present days, through the study of logistic platforms projects in Brazil, specifically in the States of São Paulo (Integrated Logistic Centers) and Goiás (Multimodal Logistic Platform of Goiás). We understand logistics as a manifestation of the hegemonic circulation. Thus, the logistic platforms will be important nodes in Brazilian territory, but functional especially for the big corporations action.

Keywords: nets; logistics; logistic platforms; circulation; territory.

a) Introdução

Este trabalho propõe mostrar algumas análises efetuadas na pesquisa que resultou em dissertação de mestrado sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo e seu principal projeto, os Centros Logísticos Integrados, além de alguns resultados preliminares da pesquisa de doutorado sobre o projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás. Estes projetos de plataformas logísticas vão ao encontro de políticas neoliberais, adotadas desde os anos 1990, que visam equipar o território brasileiro com sistemas técnicos e normativos que possibilitem maior circulação de bens e informação. Neste sentido, concordamos com a noção de logística como expressão da circulação corporativa no período técnico-científico e informacional, sendo as plataformas logísticas consideradas como um

conjunto de sistemas técnicos e normativos e como nós de uma rede extremamente funcional a esta manifestação da circulação hegemônica no período atual.

b) Objetivos

Propomos contribuir com o aprofundamento da análise acerca do conceito de logística através da interpretação das plataformas logísticas multimodais, entendendo-as como um híbrido de técnicas e normas, como *nós* (ou *entroncamentos*) logísticos importantes e como expressões da busca por aumento de competitividade e diminuição de custos de alguns circuitos produtivos através de uma maior racionalização da concentração e distribuição de mercadorias. O planejamento estatal, através de planos e programas dos governos federais e estaduais, procura atender as demandas corporativas por fluidez e aponta as diretrizes para a construção de sistemas técnicos e normativos específicos e em lugares estratégicos a alguns agentes, como é o caso do projeto dos Centros Logísticos Integrados em São Paulo e da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, em detrimento de outras demandas (sociais, econômicas, locais, regionais) e da construção de um verdadeiro projeto nacional.

c) Referencial teórico e conceitual

Logística e competitividade territorial

O conceito de logística vem sendo elaborado nos últimos anos por vários autores, de várias áreas do conhecimento. Vista de maneira estritamente empresarial, a logística pode ser entendida como sendo

[...] atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. (BALLOU, 1993, p. 23).

Neste mesmo sentido, a ASLOG (Associação Brasileira de Logística) define a logística como uma parte da cadeia de suprimentos que planeja, implementa e controla com eficácia o fluxo e a armazenagem dos bens, dos serviços e das informações entre o ponto de origem e o ponto de consumo destes itens, a fim de satisfazer todas as exigências dos consumidores em geral. Nestas definições, a logística tem um papel fundamental para as empresas no controle e gerenciamento dos fluxos materiais e

imateriais, com o máximo de racionalidade, objetivando níveis de competitividade elevados.

Todavia propomos que a logística deve ser entendida a partir de uma análise crítica, compreendendo não apenas seu aspecto empresarial, mas também político, econômico, social e, sobretudo, territorial. Segundo Castillo (2008, p. 15),

[...] a logística somente ganhou importância e se constituiu como setor de atividade econômica justamente porque os territórios, entendidos como totalidade, são, do ponto de vista dos capitais mais modernos, irracionais, uma vez que resultam da interação entre muitos agentes e do confronto entre diversos interesses.

Assim, a logística não se limita a apenas ao âmbito corporativo privado, fazendo parte também de planejamentos governamentais que reorganizam o território em busca de maior fluidez.

Com o aumento da circulação de mercadorias, sobretudo a partir da década de 1990, aumenta também a relação entre o território brasileiro e o mercado externo. Isso foi possível com um acréscimo da base material para o escoamento dos produtos, assim como a reformulação da base normativa e institucional responsável pela regulação desse movimento, dando novas qualidades e quantidades à fluidez e à porosidade territorial (ARROYO, 2005).

A logística se apresenta como um novo setor de serviços, objetivando ações coordenadas no tempo e no espaço de forma mais precisa e eficiente, sendo que as empresas devem se adaptar a este novo imperativo com a modernização de suas atividades. Soma-se a isso o processo de privatização e concessão, sobretudo dos modais de transporte, que “promove a ampliação do poder dos grandes grupos empresariais na administração e gerenciamento dessa base material, assim como na capacidade para impor suas normas” (*idem*, p. 211). Um conjunto de instituições públicas e privadas impõe normas e age de forma a estimular a abertura do território através da instalação de sistemas técnicos e normativos, como no caso da concepção de plataformas logísticas no Brasil.

Dessa forma, entendemos a logística, em sua dimensão geográfica, como

[...] 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 / operacionais (conhecimento especializado detido 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. (CASTILLO, 2008, p. 09).

Esta definição concebe a logística como manifestação hegemônica da circulação no período técnico-científico e informacional, com a ação exclusiva das empresas do circuito superior da economia (SANTOS, 2004). Isso nos faz compreender melhor o uso corporativo do território e o agravamento da grande desigualdade sócio-espacial através dos investimentos espacialmente seletivos em infraestruturas de transporte e de novas normas para uma maior racionalização dos fluxos de bens e informação no território brasileiro.

d) Metodologia utilizada

Plataformas logísticas e uso corporativo do território

O território brasileiro, sobretudo a partir da década de 1990, vem se reconfigurando em virtude de uma nova inserção do país na economia globalizada através de políticas (neo)liberalizantes. Disso decorre a imposição, por parte de agentes hegemônicos (sobretudo o Estado e grandes corporações), da concepção de sistemas técnicos e normativos que permitam que o capital, principalmente em sua forma de mercadorias, circule de forma mais eficaz possível através do território. As plataformas logísticas vão ao encontro destas novas demandas por maior fluidez e racionalidade na circulação de bens e informação, interessante principalmente às empresas do circuito superior da economia, exatamente por possuírem características que possibilitam sobremaneira uma grande racionalidade no controle da centralização e distribuição de mercadorias. Antes de propormos nossa definição de plataformas logísticas sob um olhar geográfico, buscamos mostrar algumas definições a partir da análise de outros autores.

Segundo Dubke (2006, p. 50), as plataformas logísticas surgem

[...] como macro unidades logísticas que reúnem uma variedade de serviços de valor adicionado, a um menor custo, localizadas em pontos estratégicos, sendo, portanto, parceiros na continuidade dessa internacionalização.

Segundo a visão da Telecotrans, “[...] plataformas logísticas são pontos ou áreas de rupturas das cadeias de transporte e logística, nos quais se concentram atividades e funções técnicas e de valor adicionado” (*idem*). Para a Europlataforms – *European Association of Freight Village* (associação de plataformas logísticas existente em diferentes países pertencentes à União Européia), é descrita como uma

[...] zona delimitada, no interior da qual se exercem por diferentes operadores, todas as atividades relativas ao transporte, à logística e à

distribuição de mercadorias, tanto para trânsito nacional, como para o internacional” (*ibidem*).

Boudouin (1996 *apud* DUARTE, 1999) afirma que a plataforma logística é

[...] o local de reunião de tudo o que diz respeito à eficiência logística. Acolhe zonas logísticas de empreendimentos e infra-estruturas de transporte, importantes por sua dinamização na economia, melhorando a competitividade das empresas, criando empregos e viabilizando as atividades logísticas, pois há uma crescente necessidade de se organizarem as instalações para atender os usuários clientes (industriais e distribuidores). A armazenagem e outras instalações utilizadas nas atividades de transportes marcam o espaço.

Rosa (2005, p. 17) propõe o conceito de centro logístico como sinônimo de plataforma logística, definidos como

[...] a área de serviços logísticos delimitada no território ou não, porém localizada em um ponto nodal das cadeias de transporte e de logística que aporta contribuições importantes na cadeia de valor, através da prestação de serviços de valor agregado quer sejam através da rede de transporte, da rede de telecomunicações ou apenas através de serviços pontuais à mercadoria, às pessoas (clientes, usuários, trabalhadores), aos veículos e equipamentos.

Esta autora também apresenta uma tipologia para as plataformas logísticas, apresentando algumas categorias que mostram as possibilidades de agregação de valor. A tipologia mais completa se refere às plataformas com terminais intermodais de serviços nível IV, as quais possuem utilização de serviços de transporte, movimentação e manutenção no terminal, serviços de gestão, acabamento de produção e serviços de informação.

Estas concepções tomam as plataformas logísticas como criadoras de uma força endógena geradora de desenvolvimento (por exemplo, como “criadora de empregos”, na definição de Boudouin), mas não consideram as ações dos agentes que organizam, usam e regulam o território e as suas intencionalidades, que muitas vezes são indiferentes ao desenvolvimento dos lugares onde estas plataformas estão ou serão instaladas.

Collin (1996 *apud* DUARTE, 1999) aponta 3 tipos de localizações logísticas: o sítio logístico, que

[...] corresponde a um lugar fisicamente bem delimitado, sobre o qual intervenha um único operador; a zona logística, que corresponde a um espaço bem delimitado, com oferta a diversos operadores e com facilidades de ramificações multimodais, além de agrupar vários sítios logísticos; o pólo logístico, que está num espaço levemente delimitado, geralmente muito amplo, que exhibe uma concentração de atividades logísticas e que agrupa vários sítios e zonas logísticas.

Partindo para um olhar crítico dentro da ciência geográfica, Trevisan aborda a concepção de pólos logísticos remetendo primeiramente à comparação com os *pólos de desenvolvimento* de F. Perroux (1967, p. 192 *apud* TREVISAN, 2007, p. 20), os quais seriam uma “[...] unidade econômica motriz ou um conjunto formado por várias destas unidades [...]”, manifestando-se “[...] em pontos determinados a partir dos quais se podem propagar efeitos de expansão ou efeitos de paralisação”. Esta concepção possui um forte embasamento nas teorias da economia regional do pós-II Guerra Mundial e para Milton Santos (2003, p. 167 *apud* TREVISAN, 2007, p. 21), “[...] a teoria dos pólos de desenvolvimento tem se preocupado com o espaço de alguns poucos e não com o espaço de todos”. Para Trevisan (2007, p. 21),

[...] os pólos logísticos constituem-se numa noção derivada dessa teoria geral dos pólos muito utilizada para viabilizar os imperativos de fluidez do período atual, formados por um conjunto de infra-estruturas e de serviços logísticos instalados num compartimento territorial de maior amplitude, de âmbito regional e envolvendo um conjunto diferenciado de cidades. Já as zonas, centros ou plataformas compreenderiam um conjunto de infra-estruturas bastante concentradas num local, coincidindo muitas vezes com pedaços de uma cidade.

Sob um olhar geográfico, entendemos que as plataformas logísticas são expressões de um uso corporativo do território, já que a implantação de sistemas técnicos e normativos específicos em lugares seletivamente estratégicos interessa principalmente às grandes empresas. Podemos analisá-la como um conjunto de sistemas de engenharia e de sistemas normativos que estabelecem uma relação importante na reconfiguração territorial brasileira e nos direcionamentos políticos e financeiros praticados no Brasil, relacionados à circulação de bens e informação pelo território.

Esta verdadeira rede logística que se implanta no território brasileiro possui alguns nós importantes, estratégicos a ação de alguns agentes hegemônicos. Consideramos que os projetos de implantação de plataformas logísticas no território brasileiro são expressões desta busca por aumento de produtividade e diminuição de custos de alguns circuitos produtivos através de uma maior racionalização da concentração e distribuição de mercadorias. Segundo Raffestin (1993, p. 207),

[...] a rede é por definição móvel, no quadro espaço-temporal. Ela depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede, ou melhor, da posição que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes.

Podemos entender, então, as plataformas logísticas como um híbrido de objetos/sistemas técnicos e normas/ações, podendo também caracterizar-se como *nós logísticos* ou *entroncamentos logísticos* de uma rede logística implantada (e

constantemente modificada) no território e sua localização, concepção, controle e uso tornam-se estratégicos para alguns agentes, sobretudo às ações das grandes empresas, como as grandes multinacionais, empresas de consultoria e operadores logísticos.

e) Principais questões / pontos desenvolvidos

Logística, Estado e planejamento territorial no Brasil: os projetos de plataformas logísticas em São Paulo e Goiás

I. O projeto dos CLI's no Estado de São Paulo

O Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT-Vivo 2000/2020), concebido pela Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, pode ser entendido como expressão da busca incessante pela dinamização e expansão da logística no território paulista (BRAGA, 2007). O projeto de concepção dos Centros Logísticos Integrados (CLI's) é considerado como prioritário dentro do PDDT, respondendo a uma demanda de rápido deslocamento no território paulista e nacional, criada pela unificação dos mercados, que se acompanha de maior abrangência de ação das firmas, fazendo com que as cidades que recebem as infra-estruturas necessárias à instalação desses centros tornem-se atrativas para a instalação de grandes empresas e de centros de distribuição.

Segundo o PDDT, podem-se distinguir duas funções destes centros: terminal intermodal e plataforma logística, sendo distintas e podendo estar situadas em áreas não contíguas, apesar de que a reunião das duas em um mesmo local irá trazer vantagens adicionais para as empresas que os utilizarão.

Os terminais intermodais são utilizados para a transferência de carga de um modal a outro (ex.: caminhão para trem) ou entre um mesmo modal (ex.: carreta para caminhão-baú). Nos CLI's haverá vias ferroviárias entremeadas de faixas rodoviárias, com comprimento capaz de acomodar um trem unitário, além de equipamento para transferência de contêineres e caixas móveis, como guindastes. O investimento nos terminais intermodais deverá ser efetuado através de Parcerias Público-Privadas (PPP's).

A plataforma logística pode ser, de acordo com o PDDT, o elo de ligação da cadeia produtiva, permitindo realizar operações de estocagem, trânsito e concentração/desconcentração de mercadorias, mantendo uma relação tanto com a produção (montante) como com a distribuição (jusante), articulando-os com a infraestrutura de transportes adjacente. Além de atender a várias empresas produtoras e

distribuidoras, a plataforma logística proporciona a estas empresas economias de escala e o compartilhamento dos custos fixos, oferecendo também uma ampla gama de serviços de apoio: permite a estocagem para centrais de concentração e distribuição, equipamento e suporte para enchimento e desova de contêineres e serviços de apoio, como central de fretes, bancos, oficinas, hotel etc. O investimento nas plataformas será tipicamente privado (*idem*).

As cidades que prioritariamente deverão receber as infraestruturas para a instalação dos CLI's são: São Paulo (quatro CLI's, entre estes o CLI Sul, considerado como prioritário pelo PDDT, a ser localizado entre a Região Metropolitana de São Paulo e o Porto de Santos), Campinas, São José dos Campos, Bauru, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. Podemos notar que todos esses pontos estão em importantes entroncamentos aero-rodoviar-ferroviários, essenciais para a operacionalização dos CLI's. Já existe um grande interesse de algumas prefeituras do interior paulista para que seja instalado um CLI, objetivando atrair novas empresas para seus municípios, colaborando ainda mais com a chamada *guerra dos lugares* (SANTOS, 2002). Um exemplo é o interesse da prefeitura de Jundiaí para a instalação de um CLI, argumentando que a cidade está a apenas 60 km da capital, próxima a Campinas e Itu e às rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Castelo Branco e D. Pedro I, além de já possuir uma Estação Aduaneira, aeroporto, área para empresas de logística, IPTU em torno do 50% do cobrado em cidades do mesmo porte e uma lei de compensação financeira para empresas com faturamento acima de R\$ 500 milhões anuais (SALES, 2003).

Observamos também que as cidades onde serão instalados os CLI's possuem uma estrutura logística considerável, por já serem o espaço privilegiado da logística das grandes empresas, com sua infraestrutura de grande porte para grandes operações, além de serem os centros de decisão da sua região. Neste contexto, podemos dizer que os CLI's serão instalados prioritariamente nos chamados *espaços luminosos*, ou seja, nos lugares onde “[...] mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 264).

Mas nestes mesmos lugares existem os espaços da periferização, segregação e fragmentação sócio-espacial, com alto grau de informalidade das atividades econômicas, precarização do trabalho, desemprego, subemprego, desigualdade sócio-espacial na provisão de serviços e equipamentos urbanos, favelização, problemas de abastecimento de água, esgoto, violência, trânsito, transporte coletivo ineficiente e outros problemas (SANTOS, 2004). As cidades excluídas e que não são interessantes

para a instalação de CLI's também estão à margem do planejamento dos transportes do Governo do Estado de São Paulo, o qual deveria entender e analisar o território paulista (e brasileiro) como uma totalidade; a estas cidades podemos chamá-las de *espaços opacos*, pois são “os subespaços onde tais características (densidades técnicas e informacionais) estão ausentes” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 264).

II. O projeto da Plataforma Logística Multimodal em Anápolis/GO

A análise geográfica do projeto da primeira plataforma logística em construção no Brasil, a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG), a ser localizada em Anápolis/GO, se justifica devido a sua importância e localização estratégicas, pois envolve uma reestruturação da rede logística e do planejamento territorial direcionado ao escoamento da produção, sobretudo, das empresas que operam no circuito superior da economia. A PLMG abarca um conjunto de sistemas de engenharia e de sistemas normativos que estabelecem uma relação importante na reconfiguração territorial brasileira e nos direcionamentos políticos e financeiros praticados no Brasil relacionados à circulação de bens e informação pelo território.

A lei nº 14.040/01 do Governo do Estado de Goiás autoriza a Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento (SEPLAN) a implementar a PLMG, que se transformará na Plataforma Logística de Goiás S/A, com personalidade jurídica de direito privado, podendo ter como acionistas a União, o município de Anápolis e outros interessados. Segundo a SEPLAN, a PLMG foi idealizada para ter abrangência nacional e internacional e reunirá três modais de transporte: aeroviário, ferroviário e rodoviário. Na área estabelecida para a construção da PLMG (618 ha), funcionarão: centro de transporte terrestre, onde serão agrupados os atacadistas e operadores logísticos em geral; setor para indústria de transformação; pólo de serviços e administração (serviços básicos como: sede da empresa, bancos, correio, *trading company*, central de acolhimento e informação, restaurantes, hotéis etc.); terminal de frete aéreo (com serviço de apoio às aeronaves e armazéns de estocagem rápida para despacho de cargas leves com alto valor agregado); terminal ferroviário (integrado às ferrovias Centro-Oeste e Norte-Sul). Será implantada ao sul de Anápolis, entre a BR-060 e o Distrito Agroindustrial de Anápolis – DAIA (que também fará parte da PLMG). O capital inicial previsto é de US\$ 13 milhões, com US\$ 3,3 milhões do governo estadual e US\$ 9,7 milhões pela empresa responsável pelo planejamento e construção da plataforma logística. O projeto da PLMG é similar ao da Plataforma Logística de Zaragoza (Espanha), também situada ao lado de um distrito industrial. O empreendimento, ao

todo, está orçado em US\$ 80 milhões e será finalizado em três etapas. Empresas como a Vale, DHL, Variglog, Transportadora Bertolini, Brazilian Express e os laboratórios Eurofarma, Roche, Astra Zeneca, Schering do Brasil, Schering-Plough e Boehringer já manifestaram intenção de investir na PLMG (além das mais de cem empresas já instaladas no DAIA), mostrando o grande interesse principalmente de grandes empresas do setor farmacêutico e da agroindústria.

Buscamos desenvolver a análise da PLMG como um nó (ou entroncamento) logístico importante no redirecionamento dos fluxos materiais e imateriais no território brasileiro, já que será um dos principais pontos entre a produção agroindustrial do cerrado brasileiro e os maiores mercados consumidores (Sudeste e exportação pelos portos). Envolve alguns agentes (sobretudo União, Estados e corporações) no seu planejamento, concepção e uso e atende às demandas por maior fluidez, essencialmente, das grandes empresas e grandes operadores logísticos. Assim sendo, a análise da organização, do uso e da regulação do território brasileiro através da reestruturação e re-significação das redes e fluxos torna-se fundamental, sendo a logística uma variável-chave para um entendimento destas novas bases técnicas e normativas. Ocorre um aprofundamento do uso corporativo do território e, com isso, a maioria das empresas e dos lugares do Brasil está excluída deste processo de modernização, deixando o país cada vez mais distante da construção de um verdadeiro projeto nacional que pudesse contemplar a maioria da população e do território.

f) Conclusões

Neste trabalho buscamos entender a logística, vista a partir do território, como um conjunto de infraestruturas, instituições e estratégias e como manifestação hegemônica da circulação no período técnico-científico e informacional. As plataformas logísticas são expressões desta busca por maior circulação de mercadorias e informação, consideradas como nós importantes de uma rede logística implantada no território, estratégicas à ação de alguns agentes hegemônicos. As grandes empresas, maiores beneficiadas com a implementação das plataformas logísticas, escolhem seus pontos de interesse para se instalarem, exigindo, do ponto de vista dos sistemas técnicos, “o equipamento local e regional adequado e o aperfeiçoamento de suas ligações mediante elos materiais e informacionais modernos” (SANTOS, 2002, p. 88) e, do ponto de vista normativo, “é também necessário uma adaptação política, mediante a adoção de normas

e aportes financeiros, fiscais, trabalhistas etc.” (*idem*), obedecendo a lógicas globais que nem sempre coincidem com os interesses locais e regionais da maioria da população.

Dessa forma, os projetos de instalação de plataformas logísticas no Brasil, exemplificados pelos CLIs em São Paulo e a PLMG em Goiás, podem aumentar ainda mais a diferença entre os lugares e regiões que já possuem uma densidade técnica e normativa considerável para com os espaços desprovidos destas densidades. Além disso, mobilizam grandes quantidades de investimentos públicos, mas são funcionais, sobretudo, às grandes empresas pertencentes ao circuito superior da economia.

g) Referências

ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 209-242.

BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.

BOUDOUIN, D. Logística-Território-Desenvolvimento: o caso europeu. In: Seminário Internacional: Logística, Transportes e Desenvolvimento, 1., 1996, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: UFC/CT/DET, 1996. 1 CD-ROM.

BRAGA, V. **O PDDT e a fluidez territorial no Estado de São Paulo: o projeto dos Centros Logísticos Integrados**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Campinas: IG-UNICAMP, 2007.

CASTILLO, R. A. Região competitiva e logística: expressões geográficas da produção e da circulação no período atual. In: Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, 4., 2008, Santa Cruz do Sul. **Anais...** Santa Cruz do Sul: UNISC, 2008.

COLIN, J. Les evolutions de la logistique en Europe: vers la polarisation des espaces. In: Seminário Internacional: Logística, Transportes e Desenvolvimento, 1., 1996, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: UFC/CT/DET, 1996. 1 CD-ROM.

DUARTE, P. C. **Modelo para o desenvolvimento de Plataforma Logística em um Terminal: um estudo de caso na Estação Aduaneira do Interior - Itajaí/SC**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Florianópolis: UFSC, 1999. Disponível em: <<http://www.eps.ufsc.br/disserta99/costa/index.htm>>. Acesso em: 02 nov. 2008.

DUBKE, A. F. **Modelo de localização de terminais especializados: um estudo de caso em corredores de exportação da soja**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Rio de Janeiro: PUC, 2006.

GOIÁS (Estado). Lei Ordinária nº 14.040, de 21 de dezembro de 2001. **Coleção de Leis do Governo do Estado de Goiás**. Goiânia, 2001. Disponível em: http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_ordinarias/2001/lei_14040.htm>. Acesso em: 04 dez. 2008.

PERROUX, F. **A Economia do Século XX**. Lisboa: Livraria Moraes, 1967.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Paris: Ática, 1993.

ROSA, D. P. **O planejamento de centros logísticos com base na agregação de valor por serviços logísticos em terminais de transporte.** Tese de doutorado. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2005.

SALES, A. As novas fronteiras logísticas do país. **Tecnológica**, n. 92, jul. 2003. Disponível em: <<http://www.tecnologica.com.br/site/5,1,26,2568.asp>>. Acesso em: 07 set. 2006.

SÃO PAULO (Estado). **PDDT-Vivo 2000/2020: Relatório Executivo.** São Paulo: Secretaria dos Transportes de São Paulo/Dersa, [ca. 2002].

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania.** São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, M. **Economia Espacial: críticas e alternativas.** São Paulo: Edusp, 2003. 2ª edição.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** São Paulo: Edusp, 2004. 2ª edição.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** São Paulo: Record, 2001.

TREVISAN, L. **Os operadores logísticos e o uso do território brasileiro: racionalidade e fluidez aos circuitos espaciais de produção.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Campinas: IG-UNICAMP, 2007.