



XVIII SIMPURB
Simpósio Nacional
de Geografia Urbana 2024 Niterói

Uma agenda para
a democratização
da cidade

3 a 7 DEZ

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências - Campus da Praia Vermelha

GT – “11”: “Grandes projeto urbanos, financeirização, Estado e planejamento corporativo”

CONTEXTOS GEORREGULATÓRIOS E PRODUÇÃO CAPITALISTA DE INFRAESTRUTURAS NO BRASIL

Portos Secos e Cidades

Samarane Fonseca de Souza Barros
Universidade Federal de Juiz de Fora
samaraneb@gmail.com

RESUMO: O principal objetivo deste trabalho é discutir, sob à luz dos contextos georregulatórios, a produção capitalista das infraestruturas no Brasil, em especial os portos secos. Para tanto, utilizaremos como recorte empírico a implementação do Porto Seco do Sul de Minas, em Varginha/MG, e a sua relação com a produção da cidade. Observamos que os portos secos, enquanto infraestruturas, surgem no Brasil em um quadro de experimentação neoliberal e acirram, de certa forma, o uso corporativo das cidades ao associar interesses públicos e privados, complexificando as redes técnicas, normativas e urbanas nas quais se inserem.

Palavras-chave: Infraestrutura, Logística, Varginha/MG.

1. INTRODUÇÃO

A produção capitalista das infraestruturas no Brasil, particularmente os portos secos, revela um aspecto crucial da dinâmica econômica e urbana contemporânea. Este trabalho tem como principal objetivo explorar, à luz dos contextos georregulatórios, como essas infraestruturas se desenvolvem e impactam o território nacional. Focalizando a implementação do Porto Seco do Sul de Minas, localizado em Varginha/MG, buscamos entender a interação entre essa infraestrutura e a produção da cidade.

Os portos secos no Brasil surgem em um cenário de experimentação neoliberal, onde há uma intensificação do uso corporativo das cidades. Ao associar interesses públicos e

privados, essas infraestruturas não apenas facilitam a logística e o comércio, mas também complexificam as redes técnicas, normativas e urbanas. Essa interseção de interesses e a complexidade das redes associadas aos portos secos revelam a forma como a produção e o desenvolvimento urbano são moldados por forças econômicas e políticas. Neste contexto, nosso estudo visa analisar como a instalação e operação dos portos secos contribuem para a transformação das cidades brasileiras e para a reorganização das redes urbanas e econômicas nas quais estão inseridos.

Metodologicamente, apoiamo-nos em levantamento e análise bibliográfica e análise documental, tanto nas regulamentações acerca dos portos secos no Brasil, quanto na Lei Orgânica de Varginha. Os resultados seguem expostos em três outras partes, além desta introdução e das considerações finais: no primeiro segmento discutiremos os quadros georregulatórios brasileiros, a partir da década de 1990, e as associações aos mecanismos de privatização das infraestruturas no Brasil. A seguir, apresentaremos os portos secos no Brasil, enquanto infraestruturas, e as intersecções entre as redes técnicas, normativas e urbanas. E, por fim, apresentaremos como caso de estudo a implementação do Porto Seco do Sul de Minas, em Varginha/MG, e a sua relação com a produção da cidade, associando urbanização e logística.

2. CONTEXTOS GEORREGULATÓRIOS E PRODUÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS

Os quadros georregulatórios podem ser entendidos em grandes escalas, pois representam uma tendência ampla e sistêmica caracterizada por reformas que buscam políticas voltadas para o mercado. Essas reformas tendem a se consolidar especialmente em períodos de crise, nos quais a simultaneidade de eventos e ciclos de experimentação política e econômica se aceleram (Brenner; Peck; Theodore, 2012). No entanto, essas dinâmicas em grande escala na contemporaneidade causam mudanças em outras escalas, como a urbana, onde a acumulação capitalista é produzida e reproduzida. Além disso, outras escalas também se entrelaçam com essas mudanças, como o Estado, que adota novos direcionamentos conforme a conjuntura se desenvolve. Em resumo, os contextos georregulatórios são reformulados a partir de grandes escalas, mas podem sintetizar particularidades e expressar singularidades em cada escala analisada, criando espacialidades únicas.

Para situar o Estado brasileiro dentro do contexto geral da economia política global, neoliberal e financeirizada, é necessário considerar as particularidades do país e sua posição periférica no sistema capitalista. Brandão e Souza (2019, p. 32) destacam que, no Brasil, *“las diversidades productivas, urbanas, sociales y ambientales estuvieron subordinadas a la lógica económica de la valorización fácil y rápida, es decir, de naturaleza inmediateista, rentista y patrimonialista”*. Em outras palavras, o crescimento econômico brasileiro sempre esteve enraizado em bases tradicionais – e periféricas – centradas na terra, no patrimônio e, portanto, com baixas possibilidades de mobilidade social.

Aqui, focaremos especificamente na segunda metade do século XX e nos avanços da industrialização que prepararam o terreno para a reorganização administrativa e burocrática, além do reescalonamento do Estado brasileiro. Isso ocorre porque, apesar do progresso industrial e de o Brasil ter se tornado, em pouco tempo, uma das sociedades urbano-industriais mais importantes e complexas do mundo, esses avanços não foram acompanhados de melhorias sociais. Aspectos como acesso à propriedade e à terra urbana, educação e saúde de qualidade, habitação, inserção formal no mercado de trabalho e outros direitos sociais não acompanharam o ritmo do desenvolvimento industrial.

Paulani (2009) argumenta que, na primeira metade da década de 1980, o Brasil estava entre os países que mais demandavam crédito dos sistemas internacionais, culminando em uma grande crise das dívidas latino-americanas. Já na segunda metade da década de 1990, "tornou-se uma potência financeira emergente, tendo, para isso, realizado todas as reformas estruturais necessárias [...] e posicionou-se, assim, como plataforma internacional de valorização [...]" (Paulani, 2009, p. 34). No entanto, a transformação do país em uma arena para investimentos privados e estrangeiros ocorreu à custa de grandes sacrifícios sociais e do aumento das desigualdades no país. O Estado estava mais focado em conciliações com o capital privado do que em implementar reformas sociais.

Ademais, os investimentos eram concentrados em áreas específicas do território nacional, aumentando as desigualdades regionais no final do século XX, conforme apontado por Diniz (1993). O Estado brasileiro estava perdendo progressivamente a capacidade de se organizar de maneira sistemática e independente. Como consequência, houve uma grande expectativa e participação da iniciativa privada, especialmente em setores-chave, como indústrias de base e infraestrutura. Essas iniciativas adotaram o discurso do "Custo Brasil" para

se estabelecerem permanentemente nesses setores, com o objetivo declarado de tornar o país mais competitivo no cenário internacional.

A eleição de Fernando Henrique Cardoso (FHC), em 1994, marcou o fim de qualquer vestígio de um Estado forte e desenvolvimentista, ao mesmo tempo que fortaleceu os laços entre o Estado e o Mercado. O governo de FHC, portanto, criou condições econômicas, políticas e fiscais para um *Roll-Back*.

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

Barros (2024, p. 54) destaca que este *round* está associado a uma perda de espaços estatais e pelo surgimento de outras espacialidades “à medida que diferentes agentes surgem e materializam as suas intencionalidades com novas possibilidades de articulação entre eles para com o Estado, atualizando os delineamentos normativos, técnicos e, conseqüentemente, espaciais.”

Ainda conforme Barros (2024), a produção das infraestruturas passa a engendrar a produção destas novas espacialidades voltadas à regulação neoliberal. Por exemplo, o Programa Nacional de Desestatização (Lei 8.031 de 1990 revogada pela Lei 9.491 de 1997) evidencia a preocupação com a reestruturação do setor privado a partir da modernização das infraestruturas e do Parque Industrial brasileiro, inclusive por meio da concessão de crédito.

Além desse Programa e em consonância a ele, temos a Lei Geral de Concessões (Lei 8.875 de 1995) que garantia aos setores e consórcios privados a execução de obras públicas. As concessões são aqui entendidas como mais um mecanismo que estimula o surgimento de novas espacialidades regulatórias.

Dada a fase de desmantelamento e desburocratização do Estado Nacional, além da ampliação das desigualdades sociais no Brasil na década de 1990 e início dos anos 2000, iniciou-se uma nova rodada de experimentação neoliberal, caracterizada como um *Roll-Out*, durante o primeiro governo de Lula (2002), que continuou até o Golpe da então presidente Dilma Rousseff (2016), considerando as particularidades de cada um desses Governos.

O *Roll-Out* é caracterizado, principalmente, pela re-regulação ou reestruturação das bases regulatórias que enfrentaram os modos de governança precedentes e moldaram novos incentivos e configurações para o mercado, inclusive por meio de políticas de cunho social.

Todavia, é importante salientar que a política macroeconômica se manteve conservadora e não houve um enfrentamento de problemas estruturais, como as questões que envolvem as terras rurais e urbanas.

Nesta rodada, observamos um crescente em investimentos na capacidade produtiva o que passou, necessariamente, pelo incremento nos sistemas infraestruturais para superação de gargalos espaciais, econômicos e logísticos. Tal incremento se deu, principalmente, a partir de dois eixos complementares, conforme Barros (2024): a instauração de Parcerias Público Privadas (PPP), Lei 11.079 de 2004, e pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Lei 11.578 de 2007.

A lei das PPP dá continuidade aos mecanismos de concessão iniciados anteriormente na década de 1990 à medida que, de acordo com o seu parágrafo segundo, “Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa” (Brasil, 2024). Nesta lei foram valorizadas as ações privadas no investimento, principalmente, a partir das Sociedades de Propósitos Específicos (SPE). Para Werner (2020), o mecanismo baseado nas SPE e nas concessões foram fundamentais para a provisão de infraestruturas no país, além de expressarem o neoliberalismo realmente existente, uma vez que mesmo encerrada as políticas de privatização, a garantia da proeminência privada em cima dos recursos públicos estava continuada.

O PAC, por sua vez, tinha como um de seus objetivos garantir as bases materiais para o crescimento brasileiro a partir de três grandes setores: logística, energia e infraestrutura social e urbana. Por meio de investimentos públicos em obras nesses três setores, principalmente com financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), o PAC evidenciou a proeminência dos capitais financeiro-rentistas e das frações agrícola-minerais no padrão de acumulação pós-1990 (Werner, 2020). Além disso, destacou as desigualdades regionais no país, mesmo que os investimentos, principalmente em logística e infraestrutura de transporte, seguissem as novas fronteiras agrícolas e minerais.

Para Barros (2024, p. 57), a partir de programas públicos, mesmo que alinhados aos mecanismos privados, tivemos a volta de investimento por parte do Estado no parque infraestrutural, proporcionando uma “re-emergência de espacialidades estatais que, no entanto, apresentam novas roupagens muito mais complexas por envolver escalas cada vez mais tênues, além de novas parcerias”.

O início do Governo Temer, além de findar o *Roll-Out* dos Governos petistas, inaugura um novo *Roll-Back* ainda mais austero. O *round* girou em torno dos Programas de Parcerias de Investimentos (PPI), Lei 13.334 de 2016, responsáveis por diminuir os investimentos do PAC e dar fim a outros programas relacionados ao setor de infraestrutura e logística. Ademais, o Governo Temer pôs fim aos direitos sociais conquistados anteriormente e marcou o aprofundamento do endividamento familiar. Brandão (2017, p. 64) sintetiza o momento como de “re-des-construção institucional e ataque à democracia”.

As principais mudanças introduzidas pelos Programas de Parcerias de Investimentos (PPI) durante o governo de Temer para o setor de infraestrutura foram, na verdade, uma ruptura com os investimentos de fundos públicos do período anterior e uma intensificação da participação de capitais privados e estrangeiros nas concessões e privatizações. Além disso, as fontes de crédito passaram a vir, em maior parte, do capital externo, em vez do BNDES. Nesse contexto, o papel periférico do Brasil na divisão internacional do trabalho foi reafirmado, com o país continuando a se concentrar na exportação de commodities, enquanto sua infraestrutura estava mais voltada para o mercado externo do que para as necessidades internas.

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

Essas mudanças nos papéis do Estado brasileiro, alinhadas com os diferentes ciclos neoliberais, são analisadas aqui à luz do seu reescalonamento espacial a partir de manifestações concretas (Souza, 2016). Segundo Souza (2016), o reescalonamento do Estado só pode ser compreendido dentro da conjuntura que moldou seu regime regulatório. Nesse sentido, não consideramos o Estado como uma estrutura fixa, mas como uma relação social que "muda de forma e aparência conforme as atividades que desempenha, a escala em que opera, as forças políticas que influenciam suas ações e as circunstâncias em que atua" (Jessop, 2008, p. 3 apud Souza, 2016).

Segundo Brenner (2004, p. 91), um dos objetivos das estratégias espaciais do Estado é justamente “as geografias de acumulação e regulação dentro do território do Estado”, resultando em “estratégias de acumulação espacialmente seletivas e/ou projetos hegemônicos”. Ou seja, o alinhamento do Estado com a conjuntura neoliberal cria novas espacialidades para atender aos contextos georregulatórios, que, sob essa perspectiva, estão alinhadas com projetos voltados para a acumulação capitalista.

O Quadro 1 a seguir sintetiza o exposto e associa as normas, aos quadros temporais e espaciais.

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

Quadro 1 – Normas, espaço e tempo. Fonte: Adaptado de Barros (2024)

Adiante, abordaremos uma infraestrutura em específico, os portos secos, à luz da conjuntura delineada neste segmento de texto e das associações entre redes técnicas, normativas e urbanas.

3. REDES TÉCNICAS, REDES NORMATIVAS E REDES URBANAS: os portos secos em debate

No início dos anos 1990, os portos secos começaram a surgir no Brasil em um cenário de crescimento dos mecanismos neoliberais. Isso ocorreu em um momento em que estavam sendo implementadas várias ferramentas espoliativas, como concessões privadas de infraestruturas, privatizações e desestatizações. Como parte dos esforços para melhorar os sistemas infraestruturais e logísticos e em resposta às críticas sobre o Custo Brasil, os portos secos emergiram como inovações – tanto técnicas quanto normativas – para solucionar os gargalos espaciais e econômicos do complexo portuário brasileiro. Naquele período, o complexo portuário era visto como ineficiente e apontado, entre outros fatores, como um dos responsáveis pela queda da economia nacional.

A modernização e reestruturação do sistema portuário provocaram mudanças significativas no interior do país, buscando uma integração através de armazéns e entrepostos conectados por diversas vias de transporte, em resposta ao aumento da containerização das cargas. Nesse contexto, em 1996, os portos secos foram oficializados pelo decreto-lei nº 1.910, que os designou como estabelecimentos alfandegários de uso público, operando sob regimes especiais para importação e exportação de mercadorias. Os serviços oferecidos por esses estabelecimentos foram ampliados na década de 2000 com a instrução normativa da SRF nº 241, de 6 de novembro de 2002, que prevê, entre outros aspectos, o uso privativo dessas instalações aduaneiras localizadas no interior do país.

Arroyo (2005, p. 227) define os portos secos como “[...] lugares especiais, de origem normativa e sujeitos a legislação específica, que têm a finalidade de fazer com que o transporte de mercadorias [...] possa seguir sem interrupções [...]”. Os portos secos, então, são parte do ambiente construído voltado para a circulação, mas tem sua origem em novos marcos regulatórios. Para Barros (2024), a relação entre a materialidade e os dispositivos legais dos portos secos engendram uma espacialidade que lhe é própria e que particulariza contextos urbanos específicos, a depender de onde o porto seco está instalado. A autora sintetiza:

Sendo assim, os portos secos nos ajudam a demarcar um espaço-tempo: são formas no/do espaço de um período regulatório específico. Este espaço-tempo, por sua vez, fica cada vez mais complexo ao considerarmos os diferentes vetores de força (de permanências, rupturas ou do limiar de ambos) que incidem sobre ele (Barros, 2024, p. 104).

A coerência técnica, a densidade normativa (Santos; Silveira, 1996) e as conexões em rede são fundamentais para o funcionamento eficaz dos portos secos. A coerência técnica envolve a complementaridade entre os pontos, linhas e áreas dos sistemas logísticos. Sob essa

ótica, a intermodalidade é um elemento crucial para o funcionamento eficiente de terminais como os portos secos, sendo considerada pela literatura internacional como essencial para a conexão dos portos secos com os portos marítimos.

Essa coerência técnica é estruturada em ambientes com maior densidade normativa, ou seja, onde há facilidades para a implementação e consolidação dessas infraestruturas. Essas densidades podem ocorrer em duas vias – ou em duas escalas: desde os marcos regulatórios que emanam de instâncias superiores, como discutido no primeiro capítulo, que ajudam a pensar em novas arquiteturas de poder a partir do neoliberalismo; até as disputas que ocorrem na escala local, que também proporcionam vantagens tributárias para a instalação de determinadas infraestruturas e serviços.

No contexto das escalas institucionais, há uma interação entre as dinâmicas conjunturais e as decisões que se concretizam localmente. Geralmente, é crucial que todos os participantes da cadeia tenham seus interesses alinhados para que as normas sejam implementadas com sucesso e a coerência técnica opere de maneira eficaz, evitando maiores problemas.

As redes técnicas e os dispositivos normativos se concretizam no espaço e, muitas vezes, são sintetizados pela rede urbana. Observando a localização dos portos secos no Brasil (Figura 1), vemos que eles tendem a se estabelecer nas áreas mais urbanizadas do país, que, por sua vez, são as mais bem providas de infraestruturas e facilidades institucionais.

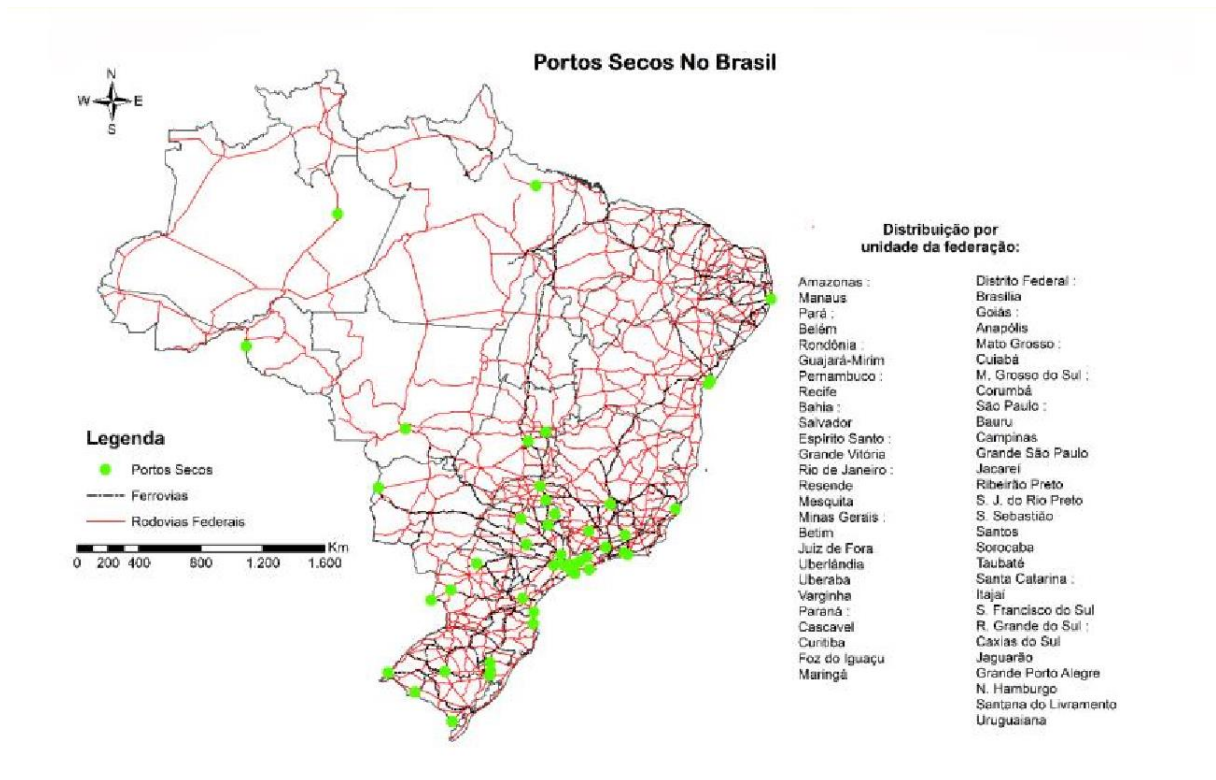


Figura 1 – Localização dos Porto Secos no Brasil. Fonte: Barros, 2024.

Analisar a localização dos portos secos brasileiros é crucial para compreender as intenções dos agentes responsáveis por sua instalação. Ao se posicionarem nas áreas mais concentradas do país (Santos; Silveira, 2008), esses portos reforçam os interesses predominantes em se estabelecer em regiões que estão em processo de modernização. Dessa forma, eles não apenas se integram a esses vetores de modernização, mas também contribuem para sua ampliação. Os agentes, assim, estão concretizando desigualdades em várias escalas.

O porto seco, ainda, por envolver uma série de tramas infraestruturais e encruzilhadas escalares, pode condicionar a posicionalidade de uma cidade. Isto é, o empreendimento pode contribuir para situar a cidade na inserção em diferentes redes. Isto porque “a produção de infraestruturas e equipamentos fixos dotam as cidades de papéis e funções que alteram a posicionalidade no espaço-tempo relacional dentro da economia globalizada” (Barros, 2024, p. 119).

Vale destacar que a ideia de posicionalidade, analisada sob à luz de Sheppard (2002), é lançada para capturar as formas cambiantes, assimétricas e dependentes, da interdependência entre as diferentes áreas. Para tanto, é necessária uma conexão entre tais áreas e sua situação

geográfica, baseada em elementos relativos, pertencendo, portanto, ao âmbito da dinamicidade dos processos e das relações.

Os portos secos, como infraestruturas, desempenham um papel crucial na transformação das cidades ao modificar as relações entre espaço e tempo na circulação de mercadorias. Esses empreendimentos agilizam os processos aduaneiros no interior do país e oferecem serviços que aceleram o tempo de circulação, reduzindo as barreiras entre a produção e o despacho. Ao se estabelecerem em uma cidade, os portos secos expandem seu alcance espacial e encurtam as distâncias — medidas em termos de tempo — entre as partes interessadas.

Quando tomamos os portos secos em sua relação com as cidades em que estão, temos a ascensão de uma série de mecanismos e articulações que englobam estratégias do ponto de vista do preço da terra e de outras vantagens comparativas. A seguir, apresentaremos um caso de estudo entre a relação porto seco e cidade a partir de Varginha/MG.

4. URBANIZAÇÃO E LOGÍSTICA: portos secos e produção de cidades em Varginha/MG

Antes de adentrarmos no nosso recorte empírico, é importante registramos alguns pontos de confluência que encontramos entre urbanização e logística.

Conforme Santos (1993, p. 108):

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

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

A partir do excerto acima, chamamos atenção para dois aspectos: a alteração no tamanho das cidades em função da expansão dos sistemas de infraestrutura e da capacidade das condições gerais de produção em criarem ambientes construídos voltados aos interesses específicos dos agentes econômicos e a cidade como elo entre estes agentes e o Estado. Isto é, as cidades são produzidas em prol das infraestruturas, sendo parte ativa dos sistemas

infraestruturais, e são pensadas como mediadoras entre o Estado e a iniciativa privada. Mediadora no sentido de materializar os acordos entre estas duas partes. Acordos estes, em muito, atrelados à expansão do ambiente construído.

Por sua vez, Cuppini (2018) argumenta que a logística contemporânea está emaranhada no urbano e nas decisões políticas e econômicas que envolvem uma série de conflitos, porque o que circula, produz poder. E as condições físicas para a circulação estão na cidade. A logística e os serviços envolvidos atrelam-se diretamente a reestruturação urbana e das cidades. Por exemplo, fomentando a criação de novas centralidades nas cidades desde o ponto de vista da circulação que, certo modo, implica diretamente nas funções da cidade nas redes em que se inserem.

Para o caso das atividades portuárias, com a reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 e a regulamentação neoliberal ascendida na década de 1990, temos uma reestruturação do espaço geoeconômico que urgiu mais conectividade e demandou, então, da ampliação da hinterlândia dos portos, surgindo neste momento terminais de contêineres, portos secos, estações aduaneiras etc. em áreas mais ao interior do país (Monié, Vasconcelos, 2012). Estes novos estabelecimentos não mais precisam do centro, pois são capazes per se de engendrarem novas centralidades em função dos movimentos escalares que os atravessam.

Em resumo, enfatizamos a intrincada relação entre urbanização e capitalismo, destacando a importância da logística e da circulação como fatores determinantes. Salientamos a capacidade das infraestruturas de expandir as cidades e contribuir para a formação de novas centralidades, tanto do ponto de vista urbano quanto das redes. A urbanização logística é influenciada por forças centrífugas e centrípetas: são necessários vetores externos que dispersem atividades e cidades para um melhor funcionamento da rede, ao mesmo tempo que é essencial haver forças que concentrem atividades em áreas específicas. A interação em rede pode levar ao adensamento de infraestruturas em certas áreas, e esse adensamento pode, por sua vez, gerar novas interações em rede.

É o exemplo de Varginha/MG, cidade situada ao sul do estado de Minas Gerais em uma área consolidada, principalmente, pela economia cafeeira. Este é um importante traço para entendermos a proeminência de Varginha para a sua região, mas também para as redes nas quais se insere.

A economia cafeeira sempre foi central para a estruturação e reestruturação de Varginha em diversas escalas. Entre as décadas de 1960 e 1970, a produção da indústria cafeeira havia

ultrapassado os valores da lavoura na cidade (Rodrigues, 2018), demonstrando que as atividades tipicamente urbanas suplantaram as rurais. Isto estimulou a consolidação de um incipiente parque industrial formado por empresas, como a Moinho Sul Mineiro, Café Bom Dia, Pólo Films, Plavigor, FL Smidth, Heatmaster, CBC e Cooper Standard. Em 1993 foi inaugurado o Porto Seco Sul de Minas que atraiu diversas empresas que visavam exportação com mais amenidades no acesso e nos processos relacionados ao comércio exterior (Barros, 2024).

No momento da inauguração, em 1993, o porto seco estava localizado às margens da BR-491, sendo que em 2012 se transferiu para a área contínua ao Aeroporto de Varginha, se lançando como um condomínio industrial alfandegado e ampliando a sua gama de facilidades locais e normativas. A seguir (Figura 2) a localização do porto seco de Varginha.



Figura 2 – Localização do Porto Seco do Sul de Minas. Fonte: Barros, 2024.

De acordo com Barros (2023, p. 197), a área onde está o complexo aeroportuário e toda a infraestrutura associada é uma área de expansão urbana, sendo atrativa para o capital privado em vistas a uma “possível maximização dos preços da terra com ampliação do perímetro urbano e transformação de terra rural em terra urbana”.

Com a maior complexificação dos papéis do porto seco e de toda a área que o recebe, temos também uma maior complexificação dos agentes que investem nestes segmentos. Em 2020, por exemplo, a Hedge Investments Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários LTDA adquiriu, em caráter fiduciário, uma parte do imóvel. A Hedge administra uma carteira de investimentos que inclui um fundo destinado ao desenvolvimento logístico e industrial. Atualmente, além da Hedge e da Armazéns Gerais, os proprietários da área incluem os herdeiros dos "barões do café" e a Polimport Comércio e Exportação LTDA, mais conhecida como POLISHOP. Esta empresa é especializada no comércio varejista de eletrodomésticos e equipamentos de áudio e vídeo, com 162 pontos de venda em todos os estados do país (Barros 2023; 2024).

Ao longo dos anos, a Armazéns Gerais — responsável pelo Porto Seco do Sul de Minas — tem se modernizado, implementando inovações técnicas e regulatórias que favorecem a expansão capitalista, especialmente em termos de circulação e financeirização. Identificamos dois movimentos interligados: mesmo com a entrada de novos agentes dominantes na dinâmica espaço-temporal do porto seco de Varginha, seja nos processos de financeirização ou na locação de galpões, os "barões do café" continuam a exercer controle sobre a expansão urbana em certas áreas, manipulando as rendas fundiária e imobiliária. Dessa forma, esses processos, embora originados e operados em diferentes escalas geográficas, se realizam de maneira simultânea e coordenada (Barros, 2023).

Outro ponto que queremos chamar atenção e que vai ao encontro das regulamentações neoliberais que mencionamos anteriormente é a coalizão entre os interesses públicos e privados para a consolidação e manutenção do Porto Seco do Sul de Minas. Em síntese, o empreendimento é pertencente à empresa local Armazéns Gerais Agrícola LTDA e sempre se beneficiou de facilidades tributárias para manter suas operações em Varginha. Contudo, para expandir suas atividades, a empresa adquiriu novos espaços e adotou novas formas jurídicas, como a implementação da propriedade condominial e a inauguração de um condomínio industrial e tecnológico em 2013. Além disso, partes da área foram compradas pela Hedge Investments, um fundo de investimentos imobiliários que, entre outros objetivos, converte a logística em ativos financeiros (Barros, 2023; 2024).

Destacamos aqui o decreto nº 10.205 de 18 de janeiro de 2021 que estabeleceu novas regulações que tratam da liberdade econômica no município e que prevê “reduzir a interferência do Poder Executivo Municipal na atividade empresarial e abreviar a eficiência na solução dos

casos em que essa interferência na atividade empresarial se fizer necessária [...]” (Varginha, 2021 apud Barros, 2024). Esta norma pode ser compreendida em consonância aos marcos regulatórios próprios do neoliberalismo, em que o Estado é um facilitador para os capitais hegemônicos e parte fundamental para a sua reprodução. Portanto, os seus papéis não são arrefecidos e sim ressignificados sob os paradoxos da ideia de liberdade.

Para Juliano Cornélio, até então secretário municipal de desenvolvimento econômico, o decreto de liberdade econômica:

[...] facilita os investimentos por parte dos empreendedores e conseqüentemente possibilitando um ambiente muito favorável aos negócios aqui no município, não só pela sua localização geográfica, mas principalmente pelos equipamentos que o município dispõe, como o aeroporto, o porto seco do sul de Minas, as áreas de saúde, de educação e de mão de obra qualificada” (Varginha Online, 2022 apud Barros, 2024, p. 109).

Boa parte do café processado pelas indústrias de Varginha é proveniente das plantações de pequenas cidades do Sul de Minas, região que representa cerca de 24% da produção nacional de café (Alves; Lindner, 2020). Dessa forma, Varginha se destaca como um centro crucial no agronegócio do café, desempenhando um papel estratégico tanto na logística quanto no comércio exterior. Além disso, sua capacidade de atrair empresas de diversos setores consolida sua importância na divisão territorial do trabalho e nas relações em rede. Essas redes se manifestam tanto localmente, com Varginha polarizando uma área composta por 82 municípios (IBGE, 2017), quanto globalmente, através da economia internacionalizada.

A consolidação e atual configuração político-econômica do empreendimento ressaltam os papéis dos agentes ainda relacionados a economia cafeeira, mas agora assumindo novas complexidades e novas frentes de atuação, sendo que a expansão do ambiente construído e do sistema de infraestruturas é ainda um dos fatores preponderantes para a contínua ascensão desses agentes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do Porto Seco do Sul de Minas em Varginha revela a profunda interconexão entre urbanização e logística, destacando como as infraestruturas moldam e são moldadas pela conjuntura político-econômica. A expansão das infraestruturas, especialmente no contexto neoliberal, não apenas altera o arranjo espacial e funcional das cidades, mas também fortalece suas posições estratégicas nas redes econômicas e logísticas.

No Brasil, tivemos uma série de mecanismos, a partir da década de 1990, que além de situarem o Estado dentro de uma regulamentação neoliberal, reescalonom as suas funções e papéis ao condicionarem a ascensão de mecanismos que, além de adicionarem novos agentes privados ao setor infraestrutural, desenham mecanismos cada vez mais sofisticados de privatização e espoliação do fundo público.

No caso particular de Varginha, o decreto nº 10.205, ao buscar reduzir a interferência do poder público, reflete a tendência neoliberal de facilitar a atuação do capital privado, reforçando o papel das cidades como mediadoras entre o Estado e os interesses econômicos. Essa política contribui para a consolidação de novas centralidades urbanas e para a expansão da hinterlândia dos portos secos, destacando a importância das infraestruturas na criação de ambientes favoráveis ao crescimento econômico.

Observamos que a expansão e modernização do Porto Seco têm desempenhado um papel crucial na transformação de Varginha em um centro estratégico no agronegócio do café e no comércio exterior. A capacidade do Porto Seco de se adaptar e evoluir, através da adoção de novas formas jurídicas e da atração de investimentos significativos, como os da Hedge Investments, sublinha a importância das infraestruturas na configuração e na centralidade das cidades na economia globalizada.

A interação entre forças centrífugas e centrípetas, evidenciada no caso de Varginha, mostra como a logística e a urbanização se entrelaçam para gerar novas dinâmicas de desenvolvimento. A contínua expansão do ambiente construído e a evolução das redes técnicas, normativas e urbanas são importantes para entender o papel dos portos secos e das cidades no cenário econômico atual.

Os nexos e sinergias entre urbanização e logística, aliada às políticas regulatórias e às estratégias de investimento, produzem cidades e complexificam as relações em rede ao delinear novas possibilidades de inserção nas redes globais de competição capitalista.

6. REFERÊNCIAS

ALVES, F. D.; LINDNER, M. Agronegócio do café no sul de Minas Gerais: territorialização, mundialização e contradições. **OKARA**, v. 14, pp. 433-451, 2020.

- ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (Org.) **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 209-242. 2005.
- BARROS, S. F. S. Redes e processos logísticos em Varginha/MG: apontamentos sobre o Porto Seco do Sul de Minas. In: IV Congreso Internacional de Geografía Urbana. **Libro de Actas**. Libro de Edición Argentina: Buenos Aires, 2023, pp. 195-200.
- BARROS, S. F. S. **Portos secos e cidades: tramas escalares e dinâmicas espaciais**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2024.
- BRANDÃO, C. A. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Caderno Metrôpoles**, v. 19, n. 38, pp. 45-69, 2017.
- BRANDÃO, C. A.; SOUZA, M. B. Particularidades del capitalismo periférico y sus recientes oleadas de neoliberalización (1995-2018). **Semestre Económico**, v. 22, pp. 23- 45, 2019.
- BRENNER, N. **New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood**. Oxford: Oxford University Press, 2004, 351p.
- BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. Após a neoliberalização? **Caderno Metrôpoles**, v. 14, n. 27, pp. 15-39, 2012.
- CUPPINI, N. A cidade enquanto sistema logístico. **Lugar Comum**, n. 52, pp. 299-305, 2018.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias 2017**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017, 83p.
- MONIÉ, F; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins**, Dossiê Portos, Cidades e Regiões, 15, pp. 1-18, 2012.
- PAULANI, L. M. A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil. **Estudos Avançado**, v. 23, n. 66, pp. 25-39, 2009.
- RODRIGUES, H. R. **As novas tendências urbanísticas decorrentes das inovações no setor industrial e de logística nas cidades médias: Varginha/MG e seu entorno**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2018.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. Globalização e Geografia: a compartimentação do espaço. **Caderno Prudentino de Geografia**, N. 18, 1996.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- SHEPPARD, E. The spaces and times of globalization: place, scales, networks and positionality. **Economic Geography**. V. 78, N. 3, 2002.

SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA, S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuições geográficas à análise crítica da concessão aeroportuária. **GEOUSP – Espaço e tempo**, v. 23, n. 2, pp. 242-261, 2019.

SOUZA, M. B. Reescalonamento espacial do Estado desenvolvimentista no Brasil. **Mercator**, v. 15, n.4, pp. 27-6, 2016.

WERNER, D. Rodadas de neoliberalização, provisão de infraestruturas e “efeito-China” no Brasil pós-1990. **EURE**, v. 46, n. 139, pp. 143-162, 2020.