

Comércio atacadista e operação logística: a reestruturação da periferia urbana de Uberlândia-MG

Leandro Oliveira Silva

Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design
silva-lo@hotmail.com

Fernando Garrefa

Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design
fgarrefa@faued.ufu.br

Introdução

O cenário da urbanização contemporânea é marcado por processos gerados no âmbito das relações capitalistas de produção. Dentre estas relações, aquelas no âmbito do comércio e da circulação de mercadorias assumem expressiva importância na produção do espaço urbano. Isto porque, para a realização e o aprimoramento destas atividades é fundamental que o espaço ofereça o suporte necessário, por meio de infraestruturas, ou, que estas sejam criadas.

No entanto, “é importante observar que o novo não consegue se impor sem um atrito, pois o que já existe muitas vezes resiste, exigindo uma transformação dos lugares, de modo sucessivo” (Ortigoza, 2010, p. 19). Diante disso, as novas estruturas inseridas no tecido urbano coexistem com as antigas, ainda que alterem o funcionamento deste espaço – bem como, a paisagem –, por meio da redefinição dos usos e, também, dos tempos. Pois, como afirma Santos (1997, p.68),

[...] suscetível a mudanças irregulares ao longo do tempo, a paisagem é um conjunto de formas heterogêneas, de idades diferentes, pedaços e tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço.

Numa lógica, em que o espaço urbano é produzido sob a égide do capital financeiro, observa-se uma intensificação da sobreposição das diferentes *temporalidades* – o que Castells (1992, p. 501) chamou de *espaço de fluxos*, dado às “práticas sociais de tempo de compartilhado”. Por meio deste processo, se dão constantes alterações na paisagem urbana, que evidenciam uma intensa e perene reestruturação do espaço da cidade.

Desta forma, ao observar essas alterações na paisagem torna-se possível afirmar, conforme Ortigoza (2010, p. 31) que, “[...] o comércio não pode evoluir isoladamente, nem ao modificar-se o faz sozinho; pelo contrário, ao se transformar, o comércio arrasta, no seu movimento, as demais etapas da produção e o próprio urbano”.

O Município de Uberlândia, localizado na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais, exemplifica a relação entre o comércio – e, também, distribuição atacadista – de mercadorias, com o espaço urbano (Soares, 1995). Desde sua gênese serviu de entreposto comercial, num período em que a região na qual se encontra localizado ainda era pouco ocupada. Com a atuação das elites locais, sobretudo a partir da década de 1950, Uberlândia passa a se destacar por meio da atividade de comércio e distribuição de mercadorias, numa escala cada vez maior (Godoi, 2010).

Atualmente Uberlândia conta, além dos estabelecimentos de comércio e distribuição atacadista de capital local (Martins, Peixoto, Arcom, União, dentre outros), com a presença de empresas que atuam no setor de atacado e varejo de autosserviço, como é o caso do Makro – a primeira do setor a se instalar na cidade –, Atacadão, Mart Minas e Bahamas Mix, assim como, operadores logísticos e entrepostos, como é o caso da Libra, que opera o Porto Seco do Cerrado; da Supporte, que realiza a operação logística do Entreposto da Zona Franca de Manaus; e, também, do PK Center, um moderno parque de operação logística.

Vários destes empreendimentos foram instalados na cidade em período recente e, assim como os demais, optaram por localizar-se às margens, ou, nas proximidades dos eixos rodoviários que passam pela cidade de Uberlândia. Todavia, observa-se uma dispersão destes estabelecimentos por diferentes setores da cidade, concomitante a diversas obras de reestruturação viária, dentre elas: a conclusão do anel rodoviário (ainda em curso), duplicação e obras de manutenção em rodovias, bem como, a construção de viadutos e alças de acessos que conectam a cidade a essas vias.

Assim sendo, o presente estudo apresenta o processo por meio do qual se materializou a atual organização espacial da periferia urbana de Uberlândia, entendido aqui, como um processo de reestruturação do espaço urbano, uma vez que a inserção destes

estabelecimentos voltados à operação logística e à distribuição e comércio atacadista (incluindo os de autosserviço), além de alterar a forma, agregam densidade técnica e aumentam a complexidade deste espaço. E, aliados às obras de reestruturação viária, corroboram para a inserção cada vez maior da cidade de Uberlândia, no que Milton Santos denominou de *economia global*, com evidentes consequências locais, como as já mencionadas.

1. A estruturação interna das cidades no contexto das redes

Compreender a organização interna das cidades hoje exige o esforço de compreender também as relações que extrapolam os limites espaciais das cidades. Isto não significa somente considerar as relações cidade-campo, que devem também compor as preocupações do pesquisador, mas, também, as relações com os demais centros urbanos – realizadas pela formação de redes entre as empresas e, também, entre as cidades.

Observa-se que a estruturação do espaço na cidade contemporânea está cada vez mais atrelada à inserção no meio técnico-científico-informacional (Santos, 2006). Pois “a conectividade se tornara a característica definidora de nossa condição urbana no século XXI” (Mitchell, 2013, p. 176). Ou seja, quanto maior for a capacidade de estabelecer conexões nas redes de troca de informação e capital (no qual, incluem-se as mercadorias) por meio dos avanços tecnológicos, mais sujeita a constantes alterações em sua paisagem estará a cidade, uma vez que intensificam-se também as intervenções neste espaço a fim de comportar as demandas do Capital.

Dizendo de outra maneira, num contexto econômico no qual a circulação do capital nas suas mais variadas formas (moeda, mercadoria, etc.) se dá de forma cada vez mais intensa, as cidades têm estruturado seu espaço para que a realização da produção e consumo ocorra. É neste sentido que Harvey (2005, p. 150) afirma que,

A capacidade tanto do capital como da força de trabalho de se moverem, rapidamente e a baixo custo, de lugar para lugar, depende da criação de estruturas físicas e sociais fixas, seguras e, em grande medida, inalteráveis. A capacidade de dominar o espaço implica na produção de espaço.

Nota-se, desta forma, que o estabelecimento das redes necessita de um espaço que comporte as atividades demandadas para a realização do processo produtivo, sejam elas, materiais (transporte de mercadorias, por exemplo), ou, imateriais (fluxo de informação). Pois, “os lugares não desaparecem, mas sua lógica e seu significado são absorvidos na rede”

(Castells, 1992, p. 502) e, assim, “a infra-estrutura tecnológica que constrói a rede define o novo espaço [...]” (Castells, 1992, p. 502). Ortigoza (2010, p. 18) também observou que,

[...] o espaço urbano, pela pressão da técnica global, vai se tornando fluido e passa, gradualmente, a atender à velocidade imposta pelas novas relações sociais de produção. Esses fluxos de informações e as funções urbanas, cada vez mais centradas no terciário, reproduzem o espaço continuamente”.

Assim, é possível afirmar de acordo com Castells (1992, p. 502) que o espaço de fluxos localiza-se numa rede “[...] que conecta lugares específicos com características sociais, culturais, físicas e funcionais bem definidas”. E, desta forma, percebe-se que alguns “[...] lugares são nós ou centros da rede, isto é, a localização de funções estrategicamente importantes que constroem uma série de atividades e organizações locais em torno de uma função chave da rede” (Castells, 1992, p. 502).

Observa-se, então, que as atividades de operação logística assumem esta “função chave da rede”, uma vez que tais processos aprimoram o comércio e a distribuição de mercadorias. Santos Junior (2011, p. 5) afirma que a logística,

[...] é geralmente identificada territorialmente com a capacidade e presença (ou ausência) das infraestruturas instaladas, notadamente aquelas destinadas aos sistemas de circulação e transportes intermodais das mercadorias, como os portos, aeroportos, grandes entrepostos, etc.

Harvey (2005, p. 148), por sua vez, destaca que “a capacidade de mover mercadorias depende da construção de um sistema de transportes sofisticado, eficiente e estável, amparado por todo um conjunto de infra-estruturas sociais e físicas (de serviços jurídicos e armazéns), facilitando e assegurando a troca”. Diante disso, percebe-se quão atrelada está a estruturação do espaço, sobretudo, do espaço urbano, às redes de comunicação e transporte, destacando-se este último para as operações logísticas já mencionadas. Sánchez (2003, p. 45) destaca que,

Os espaços capturados pelas relações de produção capitalista, que são incorporados aos processos de reestruturação urbana em curso, podem se destinar à produção (por intermédio de obras de infra-estrutura, operações logísticas de otimização de fluxos

produtivos e obras de modernização tecnológica que agregam densidade técnica aos lugares para atração de empresas multinacionais) [...].

A fim de servirem-se dos *benefícios locacionais* oferecidos pelas cidades, os estabelecimentos de comércio e distribuição atacadista e, operação logística, instalam-se preferencialmente nas *bordas* dos centros urbanos, ou, até mesmo, no *espaço intra-urbano*. Devido a isso, faz-se necessário também pensar de que forma estes elementos se inserem neste espaço, bem como, sua relação com a cidade. Estas atividades exigem uma infraestrutura viária que comporte a intensidade de fluxos gerada pela atual configuração da economia capitalista, assim como, acessos para que os funcionários e os clientes (principalmente, dos atacadistas de autosserviço) consigam chegar até o local e ali realizar suas atividades, sejam elas, de trabalho, ou, de compras.

Neste sentido cabe destacar a abordagem realizada por Flávio Villaça, em seu livro “Espaço intra-urbano no Brasil”. Neste livro o autor parte da diferenciação entre os fatores que estruturam o *espaço regional* e o *espaço intra-urbano*. Para Villaça (2001, p. 20),

A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser-humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja como consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc.

Todavia, para a compreensão de determinados processos ocorridos no espaço *intra-urbano*, é preciso abordar alguns dos processos constituintes do espaço regional. Pois, como afirma Castells (1992, p. 487) ao se referir às transformações sociais resultantes das novas tecnologias “o layout da forma urbana passa por grande transformação. Mas essa transformação não segue um padrão único, universal: apresenta variação considerável que depende das características dos contextos históricos, territoriais e institucionais”.

No espaço *intra-urbano* ganham destaque as estratégias locacionais, sendo que os empreendimentos são dispostos neste espaço de forma que facilitem o acesso, uma vez que a acessibilidade apresenta-se como um fator extremamente importante para a realização da atividade comercial. Ortigoza (2010, p. 26) ressalta o papel da atividade comercial na estruturação do espaço urbano, para ela “o comércio, no que tange às suas estratégias

locacionais, inova as acessibilidades, cria e recria a centralidade; enfim, a gestão da cidade, ganha, cada vez mais, importância na manutenção e desenvolvimento dessa atividade econômica”. O comércio, então, defini as *localizações* – os nós das redes – sendo, o espaço da cidade resultado, também, de fatores que extrapolam seus limites, uma vez que o comércio e a distribuição de mercadorias constituem apenas parte do processo de produção capitalista.

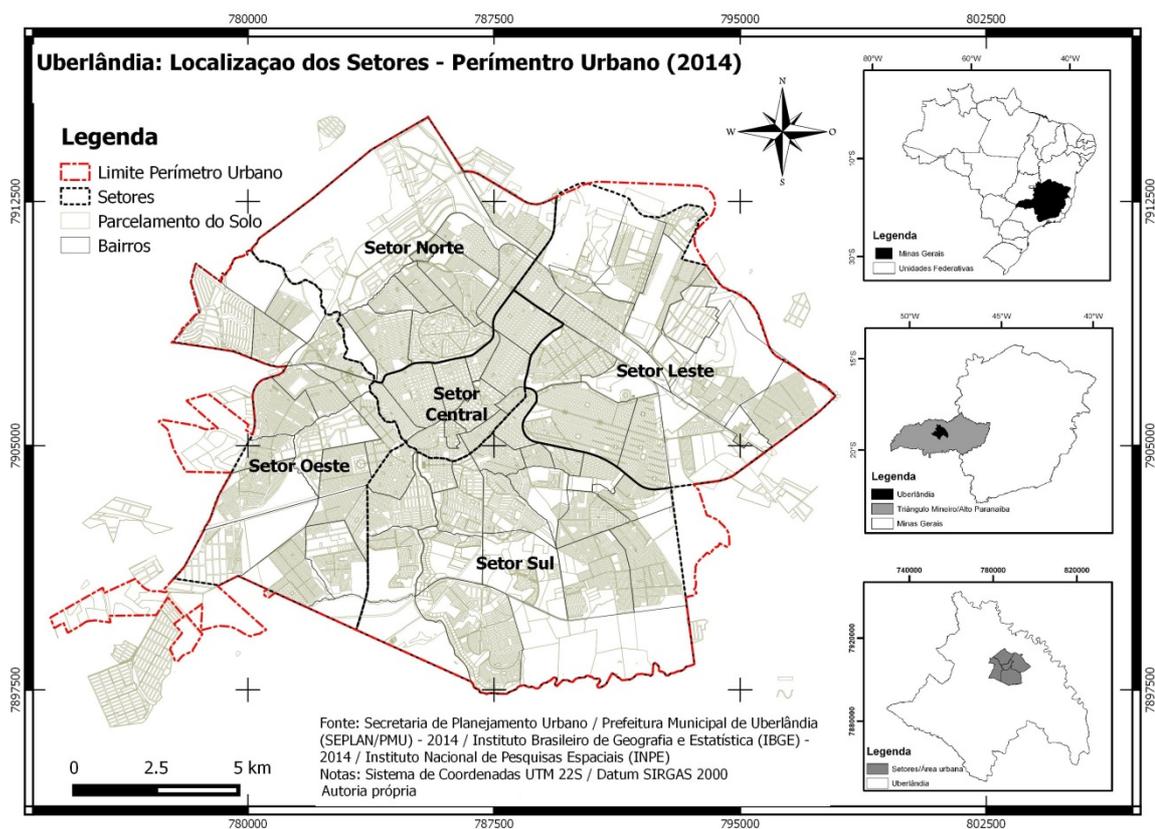
O Município de Uberlândia, no estado de Minas Gerais, teve seu desenvolvimento econômico alicerçado, sobretudo, nas atividades de comércio e distribuição de mercadorias no mercado atacadista – além do setor das telecomunicações e do agronegócio. Desde meados dos anos 2000, aumentou consideravelmente o número de estabelecimentos do setor de atacado de autosserviço e de operação logística instalados no perímetro urbano e em suas bordas, a fim de aproveitar as vantagens, tanto da localização do município no território brasileiro, como, da infraestrutura e serviços voltados para o setor, existentes no local.

Com base nisto, a seguir será apresentada a relação da cidade de Uberlândia com as atividades do comércio atacadista ao longo de seu desenvolvimento. Dar-se-á ênfase à relação desta atividade e a estruturação do espaço urbano, que perfaz o objetivo central deste trabalho.

2. Uberlândia e o comércio e distribuição de mercadorias

O Município de Uberlândia localizado na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais (ver Mapa 1), destaca-se no comércio atacadista e também no ramo das operações logísticas em âmbito nacional devido à sua localização que facilita a ligação das regiões Centro-Oeste e Norte do país, com o Sul e Sudeste, principalmente com São Paulo e com as cidades portuárias. Comporta desta maneira, uma infraestrutura voltada para o suprimento das necessidades geradas por esta atividade econômica. Uberlândia atualmente, de acordo com o censo demográfico de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é a segunda maior cidade do estado de Minas Gerais, em termos populacionais. A evolução da população da cidade pode ser observada na Tabela 1.

Mapa 1 – Uberlândia-MG: Localização da área urbana (2014)



Org.: do autor (2014)

O rápido e intenso crescimento da cidade, em termos demográficos, econômicos e, também, da própria mancha urbana se devem muito à polarização de fluxos que se dá em seu interior e também no seu entorno, uma vez que a cidade é cortada por várias rodovias federais (BR-050, BR-365, BR-452, BR-455 e BR-497) e estaduais e, ainda, por uma ferrovia – Ferrovia Centro Atlântica (FCA), além de dispor de um aeroporto. Essa infraestrutura viária existente na cidade oferece as condições para a realização das atividades demandadas pelo mercado atacadista e, também, pelas operações logísticas. Soares (1995, p. 68) ao tratar do contexto regional no Triângulo Mineiro destaca que,

Com relação à rede de transportes, após a instalação da ferrovia, foram também construídas estradas de rodagem, no início do século XX, pela Companhia Mineira de Autoviação Intermunicipal, com sede em Uberlândia, e, assim, esta cidade foi a que mais se beneficiou desse serviço.

Tabela 1- Uberlândia - MG: Evolução da População (1970 – 2013)

Área/Ano	1970	1980	1991	2000	2007	2010	2012	2013
Rural	13.240	9.363	8.881	12.232	14.844	16.747	17.589*	-
Urbana	111.466	231.598	357.848	488.982	593.525	587.266	601.947*	-
Total	124.706	240.961	366.729	501.214	608.369	604.013	619.536	646.673

Fonte: IBGE/Secretaria de Planejamento Urbano – Prefeitura Municipal de Uberlândia

Nota: 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010 (Censos Demográficos). 2007, 2012 e 2013 (Estimativas Populacionais).

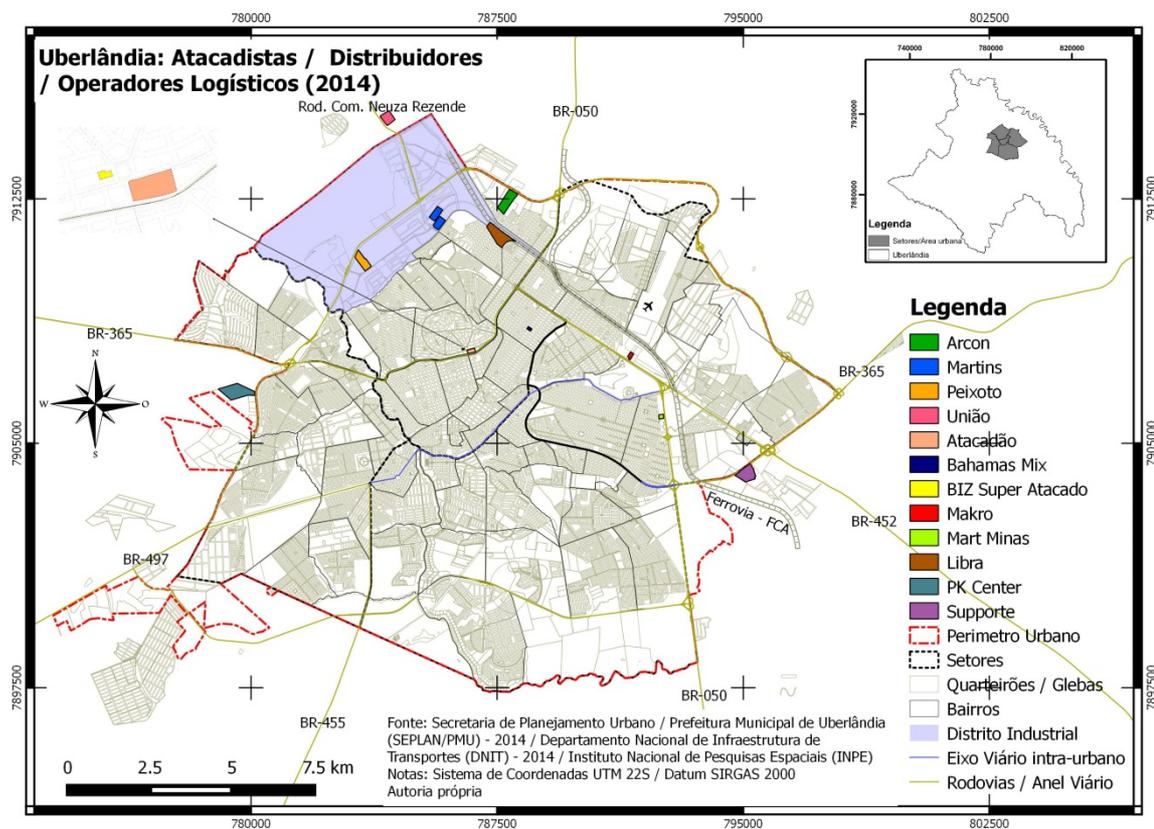
*Estimativa da População Urbana e Rural de 2012 feitas pelo Seplan / PMU

Org.: do autor (2014)

No que tange às empresas dos setores de operação logística e do mercado atacadista, destacam-se empresas locais, quais sejam: Martins, Arcom, Peixoto, União, Aliança, dentre outras. Martins e Peixoto têm seus armazéns localizados no Distrito Industrial (setor norte) da cidade de Uberlândia, enquanto que o armazém da Arcom localiza-se no bairro Minas Gerais, que faz divisa com o Distrito Industrial. Já a União tem seu armazém localizado na Rodovia Neuza Rezende, nas proximidades do Distrito Industrial (ver mapa 2). Estas empresas têm grande capacidade de movimentação de mercadorias e geram desta forma, uma grande quantidade de fluxos materiais, além de contribuir bastante para a economia do município de Uberlândia.

Cabe ressaltar que a cidade de “Uberlândia tem início como um entreposto comercial, local de pouso, e aos poucos expandiu seu papel de prestador de serviços em função das empresas que ali surgiram criaram e fortaleceram a centralidade local” (Godoi, 2010, p. 256). Esta característica adquirida pelo município ganha ênfase também no período em que o governo de Getúlio Vargas, na década de 1940, implanta as políticas de *interiorização* e a criação da Fundação Brasil Central – instalada em Uberlândia, assim como, com a definição da nova localização da capital federal, Brasília, e sua construção (Godoi, 2010).

Mapa 2 - Uberlândia-MG: Operadores Logísticos / Distribuidores / Atacadistas (2014)



Org.: do autor (2014)

Nota-se que é também em meados do século XX que surgem as empresas supracitadas, que atuam no mercado atacadista, ressaltando este aspecto da economia local. Godoi (2010) destaca a importância assumida pelos agentes locais neste período para a inserção de Uberlândia nos *circuitos de produção*. Dentre estes agentes destacam-se, principalmente, Alexandrino Garcia, Alair Martins e Rondon Pacheco.

Alexandrino Garcia, no início da década de 1950, funda uma empresa para atender a demanda por combustível gerada pelo aumento do fluxo de veículos a partir das políticas getulistas, a *Garcia S.A. Indústria e Comércio* (Garinco) (Godoi, 2010, p. 263). Este também foi o responsável pela fundação da *Companhia Telefônica do Brasil Central*, atual *Algar Telecon*, que opera no ramo das telecomunicações e é, também, sediada em Uberlândia.

Alair Martins, por sua vez, inicia suas atividades no ramo do comércio e distribuição atacadista, com um “armazém de secos e molhados no ano 1953 denominado Borges Martins” (Gogoi, 2010, p. 264). O Grupo Martins que a princípio atendia o mercado local, atualmente opera em diversos pontos do território nacional (Martins, 2014). Já Rondon Pacheco foi responsável pela articulação política, atuando no direcionamento de recursos e

investimento em infraestruturas em Uberlândia, sobretudo, quando assume “o governo estadual em março de 1971, ficando à sua frente até março de 1975” (Godoi, 2010, p. 272).

Na década de 1960 surgem outras três empresas do setor já mencionadas (Arcom, Peixoto e União) e, assim como o Grupo Martins, têm sua capacidade de operação e áreas de abrangência ampliadas, extrapolando atualmente as escalas local e regional e passando a atuar também em outras regiões do país.

Cabe destacar que os armazéns e centros de distribuição destas empresas passam a se localizar na periferia urbana de Uberlândia somente após a ampliação da capacidade de intercâmbio de mercadorias que estas apresentam e, do conseqüente aumento na demanda por maior espaço e fluidez. Este fato ocorre a partir da década de 1980, com a transferência do Martins, num primeiro momento, seguido pelo Arcom. Na década seguinte (1990) o Peixoto também migra para a atual sede no Distrito Industrial, enquanto que a União se transfere para o novo centro de distribuição no ano de 2001.

Antes destas mudanças de local essas empresas tiveram, em determinados períodos, seus armazéns localizados na área que hoje compreende o setor central da cidade de Uberlândia, que pode ser observada no mapa 1. O período que abrange as mudanças de local dos armazéns das empresas atacadistas citadas é também caracterizado pelo crescimento urbano e demográfico de Uberlândia (Soares, 1995, p. 91).

Assim, observa-se que devido à necessidade de maior fluidez as empresas atacadistas deslocaram-se das áreas mais adensadas para novas áreas, que além de proporcionar maior acessibilidade – uma vez que se relacionam com outros pontos do território, disponibilizam também maior espaço para a movimentação e armazenagem das mercadorias. O Distrito Industrial de Uberlândia dispõe de eixos viários que possibilitam o fácil acesso às rodovias federais, tornando-o uma interessante localização para as empresas do setor atacadista.

A opção por localizar-se nas proximidades dos eixos rodoviários também pode ser notada na escolha das empresas do setor de atacadista de autosserviço, sendo que “em 1989 foi inaugurada uma loja do Makro atacadista, pertencente ao Grupo holandês SHV MAKRO NV” (Carvalho & Cleps, 2006, p. 87), às margens da BR-050, no setor leste da cidade. Fato que também é verificável na localização de outros empreendimentos deste setor, quais sejam: Atacadão e Mart Minas, instalados na cidade nos anos de 2010 e 2013, respectivamente.

Além destes, um quarto atacadista de autosserviço instalou-se também na cidade de Uberlândia, o Bahamas Mix (em 2013), todavia, em área localizada no setor central da

cidade, que apesar de não margear um eixo rodoviário de conexão intermunicipal, como os demais, está localizado entre dois importantes eixos viários intra-urbanos. Interessante ressaltar que a instalação do BIZ Super Atacado, do Grupo Aliança Atacadista, nas proximidades da loja do Atacadão, o que sugere um processo de *especialização funcional* da área em questão, como pode ser visto no mapa 2.

Uberlândia também conta atualmente com três operadores logísticos localizados em diferentes setores da cidade, sendo eles: o Entrepasto da Zona Franca de Manaus, operado pela Supporte Logística Integrada, localizado no setor leste (Supporte, 2014); o PK Center, um *Business Park* que conta com um moderno complexo logístico, dentre outros serviços, comportando centros de distribuição da Natura, Lojas Americanas e B2W, no setor oeste (PK Center, 2014); e, também, o Porto Seco do Cerrado operado pela Libra Logística, um terminal intermodal que está ligado ao Porto de Santos pela Ferrovia Centro Atlântica e realiza o trânsito aduaneiro de importação e exportação, localizado no setor norte da cidade (Libra, 2014).

O Entrepasto da Zona Franca de Manaus e o PK Center também se localizam às margens de eixos rodoviários que conectam a cidade de Uberlândia a outros pontos do território – todavia, alhures ao perímetro urbano de Uberlândia, embora justapostos a este. O Porto Seco do Cerrado, por sua vez, além de ter sua conexão com outros locais por meio do transporte ferroviário, está localizado no Distrito Industrial e, assim, serve-se também da infraestrutura rodoviária existente no seu entorno.

Devido a esta nova dinâmica imposta por estes empreendimentos assiste-se a constantes obras de manutenção e duplicação de rodovias, construção de viadutos e alças de acesso, dentre outras. Diante deste quadro, a seguir serão apresentadas e discutidas algumas destas alterações na malha viária desta área da cidade de Uberlândia, que caracterizam um processo de reestruturação deste espaço.

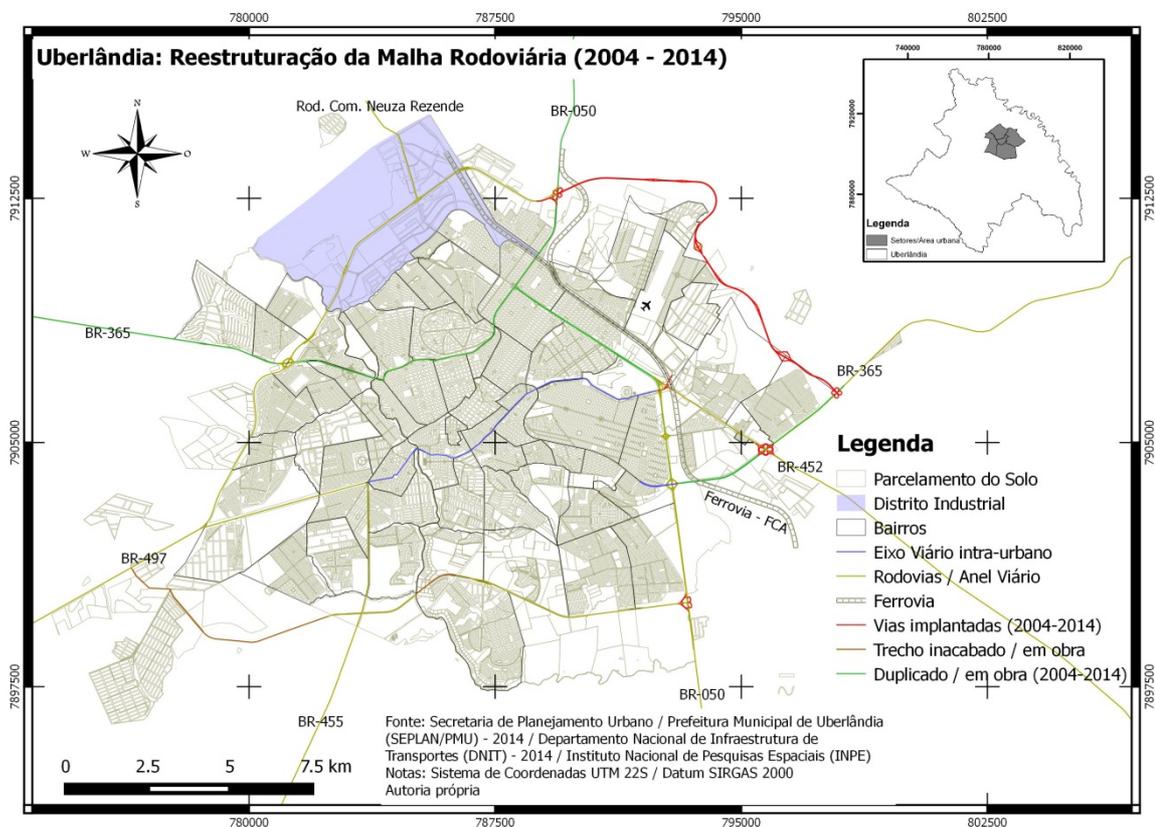
3. A reestruturação viária da periferia urbana de Uberlândia

Desde meados dos anos 2000 tem-se notado um processo de reestruturação da periferia urbana de Uberlândia, por meio da reforma e ampliação da malha viária, dentre as quais pode-se destacar: duplicação de rodovias (inclusive nos trechos intra-urbanos), manutenção e recapeamento de vias, construção de viadutos e alças de acesso, obras de conclusão do anel viário (em andamento), dentre outras (ver mapa 3). Importante destacar também o projeto de expansão do aeroporto – conforme o *site* da Prefeitura Municipal de

Uberlândia (PMU), em matéria de 12 de junho de 2013. Soares et al (2010, p. 203) observou que,

[...] o município de Uberlândia tem se beneficiado dos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal (PAC), sobretudo com obras urbanas (construção de viadutos) e investimentos na melhoria do sistema rodoviário regional (duplicação da rodovia 365, do km 622 ao entroncamento com a BR 153 e da BR 050, entre Uberlândia e Araguari).

Mapa 3 – Uberlândia: Obras de infraestrutura rodoviária (2004-2014)



Org.: do autor (2014)

Além das obras relacionadas ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, mencionado por Soares et al, outras obras têm sido realizadas, tanto do Governo Federal, como no caso do Contrato de Reabilitação e Manutenção de Rodovias (Crema), como do governo municipal. As obras relacionadas aos programas do Governo Federal ganham importância, sobretudo, porque a cidade de Uberlândia (como pode ser observado no mapa 2) é estruturada em torno destes grandes eixos rodoviários, que, desta forma, funcionam em muitos locais como barreiras entre áreas da cidade, que se conectam somente pelos viadutos e passarelas existentes.

O Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit) é o órgão que gerencia as obras no âmbito federal, o que ressalta a importância da escala territorial na compreensão dos processos de reestruturação urbana em curso em Uberlândia. A BR-050, conforme reportagem do *Correio de Uberlândia*, de 15 de julho de 2014, teve um grande trecho urbano recapeado, que tem 5,1 km de extensão e localiza-se "entre o viaduto Regis Bittencourt e o viaduto da avenida João Naves de Ávila com a rodovia" (Correio de Uberlândia, 2014) – ver foto 1 – no setor leste da cidade.



Foto 1 – Uberlândia-MG: Trecho Urbano da BR-050 em obras (2014)
Fonte: Correio de Uberlândia, 2014.
Org.: do autor (2014)

Este processo aqui entendido como reestruturação viária no qual os eixos rodoviários que passam pelo perímetro urbano vêm sendo adaptados às novas demandas do capital (supracitadas), compõe juntamente com os novos usos e funções presentes nas áreas periféricas da cidade a reestruturação deste espaço. Pois, com opção pelo transporte rodoviário como destaca Souza (2005, p. 86), “a demanda por instalação de infra-estrutura cresce de maneira assustadora, à medida que a malha viária se multiplica rapidamente, e as distâncias, a serem vencidas, em grande ou na maior parte, na base do transporte sobre rodas, vão aumentando e aumentando”.

Ademais, a prioridade dada à circulação do automóvel tem contribuído para a fragmentação do espaço intra-urbano, bem como, para segregação de áreas que se tornam intransponíveis para o pedestre. Isto implica na perda da qualidade de vida dos cidadãos, pois como afirma Duarte (2007, p. 140),

O usufruto da cidade depende do ir-e-vir, ou seja, de ações cotidianas: ir à escola ou ao trabalho; frequentar atividades especiais, como usar um posto de saúde ou

consultar um médico; fazer uso de equipamentos de lazer ou outras atividades sociais. O fato é que todas dependem de boas condições de locomoção nas cidades.

Por fim, cabe destacar também que a malha viária é de singular importância para a estruturação do espaço intra-urbano. Pois, como observa Lynch (1997, p. 106) “as vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado”. A importância deste elemento no espaço interno das cidades chama a atenção para a necessidade de pensá-lo, discuti-lo e projetá-lo, levando-se em consideração também o contexto regional e territorial, com o qual a cidade contemporânea tem uma relação dialética muito intensa, o que o torna indispensável para o planejamento urbano.

Considerações Finais

O processo de urbanização assumiu nos dias atuais devido à intensificação dos fluxos, tanto materiais, como imateriais, uma dinâmica de crescimento acelerada e em múltiplas escalas. Isto porque, a constituição das redes entre as cidades proporcionou o aprimoramento do intercâmbio de informações e capital, dando origem também à especialização dos lugares. Logo, como pôde-se observar, determinados lugares assumem “funções chaves” nessas redes e com isso passam por processo de reestruturação a fim de comportar as novas necessidades advindas da especialização econômica.

Neste contexto, observou-se que as atividades relacionadas ao comércio e distribuição de mercadorias e, de operação logística ganham destaque nesta lógica de organização do território, fazendo com que a paisagem dos locais onde empreendimentos deste setor se instalam venham a sofrer constantes alterações, algumas extremamente significativas. Dentre essas alterações percebe-se que aquelas relacionadas às do sistema viário são bastante expressivas, seja por sua dimensão, ou, por seus efeitos na organização do espaço urbano.

No caso da cidade de Uberlândia as alterações observadas na paisagem por meio dos processos engendrados pelas atividades de comércio e distribuição atacadista e, mais recentemente, de operação logística, evidenciam um processo de reestruturação da periferia da cidade. Esta reestruturação do espaço se torna ainda mais evidente diante das diversas obras do sistema viário, com a construção, ampliação, reforma e manutenção de rodovias, viadutos e alças de acesso; elementos que por sua dimensão e, também, pelo volume de veículos cada vez maior que comportam, passam a constituir fronteiras entre diferentes áreas da cidade.

Faz-se necessário destacar ainda que os empreendimentos do setor não somente aumentaram em número, como também estão cada vez mais dispersos pelos diferentes setores da cidade, ainda que predominantemente na periferia. Desta forma, novas áreas têm sido impactadas pela intensificação do fluxo de veículos, exigindo que não somente determinados pontos, mas todo o tecido urbano esteja sujeito às consequências daí resultantes, sejam elas negativas, ou, positivas para a dinâmica urbana.

Sendo assim, chama-se a atenção para se refletir sobre esta condição que o processo de urbanização nos impõe e que, uma vez que afeta diretamente a organização da cidade e toda a vida de relações que esta contempla, de forma alguma poderá ser negligenciada. Fazendo-se necessário reforçar o papel dos planejadores e gestores na definição e implementação dos projetos de infraestrutura viária, bem como, da instalação de empreendimentos com grande potencial de gerar fluxos de materiais e pessoas nas periferias urbanas.

Referências

- ARCOM. 2014. *ARCOM*, Disponível em: <http://arcom.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Atacadão. 2014. *Atacadão*, Disponível em: <http://atacado.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Bahamas Mix. 2014. *Bahamas Mix*. Disponível em: <http://bahasmix.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Castells, M. 1992. O Espaço dos Fluxos, in Castells, M. *A sociedade em Rede*. 8 ed, São Paulo, Paz e Terra.
- Cleps, G. D. G., Carvalho, P. F. 2006. O comércio e a produção do espaço urbano na cidade de Uberlândia-MG, in: Gerardi, L. H. O. Carvalho, P. F. (Org.) *Geografia: ações e reflexões*. Rio Claro, UNESP/IGCE : AGETEO.
- Duarte, F. 2007. *Planejamento Urbano*. Curitiba, Ibipex.
- Godoi, C. N. 2010. Os circuitos de produção e os círculos de cooperação em Uberlândia-MG, Brasil. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium, Uberlândia*, 1, 2, pp. 243-287.
- Libra Logística. 2014. *Libra Logística*. Disponível em: <http://www.grupolibra.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Lynch, Kevin. 1997. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Makro. 2014. *Makro*, Disponível em: <http://makro.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Marx, K. 1974. Introdução à crítica da Economia Política, in *Os pensadores*, XXXV, São Paulo, Abril Cultural. pp. 280-287.
- Mart Minas. 2014. *Mart Minas*, Disponível em: <http://martminas.com.br/>, [Acesso em: junho de 2014].
- Martins Comércio e Serviços de Distribuição SA. 2014. *Martins*, Disponível em: <http://portal.martins.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Meyer, R. M. P. 2006. O urbanismo: entre a cidade e o território, in *Revista Territórios*, São Paulo, pp.38-41.
- Mitchell, W. J. 2013. Fronteiras / redes, in Sykes, K. A. (Org.) *O campo ampliado da arquitetura. Antologia Teórica 1993-2009*, São Paulo, Cosac Naif, pp. 172 -187.
- Monteiro, C. 2014. Trecho Urbano da BR-050 passa por recapeamento em Uberlândia. *Correio de Uberlândia*. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/trecho-urbano-da-br-050-passa-por-recapeamento/> [Acesso em: julho de 2014].

- Ortigoza, S. A. G. 2010. *Paisagens do consumo: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul*, São Paulo, Cultura Acadêmica.
- Peixoto. 2014. *Peixoto*, Disponível em: <http://peixoto.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Pk Center. 2014. *Pk Center*. Disponível em: <http://pkcenter.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- União Atacado Distribuidor. 2014. *União Atacado Distribuidor*, Disponível em: <http://uniaoatacado.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Pintaudi, S. M. 2002. A cidade e as formas do comércio, in Carlos, A. F. A. *Novos Caminhos da Geografia*, São Paulo, Contexto.
- Sánchez, F. 2003. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó, Argos.
- Santos, M. 2006. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, 4 ed. São Paulo, Editorada Universidade de São Paulo.
- Santos, M. 1997. Paisagem e Espaço, in *Metamorfoses do Espaço Habitado*, 5ed. São Paulo, HUCITEC, pp. 61-74.
- Santos Junior, W. R. 2011. Os projetos estratégicos e a reestruturação do território. Conflitos e potencialidades na Região Metropolitana de Campinas, in *XIV Encontro Nacional da ANPUR*. Rio de Janeiro.
- Soares, B. R. 1995. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro*. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- Soares, B. R. et al. 2010. Uberlândia (MG): Leituras Geográficas de uma cidade média em transição, in ELIAS, D., SPOSITO, M. E. B., SOARES, B. R. (Org.) *Tandil e Uberlândia: agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*. São Paulo, Expressão Popular, pp. 157-192.
- Souza, M. L. 2005. *ABC do desenvolvimento urbano*. 2 ed., Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Prefeitura Municipal de Uberlândia. *Projeto de expansão do aeroporto de Uberlândia é apresentado*. Uberlândia. Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br> [Acesso em: julho de 2013].
- Supporte Logística Integrada. 2014. *Supporte Logística Integrada*, Disponível em: <http://www.supportelogistica.com.br>, [Acesso em: junho de 2014].
- Villaça, F. 2001. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.