

**LOGÍSTICA, TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL: A  
IMPLANTAÇÃO DAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS NO TERRITÓRIO  
BRASILEIRO E O CASO DA PLMG, EM ANÁPOLIS/GO**

**LOGISTICS, TERRITORY AND TERRITORIAL PLANNING: LOGISTICS  
PLATFORMS IN BRAZILIAN TERRITORY AND THE CASE OF PLMG, IN  
ANÁPOLIS/GO**

Vanderlei Braga\*

**Resumo**

O presente artigo busca analisar a logística segundo uma abordagem geográfica, entendendo-a como expressão da circulação corporativa hegemônica no período técnico-científico e informacional. Os projetos de implantação de plataformas logísticas no território brasileiro são expressões da busca de alguns agentes por maior fluidez, a partir de um novo conjunto técnico e normativo. Assim, o estudo geográfico da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, em implantação na cidade de Anápolis/GO pelo Governo do Estado de Goiás, permite interpretar a logística como uma variável-chave do período atual e como expressão das demandas, sobretudo, dos agentes hegemônicos de alcance global, por maior circulação, prontamente atendidas pelo poder público.

**Palavras-chave:** logística, plataformas logísticas, Anápolis, fluidez, território.

**Abstract**

This paper aims to analyze logistics in a geographic view, understanding it as a hegemonic expression of circulation in the present days. The projects to build logistics platforms in Brazilian territory are expressions to seek more fluidity. Thus, the geographical study of the Plataforma Logística de Goiás, that is under construction in the city of Anápolis/GO, can help us to understand logistics as a very important concept for this period and as an expression of demands, especially from agents with global reach, almost always served by public politics.

**Keywords:** logistics, logistics platforms, Anápolis, fluidity, territory.

**a) Introdução**

A logística, entendida como expressão corporativa hegemônica específica do período técnico-científico e informacional e como fenômeno estratégico tanto para as empresas (sobretudo para as grandes) e para o poder público (sobretudo através dos

---

\* Orientador: Prof. Dr. Ricardo Castillo – Instituto de Geociências – UNICAMP.

planos que direcionam investimentos para a constituição de novos sistemas técnicos e normativos), deve ser analisada pela Geografia, tanto no seu aspecto teórico quanto nas suas expressões reais, implantadas no território. Dentro da realidade atual de construção e reconstrução de redes de circulação no território brasileiro, entendemos que a implementação de plataformas logísticas no Brasil, uma dessas expressões da logística constituídas de um conjunto de sistemas técnicos extremamente específicos aliados a um conjunto de sistemas normativos (leis e incentivos, sobretudo federais e estaduais), dada sua extrema especificidade e sua localização estratégica, permite que apenas alguns agentes se utilizem de seus benefícios em sua plenitude, ampliando ainda mais a competitividade não só destes agentes, como dos lugares onde estão sendo inseridas, sendo também um dos fatores que ampliam a guerra dos lugares. Por ser o nó logístico de maior complexidade técnico-normativa, as plataformas logísticas permitem aos agentes que as utilizam não só o aumento da velocidade dos fluxos materiais e imateriais, mas também o controle da concentração e do redirecionamento destes fluxos para outros pontos da rede logística.

Nesta perspectiva, analisamos os projetos de implementação de plataformas logísticas no território brasileiro através do levantamento de sua tipologia e topologia, entendendo-as como verdadeiros nós (ou entroncamentos) de uma rede logística que vem sendo implantada no território brasileiro e como um conjunto de sistemas técnicos e normativos que agregam valor a determinados produtos, prontos a atenderem demandas corporativas, sobretudo das grandes empresas e grandes operadores logísticos que delas se utilizam.

O estudo de caso se refere ao projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás e o acompanhamento de sua construção e implementação (em andamento), mostrando alguns dados levantados, sobretudo, no trabalho de campo em Anápolis/GO (onde está sendo instalada a plataforma logística) e em Goiânia/GO (sede do governo estadual e secretarias). Levantamos a hipótese de que o projeto de instalação da plataforma logística pretende atender, sobretudo, às demandas por uma maior fluidez das empresas pertencentes ao circuito superior da economia urbana, especialmente as grandes empresas de setores como transportes, automobilístico, farmacêutico, *commodities* agrícolas etc., em detrimento da construção de um projeto nacional que envolva a criação de novos sistemas técnicos e normativos que visem atender demandas econômicas e sociais mais urgentes no Brasil.

## **b) Objetivos**

Buscamos neste trabalho entender, através do ponto de vista geográfico, entender a logística como expressão da circulação corporativa hegemônica do período atual, tendo nas plataformas logísticas uma de suas maiores expressões materiais e normativas no atual período. Para isso, torna-se necessário o levantamento de alguns conceitos importantes para este entendimento que embasam o estudo de caso da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, entendida como um nó logístico extremamente funcional. Dessa forma, propomos analisar o uso, organização e regulação do território brasileiro através de um novo significado das redes e fluxos, entendendo a logística como variável-chave para compreensão destas novas bases técnicas e normativas, a qual confere competitividade a subespaços, a alguns agentes e circuitos espaciais produtivos, sendo as plataformas logísticas expressões extremamente funcionais às demandas por maior fluidez no território brasileiro.

## **c) Referencial teórico e conceitual**

### *A logística como expressão da circulação corporativa hegemônica no atual período*

Alguns autores importantes no âmbito da teoria geográfica buscaram entender o papel da circulação, da fluidez, das redes e da logística no período atual, oferecendo uma base teórico-metodológica essencial para a compreensão geográfica crítica da realidade do mundo e, especialmente, do Brasil. Milton Santos destaca o papel da circulação no processo global de produção, sendo que esta “prevalece sobre a produção propriamente dita”, e neste contexto, “os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação” (SANTOS, 1996, p. 214). A circulação também define o padrão geográfico, pois esta é detentora do comando de mudanças de valor no espaço. Com isso, “não basta, pois produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção” (*idem*, p. 219), sendo que os territórios são equipados para facilitar a circulação, especialmente da informação. Além disso, “como se produzem, cada vez mais, valores de troca, a especialização não tarda a ser seguida pela necessidade de mais circulação” (SANTOS, 1999, p. 11). A consequência é exatamente um aprofundamento da especialização produtiva, que novamente convoca mais circulação. Este círculo vicioso está sujeito à “fluidez das redes” e a “flexibilidade dos regulamentos”, em um contexto que as normas ditadas pelo mercado tendem a configurar as normas públicas (*idem*, p. 12). Para Raffestin (1993, p. 204), “circulação e comunicação [que, para este autor, as são as duas faces da mobilidade] precedem de

estratégias e estão a serviço delas”, interessando, destarte, a alguns agentes que desejam obter o controle das redes e fluxos materiais e imateriais.

Mas a circulação em massa de bens, pessoas e informação não seria possível sem as redes, as quais conformam tanto uma base técnica que possibilitam os fluxos, assim como condicionam estes mesmos fluxos. As redes, com a multiplicação de técnicas dos mais diferentes graus de complexidade, tornam-se a forma privilegiada de representação da realidade deste período. Para Dias (2005, p. 12),

“a rede técnica é objeto de muitas representações, frequentemente marcadas por discursos prospectivos, segundo o pressuposto de causalidade linear entre o desenvolvimento técnico e as mudanças sociais e espaciais”,

aflorando, tanto nos discursos e planejamentos políticos quanto em trabalhos científicos de peso, um viés determinista quanto ao aspecto tecnológico da rede. Nesse sentido, “a rede técnica aparece muitas vezes como o sujeito capaz de criar condições sociais inéditas e de estruturar os territórios” (*idem*, p. 13), desconsiderando que esta é, ao mesmo tempo, condicionante e condicionada de ações políticas, sociais, econômicas e geográficas. Isso nos permite dizer que, além de um aspecto técnico e geométrico, as redes devem ser entendidas levando em conta seu aspecto político e social, que

“vem dessa construção deliberada do espaço como quadro de vida, pronto a responder aos estímulos da produção em todas suas formas materiais e imateriais” (SANTOS, 1996, p. 209).

Com isso, podemos dizer, também, que os agentes que se utilizam plenamente das redes são aqueles que têm o poder pleno da mobilidade espacial, conseguida principalmente através de seu poder político e econômico, e que desejam ampliar geograficamente suas escalas de ação e controle. Raffestin entende que

“toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes”, sendo que “depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede, ou melhor, da posição relativa que cada um deles ocupa em relação aos fluxos que circulam ou que são comunicados na rede ou nas redes” (RAFFESTIN, 1993, p. 207).

Dentro da análise geográfica das redes, estas devem ser analisadas levando em conta um enfoque genético, analisando o processo de formação das redes (diacrônico), assim como um enfoque atual, considerando o funcionamento sistêmico destas no presente (sincrônico) (SANTOS, 1996, p. 209-210). Com as redes, a dissociação do território como abrigo (o território usado pela maioria da população) e do território como recurso chega ao seu máximo, onde as grandes empresas têm neste último o suporte material e normativo para sua ação hegemônica.

É, então, somente a partir da construção e consolidação de um conjunto de técnicas e objetos técnicos sofisticados (principalmente aqueles relacionados aos fluxos materiais e imateriais), aliado a um conjunto de normas globais, nacionais, regionais e locais (originadas por todo tipo de agentes, mas, sobretudo, pelos agentes hegemônicos), que torna possível a concretização de uma circulação corporativa hegemônica em várias partes do mundo, ou seja, a consolidação da logística como materialidade e como normas e ações. Para Arroyo (2005), esta 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 são forçadas a se adaptarem 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 designa leis e age de forma a estimular a abertura do território, como acontece nos recintos aduaneiros, ou mesmo acontecerá nas plataformas logísticas.

O termo *logística*, na sua concepção empresarial, tem origem no âmbito militar, usado inicialmente para designar a organização, tanto em treinamento quanto em combate, da disposição, do transporte e do abastecimento de tropas em operações militares, principalmente de munição, alimentação, equipamentos e socorro médico, na hora certa e no lugar certo. Especialmente estes dois últimos fatores da logística foram incorporados às necessidades das empresas e exerce um papel fundamental no controle e gerenciamento dos fluxos materiais e imateriais, buscando o máximo de racionalidade e objetivando níveis de competitividade elevados frente às outras corporações.

Do ponto de vista geográfico, partindo de uma concepção crítica da organização, uso e regulação do território, entendemos e assumimos o conceito de logística como o conjunto de competências *infraestruturais* (transportes, comunicações, armazéns, terminais intermodais etc.), *normativos* (leis, agências reguladoras, licenciamento ambiental, concessão de serviços públicos a empresas privadas, parcerias público-privadas etc.) e *operacionais* (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, ao serem reunidas em um subespaço (território, região, lugar) podem conferir fluidez e competitividade a estes mesmos subespaços, aos agentes econômicos e circuitos espaciais produtivos que dele fazem uso, expressando-se como a versão da circulação corporativa no período técnico-científico e informacional (CASTILLO, 2006; CASTILLO & FREDERICO, 2010, p.

18). Partindo desta concepção, buscamos entender não apenas o uso do território brasileiro, mas também sua organização e regulação, revelando, dessa forma, uma nova divisão territorial do trabalho que demanda uma nova materialidade, aliada, de forma híbrida, a um conjunto de ações e normas, concebidas e utilizadas de forma seletiva, sobretudo pelos agentes hegemônicos envolvidos na consolidação e expansão de alguns circuitos espaciais de produção.

#### **d) Metodologia utilizada**

##### *Conceitos de plataforma logística*

Vários autores das mais diferentes áreas buscam oferecer alguns conceitos relacionados a esses nós logísticos chamados de plataformas logísticas, entendendo que em alguns pontos do território ocorrem especificidades ligadas à sua escala, à sua localização e à sua densidade técnica e normativa, essenciais ao controle dos fluxos materiais (bens) e imateriais (informação) por alguns agentes, mesmo que estas análises sejam quase sempre deterministas e sem qualquer discussão política (ainda que sirvam muitas vezes como instrumento poderoso para ratificar certos projetos políticos) sobre os efeitos econômicos e sociais da concepção destas infraestruturas logísticas nos territórios, regiões ou lugares onde serão instalados.

Dentro deste contexto, as *plataformas logísticas* surgem como a materialização da busca incessante de uma maior fluidez por diversos agentes, sendo que o desenvolvimento de seu conceito foi alvo para alguns autores. Segundo Boudouin (1996 *apud* DUARTE, 1999), uma 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”.

As plataformas logísticas surgem, segundo Alessandra Dubke (2006, p.50), “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 (1999 *apud* DUBKE, 2006), “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”. Para a Europlataforms<sup>1</sup> (1996 *apud* DUBKE, 2006), 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”.

Como exemplo de plataformas logísticas, a autora destaca as *maquiladoras* mexicanas, as Zonas de Atividades Logísticas (ZAL) e *Centrales Integradas de Mercancías* (CIM) na Espanha; as *Plateformes Logistiques Publiques* e o *Distriport* na França, Bélgica e Holanda; *Distripark* em Singapura e na Bélgica; *Freight Village* na Inglaterra; *Interporti* na Itália; *Güterverkehrszentren* (GVZ) na Alemanha, *Load Centers* nos EUA; e os projetos de plataformas multimodais/intermodais e centros logísticos integrados no Brasil. De maneira geral, os usuários das plataformas logísticas são os proprietários da carga, produtores, transportadores, consignatários de carga, exportadores, importadores, operadores logísticos e as empresas credenciadas como OTM (Operador de Transporte Multimodal).

Estas concepções tomam as plataformas logísticas como criadoras de uma força geradora de desenvolvimento (por exemplo, como “criadora de empregos”), sem considerar os agentes que organizam, usam e regulam o território e as suas intencionalidades, que muitas vezes são indiferentes aos lugares, regiões e territórios onde estas plataformas estão ou serão instaladas. São expressões de uma visão determinista, pois entendem que a instalação por si só de plataformas logísticas multimodais (juntamente com outras infraestruturas logísticas), independentemente das políticas e normas adotadas, teria um poder imanente de transformação social.

#### *Plataforma logística como expressão da circulação corporativa hegemônica no período atual*

O geógrafo deve buscar propor novas análises da realidade atual através de seu objeto de estudo, o espaço geográfico, visto que este profissional/pesquisador é o único a entender a construção de uma materialidade, através de diversos períodos, um conjunto de objetos técnicos diferentemente datados, juntamente, de forma híbrida e inseparável, de um conjunto de ações, guiadas, de forma mais ou menos intensa, por valores e diretrizes políticos, culturais e econômicos, nas mais diferentes escalas de ação e de poder. A circulação de pessoas, bens e informação é uma das expressões máximas da dinâmica de transformação e eterna reconstrução do espaço e do aprofundamento da divisão territorial do trabalho e, no período atual, o controle desta materialidade que

permite maior fluidez, aliada a um conjunto normativo condicionante das ações, dá a certos agentes um poder extraordinário frente a outros agentes, dentro do modo de produção capitalista.

Dentro da realidade da atual construção e reconstrução da formação sócio-espacial brasileira, entendemos que a plataforma logística deriva de um conjunto de sistemas técnicos extremamente específicos, aliados a um conjunto de sistemas normativos (leis e incentivos, sobretudo federais e estaduais) que, dada sua extrema especificidade e sua localização estratégica, permite que apenas alguns agentes se utilizem de seus benefícios em sua plenitude, ampliando ainda mais a competitividade não só destes agentes, como dos lugares onde está inserida, sendo também um dos fatores que ampliam a guerra dos lugares. Por ser o nó logístico de maior complexidade técnico-normativa, a plataforma logística permite aos agentes que as utilizam não só o aumento da velocidade dos fluxos materiais e imateriais, mas também o controle da concentração e do redirecionamento destes fluxos para outros pontos da rede logística.

As plataformas logísticas são expressões da máxima racionalidade da logística, congregando, em um mesmo ponto da rede, praticamente todos os sistemas técnicos e normativos necessários para otimizar a circulação corporativa no território. No entanto, seu controle pode se dar por pontos distantes, através das novas tecnologias da informação, sobretudo quando os idealizadores e usuários de plataformas logísticas são grandes empresas multinacionais e grandes operadores logísticos.

Para os planejadores e pensadores de plataformas logísticas no Brasil, apenas alguns pontos no território brasileiro são considerados “capacitados” ou “aptos” a possuírem uma plataforma logística, por já possuírem uma densidade técnica e normativa relacionada à logística bastante desenvolvida (espaços luminosos), somados aos incentivos e políticas de fomentos estatais bastante consideráveis, sobretudo no caso de alguns estados federativos, como Goiás. Esse fato aprofunda, certamente, ainda mais a distância entre estes lugares escolhidos para receberem investimentos públicos e privados e aqueles que, exatamente por não possuírem esta densidade técnica e normativa (espaços opacos), são esquecidos ou apenas recebem uma ajuda residual e assistencialista do poder público.

No Brasil, podemos identificar alguns projetos para implantação de plataformas logísticas, sendo que, até o momento, todas são iniciativas dos governos estaduais ou privadas. Dentre os projetos cujas iniciativas são de governos estaduais, destacam-se: a Plataforma Logística Multimodal de Goiás, em Anápolis/GO (em construção); os Centros Logísticos Integrados, em cidades do Estado de São Paulo



(BRAGA, 2007); a Plataforma Logística do Nordeste, em Feira de Santana/BA; a Plataforma Logística de Juazeiro/BA; a Plataforma Logística de Vitória da Conquista/BA; a Plataforma Logística Intermodal de Transporte de Marabá/PA; a Plataforma Logística Miguel Arraes, em Salgueiro/PE; a Plataforma Logística de Guairá/PR; a Plataforma Logística de Canoas/RS. Estas também podem ser planejadas através de parcerias público-privadas (PPP's) ou mesmo idealizadas totalmente pela iniciativa privada (como o caso da Plataforma Logística de Campinas/SP, a ser instalada ao lado do aeroporto de Viracopos).

As plataformas logísticas também são formadas não apenas destas técnicas e sistemas técnicos descritos anteriormente, mas também, de forma indissociável, de um sistema de ações e normas, definidas por escolhas de motivações sobretudo políticas e econômicas. No Brasil, o governo federal ainda não esboçou qualquer política para concebê-las, ainda que as políticas federais para a instalação de sistemas de movimento, armazenagem e outras infraestruturas e normas sejam fundamentais para a escolha dos locais de instalação das plataformas logísticas e de seu funcionamento.

As vontades e ideologias políticas que levam ao planejamento para a instalação de plataformas logísticas no território são fundamentais para entendermos quais são as motivações dos agentes que desejam a concretização destes projetos. O fato das plataformas logísticas serem nós logísticos estratégicos para o controle dos fluxos materiais e imateriais que circulam no território dão aos agentes que as concebem e que as utilizam um poder enorme, já que podem controlar a concentração de uma grande quantidade de mercadorias e distribuí-las a outros pontos no território nacional ou encaminhá-las ao mercado externo.

#### **e) Principais questões / pontos desenvolvidos**

*A PLMG como nó logístico extremamente funcional à circulação corporativa hegemônica no período atual*

A cidade de Anápolis, no estado de Goiás, irá abrigar a primeira plataforma logística multimodal do Brasil, já em construção. A lei 14.040, de 21/12/2001, de autoria de Marconi Ferreira Perillo Júnior (também ex-senador e atual governador), autoriza o Estado de Goiás a implementar o projeto da PLMG (Plataforma Logística Multimodal de Goiás), através da Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento (SEPLAN). O Poder Executivo promoverá a realização dos serviços e obras necessários à implantação da PLMG, além de promover a constituição de uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Plataforma Logística de Goiás

S.A., com personalidade jurídica de direito privado, podendo ter como acionistas a União, o município e outros interessados. Também está previsto nesta lei que haverá um percentual fixo da participação do Estado de Goiás no capital social da Plataforma Logística de Goiás S.A., podendo ser transferida sua participação acionária para o setor privado. O Estado de Goiás fica autorizado a contrair empréstimos, financiamentos, alienar bens e firmar convênios com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, para promover a implementação da PLMG, além do que o Poder Executivo deve dotar nos orçamentos o atendimento das despesas advindas para esta implementação.

Os incentivos públicos do Estado de Goiás para o investimento de empresas na plataforma logística se dá principalmente através do programa Produzir (Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás), dividido em alguns sub-programas: Centroproduzir (apoio financeiro a instalação de central única de distribuição de produtos de informática, telecomunicações, eletro-eletrônicos e utilidades domésticas); Comexproduzir (apoio às operações de comércio exterior); Logproduzir (apoio à instalação e expansão de operadores logísticos); Tecnoproduzir (valor investido na PLMG retorna em quotas mensais de créditos de ICMS).

O governo goiano constituiu, na lei n. 14.754 de 2004, uma sociedade por ações denominada Plataforma Logística de Goiás S.A., na qualidade de acionista fundador, jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento, responsável, inicialmente, pela incorporação, implantação, administração, operação e exploração da Plataforma Logística Multimodal de Goiás.

A escolha de Anápolis para a instalação da PLMG, segundo seus idealizadores, se baseia em algumas qualidades desta cidade: possui vários atacadistas e distribuidores; possui o DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis); centro do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília (3º maior aglomerado urbano do país); pólo universitário (Universidade Estadual de Goiás e faculdades particulares); local privilegiado para a sua instalação (entre o DAIA, o Aeroporto Civil de Anápolis, a Ferrovia Centro-Atlântica, Ferrovia Norte-Sul e limítrofe ao porto seco); pólo farmacêutico (importante produtor de genéricos); possui importante entroncamento rodoviário e interligação ferroviária futura do Norte com o Sudeste.

A PLMG<sup>2</sup> será implantada em uma área de 7 milhões de metros quadrados. Os modais aeroviário, ferroviário e rodoviários serão integrados em uma mesma área e sua composição interna possuirá:

- Centro de Transportes Terrestres (centro de carga rodoviária): dedicado

aos operadores logísticos, empresas de transportes e redes atacadistas e de varejo. Áreas disponíveis para distribuição e armazenamento de mercadorias, administração, estacionamento de caminhões pesados, lavagem e manutenção. Área: 1.870.800,09 m<sup>2</sup> (724.800 m<sup>2</sup> na primeira etapa e 1.145.900 m<sup>2</sup> para a segunda etapa);

- Pólo de Serviços e Administração: será instalado próximo à portaria de acesso. Reunirá serviços como: instalações para sede de empresa gestora da PLMG, serviços de bancos, correios, *trading company*, central de acolhimento e informação, restaurantes, hotel, posto de combustíveis, oficina para reparos e estacionamentos para caminhões. Área: 467.000 m<sup>2</sup> (128,3 mil m<sup>2</sup> para serviços a caminhões, 157,5 mil m<sup>2</sup> destinados à administração e 151,1 mil m<sup>2</sup> para hotel e centro de serviços). Implantação prevista para a primeira etapa;
- Terminal Ferroviário de Carga: próximo ao Porto Seco do Centro-Oeste S.A., ao longo da ferrovia existente. Será instalado sobre parte do antigo leito da Ferrovia Goiás, integrado ao sistema Centro-Leste e Norte-Sul. Área: 154.200 m<sup>2</sup>. Implantação prevista para a quarta etapa;
- Aeroporto Internacional de Cargas: será ampliado o Aeroporto Civil de Anápolis (atualmente possui categoria regional, opera com pequenas aeronaves e tem pista de 1840 metros), com a construção de uma nova pista de 3 quilômetros, para poder receber vôos de carga, admitindo, com isso, o pouso de aeronaves como Boeing 727/100, 707/200, 707-320C, 747/300 e DC-10/30F. Implantação prevista para a terceira etapa. Custo: R\$ 20 milhões;
- Terminal Aéreo de Carga: voltado para armazenagem e despacho de cargas leves com alto valor agregado, de forma rápida e especializada, além de serviços de apoio a aeronaves. Área: 383.840 m<sup>2</sup>. Implantação prevista para a terceira etapa.

Nas instalações da PLMG será possível realizar: armazenagem e distribuição multi-temperatura; despachos aduaneiros e contratação de cargas; beneficiamento, processamento e embalagens de bens; concentração e desconcentração de cargas; serviços financeiros e de telecomunicações; montagem industrial de produtos. A PLMG tem a pretensão de integrar os seguintes eixos logísticos: Porto Seco do Centro-Oeste S.A. (conta com ramal da FCA); aeroporto civil de Anápolis (será ampliado para suportar aeronaves de carga de grande porte); Ferrovia Centro Atlântica (tem 685 km de malha ferroviária em Goiás e terminais em Goiânia, Anápolis e Brasília); Ferrovia Norte-Sul (ligando Anápolis ao Porto de Itaquí e outras conexões com o Norte e

Nordeste); rodovias (BR-153, ligando Belém (PA) à Passo Fundo (RS) e BR-060, ligando Bela Vista (MS) à Brasília); Hidrovia Tietê-Paraná (a 350 quilômetros da PLMG, na rota de transporte de grãos para o Porto de Santos).

Para vários agentes, Anápolis possui uma localização estratégica, pois em um raio de 1000 km atinge-se 70% da população brasileira. A cidade, segundo Rober Bortolotto<sup>3</sup>, possui um perfil importador, principalmente com a importação de matéria-prima (princípio ativo) para o pólo farmoquímico (sobretudo da Índia e da China) e, com a instalação de uma fábrica da Hyundai<sup>4</sup> em 2007 no DAIA, com a importação de peças e veículos já montados, vindos do porto de Vitória/ES. A PLMG, segundo ele, é um projeto que possui dez anos e já possui toda a sua estrutura básica montada (saneamento, energia etc.), mas ainda falta definir o modelo de gestão. Para Osmar Albertini<sup>5</sup>, a PLMG não irá ajudar e, provavelmente, irá atrapalhar os negócios de sua empresa que atua no ramo da soja e seus subprodutos, já que haverá mais concorrência para utilizar vagões, mas vê com bons olhos a instalação da Ferrovia Norte-Sul.

O Eng. Delano Calixto<sup>6</sup> afirma que, inicialmente, a ideia da PLMG se baseava no modelo de plataforma da Sogaris, empresa francesa que ajudaria na implantação. Somado a isso, a empresa Carrefour contactou o entrevistado visando se instalar na PLMG, sendo que utilizariam 1 milhão de metros quadrados, mas não foram autorizados (até o momento) a construir o empreendimento. A primeira etapa da PLMG já foi executada (infraestrutura e asfaltamento), embora as vias internas tenham sido construídas com declinação das ruas muito acentuada, praticamente inviabilizando a circulação de grandes caminhões dentro de boa parte da plataforma. A concessão para as empresas que se instalarem na PLMG será de 30 anos e as desapropriações já foram decretadas como área de uso público, embora as indenizações aos antigos proprietários ainda seguem em discussão. Deverá haver licitação para contratação de um operador logístico para operar cada um dos modais (ferroviário, rodoviário e aeroviário), sendo que estes agentes provavelmente deverão buscar empresas pra se instalarem na PLMG. Quanto ao aeroporto civil, diz que ainda aguarda a autorização da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) há mais de 3 anos para iniciar as obras de ampliação. Atualmente os hangares do aeroporto estão todos irregulares (sem autorização para funcionarem), demonstrando um abandono dos poderes públicos. O investimento total para construção da PLMG deve ser de aproximadamente 200 milhões de reais, sendo que apenas no aeroporto deverão ser investidos aproximadamente 100 milhões de reais. As primeiras corporações que deverão operar na PLMG deverão ser empresas fornecedoras de auto-peças para a Hyundai e se utilizarão de recursos do FCO (Fundo

Constitucional para o Centro-Oeste). Além da PLMG, há uma perspectiva da Goiás Parcerias de instalação de aproximadamente quatro plataformas logísticas no norte do estado de Goiás e de três plataformas no sul do estado.

Segundo Arrais (2006), a PLMG busca atender os novos padrões de produção e consumo, integrando áreas à economia internacional. Todos estes projetos fazem parte de um

"discurso que vê a integração aos mercados nacionais e internacionais o pressuposto de competitividade e desenvolvimento", mas "não enxerga a fragmentação como um problema, por isso as questões sociais e ambientais não merecem atenção" (*idem*, p.08).

Este discurso é conduzido sobretudo pelos agentes hegemônicos que procuram falar pela região, encobrendo sérios problemas sociais, como o entorno de Brasília e as cidades da Região Metropolitana de Goiânia.

#### **e) Conclusões**

Entendida como uma das expressões geográficas da logística, buscamos neste trabalho desenvolver a análise da PLMG como um nó (ou entroncamento) logístico importante no redirecionamento dos fluxos materiais e imateriais no território brasileiro, uma vez que será um ponto estratégico para alguns agentes e circuitos espaciais produtivos, pois terão a possibilidade de controle de concentração e redistribuição de grande quantidade de fluxos. Envolve alguns agentes (sobretudo Estados e corporações) no seu planejamento, concepção, regulação e uso e atende às demandas por fluidez, essencialmente, das grandes empresas e operadores logísticos.

É notório o pouco poder de decisão do poder municipal de Anápolis no planejamento para a implementação e expansão de grandes projetos de infraestrutura no município, sendo prioritariamente projetos estaduais como o DAIA, porto seco, aeroporto e a PLMG. Além disso, a política territorial das empresas se sobrepõe cada vez mais sobre a política territorial do Estado, como podemos exemplificar no caso de Anápolis, onde apenas uma empresa (Hyundai) já influencia nas decisões de implantação de novas plantas industriais nas PLMG, correndo o risco deste empreendimento ser funcional a apenas poucas grandes empresas.

Assim sendo, procuramos propor uma análise da organização, do uso e da regulação do território brasileiro através da reestruturação e re-significação das redes e fluxos, sendo a logística uma variável-chave para um entendimento destas novas bases técnicas e normativas e sendo as plataformas logísticas uma de suas maiores expressões. Ocorre, com a instalação destas redes logísticas e de seus nós extremamente funcionais,

um aprofundamento do uso corporativo do território e, com isso, a maioria das empresas e dos lugares está excluída deste processo de modernização, deixando o país cada vez mais distante da construção de um verdadeiro projeto nacional que possa contemplar a maioria da população e do território brasileiro.

#### **f) Notas**

“A *Europlataforms – European Association of Freight Village* – é uma associação de plataformas logísticas existente em diferentes países pertencentes à União Européia” (Dubke, 2006, p. 52).

<sup>2</sup> Disponível em: [www.plataformalogistica.go.gov.br](http://www.plataformalogistica.go.gov.br). Acesso em: 08/03/2011.

<sup>3</sup> Gerente de Indústria da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do município de Anápolis. Entrevista concedida ao autor e a Vitor P. Vencovsky em 07/06/2010.

<sup>4</sup> O governo estadual definiu que a Hyundai deveria contratar funcionários de “chão de fábrica” da cidade de Anápolis, mas não houve a mesma definição cargos gerenciais.

<sup>5</sup> Diretor da empresa Granol, localizada no DAIA, que atua no circuito espacial produtivo da soja, principalmente na produção industrial a partir deste grão, como farelo, óleo e, desde 2007, produz 500 mil litros por dia de biodiesel, cuja rentabilidade é maior que a do farelo de soja. Entrevista concedida ao autor e a Vitor P. Vencovsky em 08/06/2010.

<sup>6</sup> Diretor Técnico da Goiás Parcerias, jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento do Estado de Goiás. Entrevista concedida ao autor e a Vitor P. Vencovsky em 09/06/2010.

#### **g) Referências**

ARRAIS, T. Desvendando a 'arena política': os limites do discurso da competitividade do eixo de desenvolvimento Goiânia-Anápolis-Brasília. In: **Anais** do Encontro Nacional de Geógrafos. Rio Branco, 16 a 21 de julho de 2006.

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.

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.

CASTILLO, R. Redes de transporte e uso agrícola do território brasileiro: investimentos públicos e prioridades corporativas. **Anais** do XIV Encontro Nacional de Geógrafos, Associação dos Geógrafos Brasileiros, Rio Branco, 16 a 21 de julho de 2006.

CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Revista Mercator**, Fortaleza, UFC, ano 9, nº18, 2010.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L. C. & SILVEIRA, R. L. L. (orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005. p. 11-28.

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.

EUROPLATAFORMS - **GEIE Yearbook** (1996). Disponível em: [www.freight-village.com.br](http://www.freight-village.com.br). Acesso em: 09 mai. 2011.

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](http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_ordinarias/2001/lei_14040.htm). Acesso em: 04 dez. 2008.

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

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

SANTOS, M. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. **Revista Território**, ano IV, nº 6, jan. / jun. 1999.

TELECOTRANS. **Plataformas logísticas y centros de transporte de mercancías en España**: una visión de la situación actual y propuesta de intervención. Un resumen de conclusiones de tres estudios para el ministerio. 1999. Disponível em: [www.telecotrans.es](http://www.telecotrans.es). Acesso em: 02 ago. 2010.