

GUERRA DOS LUGARES .COM: A LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA DE EXTREMA (MG) PARA A LOGÍSTICA DO COMÉRCIO ELETRÔNICO NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Igor Venceslau

Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, São Paulo, SP, Brasil
igorvenceslau@usp.br

Fernanda Laize Silva de Lima

Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, São Paulo, SP, Brasil
fernanda.laize@gmail.com

RESUMO

A realização do comércio eletrônico supõe um conjunto de infraestruturas e a materialidade do território, especialmente nas etapas cruciais de distribuição e entrega. Para aliar rapidez no envio de mercadorias com aumento da lucratividade, ampliam-se o imperativo da fluidez territorial e a busca pela melhor localização estratégica dos novos investimentos por parte das empresas. O objetivo deste artigo é analisar o processo de instalação de centros de distribuição de mercadorias do comércio eletrônico no município de Extrema (MG), apontando para novas formas de especialização dos lugares no meio técnico-científico-informacional. A pesquisa foi conduzida por revisão bibliográfica, coleta de dados e mapeamento de centros de distribuição e infraestruturas do território, além de trabalho de campo. Os resultados apresentaram uma atualização da guerra dos lugares na economia digital, atribuindo a Extrema (MG) a primazia na logística de *e-commerce* no Brasil, num processo de expansão da Macrometrópole Paulista. Ao mesmo tempo, intensificam-se os problemas e contradições do lugar.

Palavras-chave: Economia digital. Meio técnico-científico-informacional. Fluidez territorial. Centros de distribuição. Macrometrópole Paulista.

WAR AMONG PLACES .COM: THE STRATEGIC LOCATION OF EXTREMA (MG) TO E-COMMERCE LOGISTICS IN BRAZILIAN TERRITORY

ABSTRACT

Electronic commerce requires a set of infrastructures and the materiality of the territory, especially in the crucial stages of distribution and delivery. To combine speed in goods shipping with increasing of profitability, the need for territorial fluidity and the search for the best strategic location of new investments by companies expand. This article aims to analyze the process of establishing distribution centers for e-commerce goods in the municipality of Extrema (MG), Brazil, pointing to new forms of specialization of places in the technical-scientific-informational milieu. The research was conducted by bibliographical review, data collection and mapping of distribution centers and infrastructures of the territory, in addition to fieldwork. The results presented an update of the war among places in the digital economy, giving Extrema (MG) primacy in e-commerce logistics in Brazil, in a process of expansion of the Macro Metropolis of São Paulo. At the same time, the problems and contradictions of the place intensify.

Keywords: Digital economy. Technical-scientific-informational milieu. Territorial fluidity. Distribution centers. Macro Metropolis of São Paulo.

INTRODUÇÃO

A difusão das tecnologias digitais vem alterando a maneira como as atividades humanas são realizadas, com profundas implicações sociais, políticas e culturais. As diversas atividades econômicas – da produção ao consumo – também vêm sendo transformadas rapidamente, com a incorporação de elementos relacionados ao novo conteúdo do espaço, principalmente a ação remota (a distância), e do tempo, especialmente a simultaneidade dos eventos.

A economia digital pode ser entendida como aquela que se realiza por meio das tecnologias digitais, ou ainda aquela marcada pelo paradigma digital, o que contempla aspectos tecnológicos, econômicos, sociais e políticos (Malecki; Moriset, 2008). A economia digital não significa necessariamente rompimento com as estruturas econômicas do capitalismo nem a sua realização acontece sem o espaço e os territórios.

O comércio eletrônico ou *e-commerce*, uma atividade da economia digital, compreende um conjunto de operações de compra e venda de mercadorias realizadas a distância e mediadas pelas tecnologias digitais (especialmente as tecnologias da informação e comunicação) em todas as suas etapas, da escolha do produto e pagamento à entrega. Essa comercialização a distância significa que, malgrado a condição de vendedores e consumidores não se encontrarem presencialmente face-a-face, podem efetivar essa relação de troca de maneira instantânea e eficaz.

A realização do comércio eletrônico supõe um conjunto de infraestruturas e a materialidade do território. Nas etapas cruciais de distribuição e entrega, essa materialidade é utilizada de maneira a viabilizar a circulação dessas mercadorias rapidamente, atendendo ao *frenesi* dos prazos de entrega. Para aliar rapidez no envio de mercadorias com aumento da lucratividade, ampliam-se o imperativo da fluidez territorial e a busca pela melhor localização estratégica dos novos investimentos por parte das empresas.

A contradição entre a instantaneidade dos fluxos informacionais e as múltiplas temporalidades dos fluxos materiais de mercadorias no território vem se manifestando de diversas maneiras, desde a corrida dos entregadores nas cidades até a entrada e saída de novos agentes do mercado, segundo sua capacidade de operar a distância um volume cada vez maior de produtos e dados, principalmente com o crescimento do comércio eletrônico após a pandemia de Covid19. Num país com profundas desigualdades socioespaciais, como o Brasil, essa contradição se apresenta de maneira ainda mais dramática.

Essa problemática encerra outra contradição primordial, quando a aparente desmaterialização da economia a partir da difusão das tecnologias digitais exige a construção de objetos geográficos cada vez maiores e complexos, como cabos de fibra óptica planetários, *data centers*, infovias, rodovias expressas, aeroportos de carga e gigantes galpões que operam como centros de distribuição.

Na esteira das operações logísticas viabilizadas pelas grandes empresas de comércio eletrônico para garantir os prazos de entrega de mercadorias no território brasileiro, quais localizações são estrategicamente acionadas? Na economia digital, como se apresenta a guerra dos lugares para a atração de grandes empresas privadas, particularmente quando demandam vultosos investimentos em infraestrutura (capital fixo)? Quais são os problemas e contradições espaciais que tensionam o cotidiano desses lugares?

Este artigo tem por objetivo analisar o processo de instalação de centros de distribuição de mercadorias do comércio eletrônico no município de Extrema (MG), apontando para novas formas de especialização dos lugares no meio técnico-científico-informacional.

O método empregado parte do entendimento do espaço como “instância social” (Santos, 2008[1978]), conceituando o espaço geográfico como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (Santos, 2012[1996], p. 63). Nesse sentido, espaço geográfico e fenômeno técnico se correspondem diretamente (Silveira, 2019).

Os procedimentos metodológicos da pesquisa incluíram revisão bibliográfica, coleta de dados *in loco* e tratamento estatístico e cartográfico das informações. Foram consultados artigos, teses e dissertações sobre a temática, a partir da busca em bases de publicações acadêmicas. Os mapas foram gerados em ambiente Arcgis 10.3 (ESRI), projeção cartográfica UTM/23S SIRGAS 2000, por meio da sobreposição de camadas de informações. Foram sobrepostos os arquivos vetoriais de portos, aeroportos, malha de rodovias, malha de ferrovias e as hidrovias ativas, divisões territoriais e mancha urbana, disponibilizados no formato *shapefile*, das fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais (INDE); Centro de Estudos da Metrópole (CEM) e Sistema de Dados Ambientais do Governo do Estado de São Paulo (DataGEO). Foram sobrepostos também os pontos de localização dos centros de distribuição situados na Macrometrópole Paulista e no extremo sul do estado de Minas Gerais (município de Extrema (MG) e adjacências). A localização dos centros foi obtida a partir das coordenadas geográficas disponibilizadas pelo *Google Maps*, enquanto a informação de ano de instalação foi obtida por meio do levantamento sistemático em relatórios e sites corporativos e institucionais, revistas especializadas e matérias de jornais, atualizados até março de 2024. Assim, não foi realizada uma comparação entre municípios distintos, mas um estudo mais detalhado das transformações que ocorrem especificamente em Extrema (MG).

Também foi realizado levantamento de dados em campo, em janeiro e setembro de 2021, contemplando os seguintes procedimentos: trabalho de campo em Extrema (MG) e nos municípios vizinhos de Itapeva (MG) e Camanducaia (MG); visita técnica ao centro de distribuição da empresa Privalia, com acompanhamento das operações; visita a distritos logísticos, centros de distribuição e à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Município de Extrema (MG).

Além desta introdução e das considerações finais, este artigo está dividido em três partes. Na primeira, discutimos o processo recente de digitalização do território e sua vinculação com o comércio eletrônico. Na segunda parte, apresentamos os fatores locacionais que explicam a localização estratégica do município de Extrema (MG) para as empresas de comércio eletrônico no território brasileiro. Na última parte, revelamos os problemas e contradições espaciais que acometem o lugar nesse processo vertiginoso.

MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL E COMÉRCIO ELETRÔNICO

Como manifestação atualizada do fenômeno técnico, o meio técnico-científico-informacional pode ser entendido como aquele onde “a ciência e a tecnologia, junto com a informação, estão na própria base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço e tendem a constituir o seu substrato” (Santos, 2012[1996], p. 238). Assim, o novo meio geográfico se difunde de maneira descontínua e desigual, como manchas e pontos articulados em rede, sem eliminar os meios pretéritos, mas subordinando-os hierarquicamente. Pontual e seletivo, o novo meio é uma manifestação da globalização e da modernização mais recente.

O meio técnico-científico-informacional é constituído por uma tecnosfera e uma psicosfera, como as duas faces de sua manifestação. Esfera dos objetos em funcionamento sistêmico, a tecnosfera é “o resultado da crescente artificialização do meio ambiente” (Santos, 2008[1994], p. 30), difundindo-se no território de maneira seletiva e pontual. Por sua vez, a psicosfera é a esfera da ação, que pode ser melhor traduzida como conjunto de “ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido” que, também constituindo esse meio, vai “fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário” (Santos, 2012[1996], p. 256). É por meio da psicosfera que o meio técnico-científico-informacional está mais presente, uma vez que, ao contrário da tecnosfera, ela é “o domínio do país inteiro” (Santos, 2008[1994], p. 30). Isso porque mesmo antes da instalação, nos lugares, de uma nova base técnica, as respectivas crenças, discursos e consensos se estabelecem. A psicosfera “apoia, acompanha e, por vezes, antecede a expansão do meio técnico-científico”, como elucidou Ana Clara Torres Ribeiro (2013, p. 268).

A difusão seletiva do meio técnico-científico-informacional é acompanhada por vários processos concomitantes, como a financeirização e a centralização dos fluxos (Arroyo, 2021). Dentre esses processos, a digitalização do território vem ganhando destaque nas últimas décadas, conforme o uso cotidiano das tecnologias digitais se banaliza. Para Mónica Arroyo (2021, p. 146), “a digitalização do território em curso existe graças à complexidade que gradativamente adquire a tecnosfera”, com a constante renovação da base técnica. No mesmo sentido, para Egler (2013, p. 7) esse processo resulta da transformação do espaço “quando o virtual e o vital se combinam e produzem uma totalidade mais complexa”.

A digitalização coopera na transformação de atividades antigas em novas. No bojo desse processo vigente, o *e-commerce*, como atividade intensiva em informação, pode ser entendido como uma versão atualizada do comércio no meio técnico-científico-informacional. Além da informação, finanças e logística são variáveis-chave do período atual que auxiliam na compreensão do comércio eletrônico como atividade econômica indissociável do espaço e do território (Venceslau, 2023).

A logística pode ser entendida como atualidade técnica, normativa e operacional da circulação corporativa (Castillo, 2011). É ela que lida com os fluxos materiais de mercadorias do comércio eletrônico, além de todos os fluxos informacionais associados, como o rastreamento desses objetos. Para articular vendedores e consumidores dispersos no território, a logística é então tornada atividade fundamental do *e-commerce*, participando ativamente das etapas de distribuição e entrega final dessas mercadorias no endereço dos consumidores.

A distribuição, tomada como distribuição de mercadorias, deriva por si mesma daquela distribuição que originalmente se constitui enquanto um momento do processo geral de produção (Marx, 2008[1859]), entendida como uma etapa intermediária entre a instância da produção de mercadorias propriamente dita e a instância do consumo, tendo, portanto, a função principal de fazer com que as mercadorias cheguem até os consumidores.

Para que a distribuição aconteça de maneira eficaz, objetos geográficos modernos são cada vez mais utilizados pelas grandes empresas. O centro de distribuição é um objeto que ganha destaque no meio

técnico-científico-informacional, agregando à antiga função de armazenamento que possuíam os antigos galpões as novas funções informacionais, permitindo que as mercadorias estejam em constante circulação. São os centros de distribuição os principais nós logísticos que transformam os fluxos globais de mercadorias em fluxos regionais e locais (Lima, 2021).

Os centros de distribuição são objetos geográficos raros e intensivos em informação, instalando-se no território de maneira seletiva naquelas manchas e pontos do meio técnico-científico-informacional. Os centros podem ser considerados fixos geográficos geradores de fluxos (Xavier, 2009). A acurácia na escolha das localizações que recebem esses empreendimentos deriva da constatação de que a velocidade dos fluxos de mercadorias não depende unicamente da capacidade operacional das empresas, mas das condições oferecidas pelo território. Essas velocidades dos fluxos são determinadas por uma “fluidez territorial” entendida como “qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estrutura, a partir da existência de uma base material formada por um conjunto de objetos concebidos, construídos e/ou acondicionados para garantir a realização do movimento” (Arroyo, 2001, p. 105). Mais do que meras externalidades incorporadas pelas empresas, a fluidez territorial é “uma condição necessária para que toda mercadoria se realize como tal” (Arroyo, 2018, p. 142), um imperativo.

Além da fluidez territorial, outro elemento que importa para a decisão locacional das empresas é a produtividade espacial, tornada um diferencial competitivo. Hoje, “os lugares se distinguem pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infraestrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral)” (Santos, 2012[1996], p. 247-248). Para a produtividade espacial, importam principalmente as condições artificialmente criadas que garantem certa singularidade aos lugares atualmente. Dessa maneira, cada lugar é único inclusive pela produtividade espacial que apresenta, o que leva invariavelmente a mais especialização produtiva.

Juntamente com a busca das empresas pelas melhores localizações para se instalarem, os próprios lugares também buscam atrair novos investimentos e reter aqueles já existentes, competindo entre si. Conforma-se, dessa maneira, aquilo que muitos autores têm denominado de “guerra fiscal”. Varsano (1997) e Prado e Cavalcanti (2000) definiram a guerra fiscal como a disputa entre as unidades federativas – governos estaduais e governos municipais – para obtenção de vantagens fiscais, na medida em que buscam atrair e reter investimentos privados e receita tributária. Nesse sentido, a vantagem fiscal constitui fator *sine qua non* para a tomada de decisão final de localização das empresas.

Na visão de Arbix (2000), o fenômeno da guerra fiscal apresenta-se como um complicador para as regiões e municípios, o que corrobora com Abrucio (2005), para quem a guerra fiscal corresponde a um modelo predatório e não-cooperativo de relações intergovernamentais. Ibañez (2006), por sua vez, nos lembra que sem a presença de redes técnicas, que permitam a circulação, e de redes normativas, que garantam a isenção de impostos, a ação das empresas não ocorre, evidenciando que a dimensão territorial, portanto, é de suma importância para a compreensão da guerra fiscal.

Conforme Santos e Silveira (2011 [2001], p. 296-297),

fala-se hoje muito em guerra fiscal, na medida em que a disputa de Estados e municípios pela presença de empresas e a busca pelas empresas de lugares para se instalar lucrativamente é vista sobretudo nos seus aspectos fiscais. A realidade é que, do ponto de vista das empresas, o mais importante mesmo é a guerra que elas empreendem para fazer com os lugares, isto é, os pontos onde desejam instalar-se ou permanecer, apresentem um conjunto de circunstâncias vantajosas do seu ponto de vista. Trata-se, na verdade, de uma busca de lugares “produtivos” [...] Desse ponto de vista, cada lugar, como cada região, deve ser considerado um verdadeiro tecido no qual as condições locais de infraestrutura, recursos humanos, fiscalidade, organização sindical, força reivindicatória afastam ou atraem atividades em dado momento.

Nessa confluência entre interesses privados das grandes empresas, geralmente de fora dos lugares, e do poder público local, num tipo de competição interlocal, conforma-se aquilo que Santos (2012[1996]) denominou “guerra dos lugares”. Isso é possível porque “as possibilidades dos lugares são hoje mais facilmente conhecidas na escala do mundo, sua escolha para o exercício dessa ou daquela atividade torna-se mais precisa” (Santos, 2012[1996] p. 249). Assim, não somente as empresas, mas também os lugares se tornam competitivos, adaptando suas infraestruturas e normas locais para atrair novos investimentos.

Ao contrário do que poderiam supor as abordagens que apregoam a perda de importância do espaço a partir da emergência das tecnologias digitais, como a abordagem do ciberespaço (Lévy, 1999), a guerra dos lugares vem ganhando contornos dramáticos exatamente agora quando o digital possibilita um uso intensivo

de dados que garante maior acurácia ao cálculo racional das empresas, inclusive o cálculo sobre a produtividade espacial dos lugares. A economia digital impele os lugares para uma competição sobremodo acirrada, uma vez que as condições técnicas e normativas do território vêm se sofisticando nas últimas décadas, com a introdução de novos cabos de fibra óptica, antenas de conexão móvel 5G, leis de proteção de dados, normas de restrição de circulação de veículos de carga, instrumentos de incentivos fiscais e diversificação de investimentos. Essa competição interlocal por investimentos específica da economia digital, uma espécie de “guerra dos lugares .com”, já pode ser identificada no território brasileiro. Diante de uma miríade de lugares e regiões que perdem e algumas poucas que ganham investimentos dessa magnitude, assiste-se ao surgimento de novas especializações dos lugares e de novas centralidades para os fluxos, reconfigurando os usos do território conhecidos.

PARA ALÉM DOS EXTREMOS DA MACROMETRÓPOLE: A DIALÉTICA ENTRE CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO NA ECONOMIA DIGITAL

Os primeiros centros de distribuição de mercadorias do comércio eletrônico no Brasil surgiram na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), onde também se localizavam as sedes das grandes empresas. Principalmente municípios da porção oeste da RMSP, localizados ao longo da Rodovia Castelo Branco, foram beneficiados inicialmente por esses investimentos, ainda no final da década de 1990 e início do século XXI. Em Osasco (SP), Carapicuíba (SP), Itapevi (SP) e Jandira (SP), mas principalmente em Barueri (SP) nos bairros de Tamboré e Alphaville, empreendimentos de empresas como Netshoes e Submarino aceleravam as entregas na metrópole paulista e organizavam os fluxos destinados para outras regiões do país.

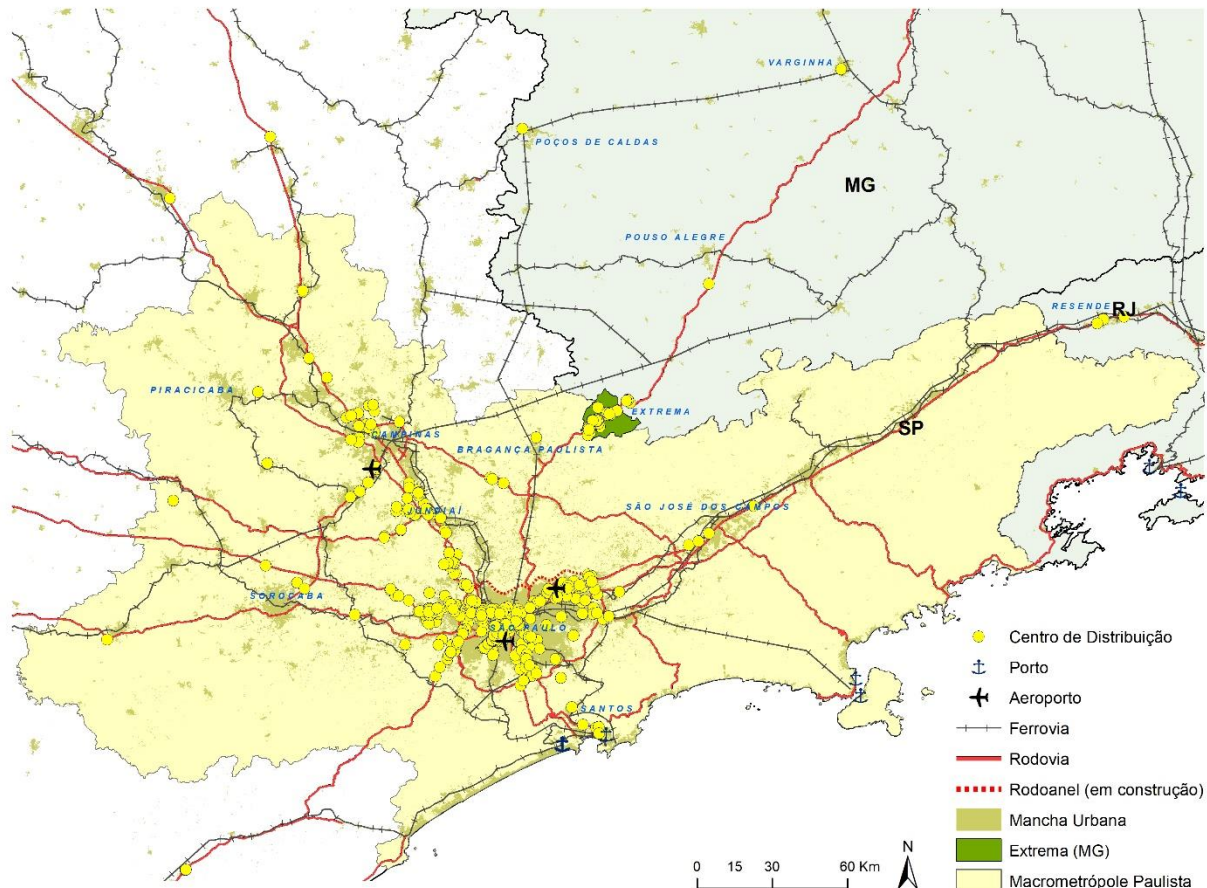
Nos primeiros anos do século XXI, intensificando-se nos anos seguintes, vários centros de distribuição passaram a se concentrar ao longo da Rodovia Anhanguera, mas ainda dentro dos limites da RMSP, com destaque para o município de Cajamar (SP), conforme demonstrado em Lima (2023). Empresas como Amazon e Mercado Livre instalaram suas primeiras unidades em Cajamar (SP), que passou a ser conhecida como “capital dos galpões” pela concentração de empreendimentos logísticos dessa natureza.

Em poucos anos, os centros de distribuição passaram por um processo de dispersão ao longo do eixo das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, conectando a metrópole de São Paulo a Campinas (SP), fora dos limites formais na RMSP. Em busca de terrenos mais baratos, mas também fugindo do tráfego pesado de veículos e de restrições para a circulação de caminhões em São Paulo, as empresas passaram a instalar suas unidades logísticas nos municípios de Jundiá (SP), Itupeva (SP), Vinhedo (SP), a partir dos quais poderiam alcançar rapidamente os endereços na RMSP, mas também o interior do estado de São Paulo, o segundo maior mercado consumidor. Na década de 2010, principalmente o município de Louveira (SP) se consolidou como localização estratégica para a logística do comércio eletrônico, com a emblemática instalação do maior centro de distribuição da empresa Magazine Luiza, às margens da rodovia dos Bandeirantes.

No bojo de um processo de relativa dispersão, a instalação de centros de distribuição de *e-commerce* não pôde ser contida dentro dos limites da metrópole de São Paulo. A escala privilegiada pelas empresas passou a ser, então, a Macrometrópole Paulista, complexo urbano-regional delimitado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) que inclui, além da RMSP, as regiões oficialmente definidas como metropolitanas de Campinas, Baixada Santista, Sorocaba, Vale do Paraíba/Litoral Norte e Jundiá, além da aglomeração urbana de Piracicaba e a microrregião Bragantina. A Macrometrópole Paulista abriga a maior parte dos centros de distribuição em geral e boa parte dos centros de distribuição de comércio eletrônico do Brasil, que se espraiam ao longo de seus principais eixos viários (Figura 1).

Há uma dialética entre concentração e dispersão dos centros de distribuição do comércio eletrônico. Em primeiro lugar, a própria ideia de “centro” como um objeto geográfico fixo criado para permitir a distribuição pressupõe uma concentração das mercadorias para permitir, posteriormente, ou ainda, em alguns casos, concomitantemente, a dispersão dessas mercadorias pelo território, entregues nos endereços dos consumidores. Apesar de sua dispersão recente, essas atividades apresentam ainda algum grau de concentração, seja porque se concentram ao longo dos principais eixos rodoviários, seja ainda porque esse processo de desconcentração relativa ocorre dentro dos limites da Região Concentrada do Brasil (Santos e Silveira, 2011[2001]). Apesar da instalação mais recente de centros de distribuição de *e-commerce* nas regiões Nordeste e Centro-Oeste, esse fenômeno se dá de maneira subordinada e complementar, nunca de transferência direta das instalações anteriormente inauguradas na Região Concentrada.

Figura 1 - Macrometrópole Paulista: centros de distribuição (2024)



Fonte: Os dados sobre centros de distribuição foram levantados em relatórios e sites corporativos e institucionais, revistas especializadas e matérias de jornais. Elaboração: Os autores, 2024.

Essa desconcentração ou dispersão dos centros de distribuição do comércio eletrônico se dá acompanhada de um processo de centralização. Esse processo ocorre em continuidade à desconcentração/centralização industrial, explicada por Lencioni (2003), como um afastamento das unidades da etapa da produção propriamente dita, em relação ao centro metropolitano, e a concomitante centralização da etapa de distribuição e comando. No comércio eletrônico, a formação de oligopólios nacionais (B2W, Via, Magazine Luiza) e internacionais (Amazon, Alibaba, Mercado Livre) revela a centralização do capital em poucos grandes grupos, ao mesmo em que centralizam o comando dos fluxos materiais e informacionais desde suas sedes, localizadas na metrópole de São Paulo ou no exterior, em metrópoles como San Francisco e Hong Kong. Portanto, o comércio eletrônico vem dispersando sua etapa de distribuição de maneira relativamente concentrada, enquanto centraliza o comando em São Paulo, grande metrópole nacional.

Essa dialética de concentração/dispersão e concentração/centralização acirra a guerra dos lugares na economia digital. Como assinalado, a disputa não se dá pelo comando dessas atividades, que ocorre somente a partir de grandes centros corporativos metropolitanos, mas pela operação logística propriamente dita, realizada a partir do comando remoto dos centros corporativos.

Em anos mais recentes, a dispersão dos centros de distribuição de *e-commerce* tem extrapolado os limites formais da própria Macrometrópole Paulista, alcançando o extremo sul do estado de Minas Gerais. De maneira integrada e guiada pelo comando metropolitano, o município de Extrema (MG), na Rodovia Fernão Dias, vem experimentando a chegada agressiva desses megaempreendimentos, consolidando-se, nesta terceira década do século XXI, como o principal centro logístico para o comércio eletrônico no território brasileiro.

DAS TELAS AO TERRITÓRIO: A LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA DE EXTREMA (MG) PARA A INSTALAÇÃO DE CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DE E-COMMERCE

Às margens da Rodovia Fernão Dias, que conecta as metrópoles de São Paulo e Belo Horizonte, o município de Extrema (MG) está localizado na divisa com o estado de São Paulo, distante pouco mais de 100km de importantes centros consumidores como Campinas, São José dos Campos e a própria capital paulista. O município de 53 mil habitantes¹ já é a principal aglomeração de centros de distribuição para e-commerce no Brasil (Figura 2), enviando cerca de ¼ dos produtos comprados pela Internet no país.

Figura 2 - Centros de distribuição de e-commerce em Extrema (MG)



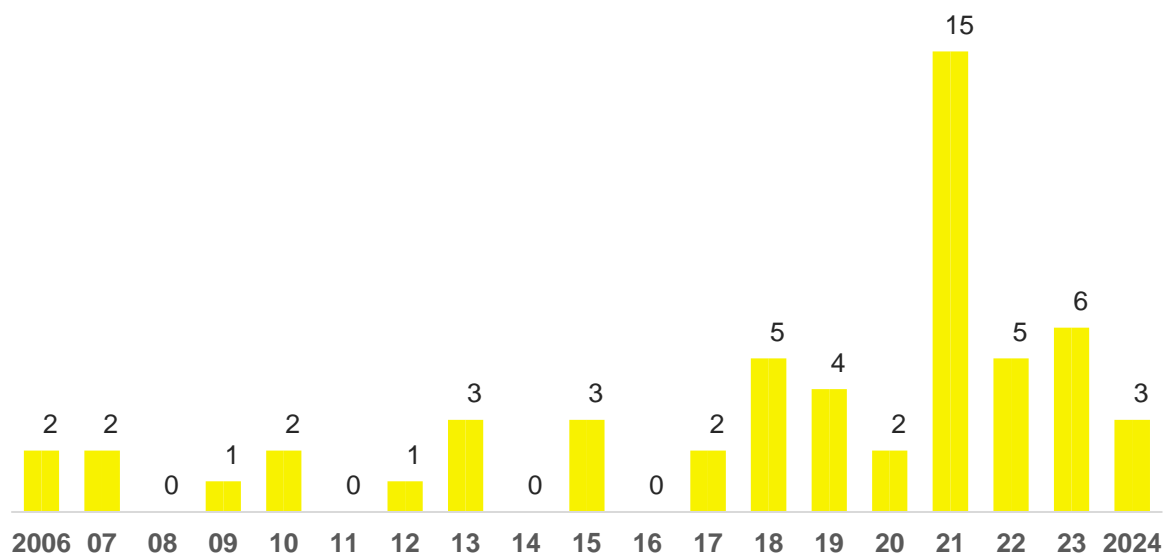
Fonte: Trabalhos de campo realizados em setembro de 2021. Nota: da esquerda para a direita: centros de distribuição vistos da rodovia; centro de distribuição da Dafiti (dafiti.com.br), com Rod. Fernão Dias e Serra da Mantiqueira (divisa MG/SP) ao fundo; centro de distribuição Privalia (br.privalia.com), por dentro; preparação de terrenos para expansão dos galpões. Foto: Os Autores.

Esse processo é fruto do desdobramento da dinâmica econômica da Macrometrópole Paulista, que extrapola os seus limites estaduais. As empresas se instalam em Extrema para conjugar fluidez territorial com incentivos fiscais. O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), principal tributo que recai sobre o e-commerce, está reduzido a quase zero (variando entre 1% e 2%) contra 18% no estado de São Paulo. Apesar de oferecer redução do ICMS, os municípios que abrigam esses investimentos acabam arrecadando dois impostos distintos, sendo que o ISS (Imposto sobre Serviços) é um tributo relevante nessas atividades, evidenciando o peso que as vantagens tributárias assumiram dentro da guerra dos lugares. Além disso, incentivos municipais na forma de terrenos e treinamento de mão-de-obra tornam a decisão locacional ótima para as grandes empresas. Foi assim que Dafiti, Centauro, Mercado Livre, Netshoes, Privalia, Via, Tok&Stok, Multilaser e dezenas de outras varejistas foram ocupar um terreno disputado nesse município de apenas 244 km², quase sete vezes menor que o município de São Paulo. Em trabalho de campo, com auxílio de imagens de satélite, constatou-se que todo o perímetro municipal atravessado de norte a sul pela Rod. Fernão Dias está ocupado por instalações de logística, praticamente

¹ População total no censo 2022. Somava apenas 19 mil habitantes no ano de 2000, passando para 28 mil em 2010, praticamente dobrando o contingente populacional na última década.

sem área disponível para empreendimento desse porte, num processo que já extrapola para os municípios vizinhos de Itapeva (MG) e Camanducaia (MG). A instalação das diferentes empresas pode ser observada em três fases distintas (Figuras 3 e 4).

Figura 3 - Novos centros de distribuição em Extrema e Itapeva (MG), por ano de instalação (2006 – 2024)



Fonte: Os dados sobre centros de distribuição foram levantados em relatórios e sites corporativos e institucionais, revistas especializadas e matérias de jornais, atualizados até março de 2024. Elaboração: Os autores, 2024.

Os primeiros centros de distribuição instalados no município de Extrema (MG) pertencem a grandes empresas – entre indústrias e varejistas. No ano de 2000, o Grupo Pandurata Alimentos (antiga Bauducco) instalou sua maior unidade fabril no município e, mais tarde, em 2006, esta foi ampliada, permitindo a instalação do centro de distribuição da Bauducco no mesmo terreno. No mesmo ano, a Frigelar também instalou seu centro de distribuição. No ano seguinte, em 2007, a Multi (antiga Multilaser) e a Johnson & Johnson também instalaram seus centros de distribuição no município. Em 2009, a Centauro instalou seu centro de distribuição e primeira loja no formato *outlet*. Em 2010, o Grupo CRM (Kopenhagen, Lindt e Brasil Cacau) e o Grupo Barry Callebaut instalaram suas fábricas e centros de distribuição no município. E, em 2012, a Panasonic instalou ali sua primeira fábrica de produtos de linha branca no Brasil.

Entre 2013 e 2017, verifica-se um ligeiro aumento no número de centros de distribuição, com destaque para a chegada de empresas ligadas ao comércio eletrônico, como a Netshoes (em 2015) e a Época Cosméticos (em 2017), atualmente ambas pertencem ao grupo Magalu. A partir de 2018, intensifica-se a instalação de novos centros de distribuição no município, com destaque para o ano de 2021, com 15 novos empreendimentos inaugurados, num contexto de rápida expansão do *e-commerce* na pandemia de Covid19. Entre os mais novos estão os centros da Dafiti Group, Magalu, Tok&Stock, Mercado Livre, Nike, DHL, Fedex e Via (antiga Via Varejo). Num movimento mais recente de desdobramento desse processo, o município de Itapeva (MG) já possui 5 novos centros de distribuição, além de outros empreendimentos, como condomínios logísticos de galpões modulares, que estão em construção e já estão pré-locados.

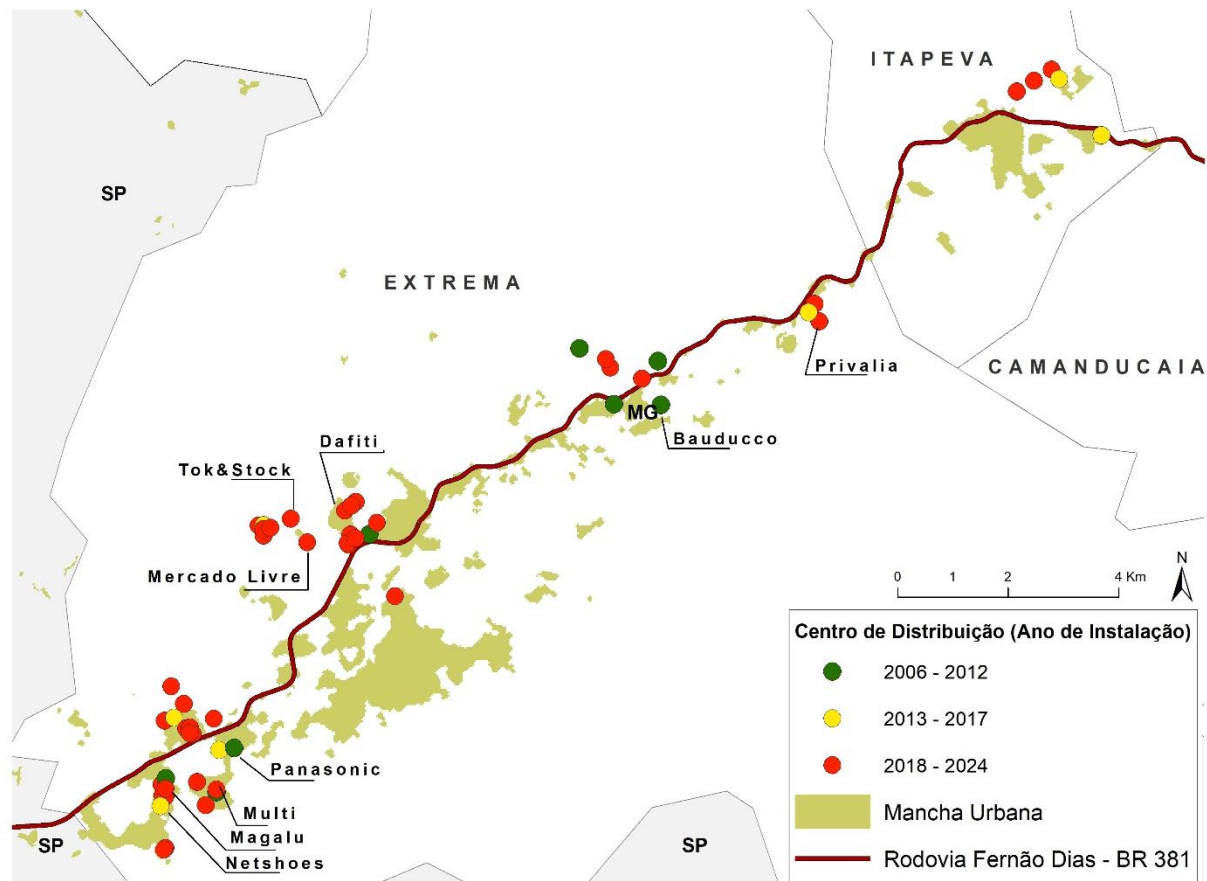
Ao invés de suprimir a componente espacial, essas novas formas de especialização dos lugares ratificam a relevância da circulação, dos transportes e da logística para o espaço geográfico no uso e controle dos territórios, inclusive na economia digital. Podemos já falar num tipo de especialização produtiva no extremo sul de Minas Gerais relacionada ao comércio eletrônico, com desdobramentos para o desenvolvimento econômico da região e do país nas próximas décadas.

Os números de Extrema (MG) espantam a qualquer observador desatento à velocidade com que a economia digital vem transformando os lugares. Segundo dados atualizados do IBGE², o município já apresenta a segunda maior área urbanizada do sul de Minas Gerais, apenas atrás de Pouso Alegre, maior

² IBGE Cidades - <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/extrema/panorama>. Acesso em: 30 ago. 2023.

cidade da região. Mais impressionante são os dados econômicos: em PIB total, já ocupa a oitava posição no estado, à frente de cidades médias muito relevantes do porte de Gov. Valadares, Ipatinga e Montes Claros. Em 2008, esse produto municipal ainda era o 32º de MG, saindo de valores brutos de 1,2 para 11,5 bilhões de reais. Em PIB per capita, já abriga o maior do estado e o sexto do país.

Figura 4 - Extrema (MG): centros de distribuição (2024)



Fonte: Os dados sobre centros de distribuição foram levantados em relatórios e sites corporativos e institucionais, revistas especializadas e matérias de jornais, atualizados até março de 2024. Elaboração: Os autores, 2024.

Emprego não é um problema em Extrema (MG). Com população total ocupada de 73,3% (segundo melhor indicador do estado e 10º do país), veículos fretados com trabalhadores chegam aos centros de distribuição oriundos de todas as pequenas cidades do extremo sul mineiro, e do estado de São Paulo, em movimento pendular principalmente de Bragança Paulista e Atibaia, que distam 33km e 47km, respectivamente. O contingente populacional local é insuficiente para suprir a demanda de trabalho, sendo que os quadros gerenciais mais qualificados são compostos principalmente por mão-de-obra transferida das sedes das empresas, no estado de São Paulo. No entanto, essas são atividades com baixa remuneração, cuja média de 2,5 salários-mínimos por trabalhador posiciona o município em 47º dentre os mineiros e 545º no país em salário médio.

No estudo realizado por Liska (2018), verifica-se uma “guerra dos lugares” e uma obediência do território municipal aos interesses de agentes hegemônicos da economia. Essa guerra dos lugares alarga a noção de “guerra fiscal.com” (Minato, 2014) que afeta as empresas da economia digital, sendo que são os próprios lugares que competem entre si por esses investimentos, geralmente vistos como ambientalmente limpos (baixa poluição em relação à indústria pesada) e economicamente transformadores (muitos empregos). É principalmente em decorrência da “produtividade espacial” (Santos, 2012[1996]), isto é, das condições objetivas de ganhos oferecidos pela conjunção única de fatores num lugar, que esses lugares vão se inserir na economia digital. Em todo caso, Extrema (MG) é a principal evidência de uma manifestação geográfica dessa economia digital emergente no território brasileiro.

O território se impõe na conformação de Extrema (MG) como localização estratégica para a logística do comércio eletrônico no Brasil. Elementos da tecnosfera (rodovia expressa, infovias) aliados às normas produzidas em âmbito estadual (redução do ICMS) e municipal (normas ambientais, de velocidade dos veículos), além da própria proximidade com os grandes centros consumidores na Macrometrópole Paulista se apresentam, sobrepostos no mesmo lugar, como fatores locais decisivos, levando à guerra dos lugares entre Cajamar (SP), Louveira (SP) e Extrema (MG) conferir primazia a esta última.

Podemos argumentar em contrário ao que Novaes (2007, p. 92) havia afirmado sobre a relevância dos fatores logísticos de ordem espacial no comércio eletrônico, que seriam “menos importantes quando comparados com os vigentes na situação tradicional”. Na última década, o surgimento de um novo paradigma relacionado à indústria 4.0, e especialmente após a pandemia de Covid19, o processo de digitalização tem sido acelerado. Na economia digital, o espaço geográfico adquire maior relevância estratégica para a logística, já que o cálculo racional é realizado com mais acurácia e cada localização específica é valorizada em razão do tempo e custo de circulação das mercadorias.

ENTRE CLIQUES E ENVIOS, AS CONTRADIÇÕES DO LUGAR

O processo de instalação de centros de distribuição das grandes empresas de *e-commerce* é contraditório em si. Por um lado, a geração de empregos e a arrecadação de impostos dinamiza a economia dos lugares, que competem pela atração desses investimentos. Por outro lado, e concomitantemente, a disputa das empresas pelos terrenos melhor localizados e o aumento repentino da circulação de veículos de carga está diretamente relacionado com a especulação imobiliária, congestionamento de rodovias, empregos mal remunerados e precarizados, entre outros problemas cotidianos desses lugares.

A decisão locacional das empresas reflete diretamente no processo de urbanização e produção da cidade, que rapidamente se transforma em função das ações hegemônicas, em oposição à lógica de uma cidade voltada para o cotidiano das pessoas e mais inclusiva. As empresas usam o território ao seu favor, como um recurso às suas ações, viabilizando maior rentabilidade, o que resulta na intensificação do uso corporativo e fragmentado do território.

Essa fragmentação relacionada à circulação e logística em si mesma não é nenhuma novidade, conforme já apontada por diversos autores (Santos, 2009[1994]; Lencioni, 2006; Fix, 2007; Zioni, 2009; Finatti, 2011). Mas com a criação de novos centros de distribuição nos últimos anos, vem ocorrendo uma expressiva reticulação dos territórios, num ritmo sem precedentes, evidenciando o que Santos (2009[1994]) já nos lembrava, que precisamos considerar a lógica espacial das grandes empresas, agentes que usam o território de modo particular e especial, restrito e voltado para si, enquanto o resto da cidade como um todo vai adequando-se aos seus reclamos e exigências e alterando suas funções.

É dessa maneira que, por um lado, grandes áreas do município são destinadas à construção de centros de distribuição, com obras por toda parte e, em pouco tempo, a paisagem urbana de Extrema (MG) foi, em grande medida, tomada pelo aço e concreto desses enormes caixotes brancos instalados sob morros retificados. E, por outro, esse *boom* imobiliário logístico encarece os preços de aluguel em toda a cidade e, aos poucos, inviabiliza a moradia e expulsa antigos moradores para bairros mais afastados, ou mesmo outros municípios. Esse déficit habitacional em Extrema (MG) se deve ao fato de que, além de o número de moradores ter crescido exponencialmente, a cidade ainda recebe diariamente milhares de trabalhadores flutuantes, ou seja, pessoas que se deslocam diariamente dos municípios vizinhos para trabalhar nos centros de distribuição e que, por sua vez, ampliam essa demanda por imóveis, apartamentos e até vagas em hotéis e pousadas, buscando se instalar no município.

Para tentar suprir a demanda, o município busca atrair empresas da construção civil com o objetivo de criar novos empreendimentos imobiliários, não só empresariais, mas sobretudo a construção de loteamentos residenciais. No entanto, quase não há mais terrenos disponíveis para locação, pois até os condomínios em construção estão todos pré-locados. Pela velocidade do processo em curso, verifica-se em Extrema (MG) uma pequena cidade já saturada. Assim, é comum observar na paisagem da cidade a multiplicação de *outdoors* com anúncios de novos empreendimentos imobiliários disponíveis nos municípios vizinhos (Figura 5). Enquanto isso, parte da população local vive sob outras temporalidades e racionalidades, que não necessariamente aquelas das empresas instaladas em Extrema (MG), demandando infraestruturas para outros fins – como moradia, equipamentos de lazer, saúde, educação – demandas de quem habita a cidade e não apenas de quem circula.

Figura 5 - Elementos da paisagem no cotidiano de Extrema (MG)



Fonte: Trabalhos de campo realizados em setembro de 2021. Nota: da esquerda para a direita: anúncio de lançamento de loteamento residencial no município de Extrema (MG); anúncio de loteamento residencial no município de Itapeva (MG); ônibus fretados para transporte de trabalhadores; congestionamento de caminhões na Rodovia Fernão Dias. Foto: Os autores.

Mesmo que Extrema (MG) apresente elevadas condições de fluidez para as empresas, a sua população se encontra parcialmente imobilizada. A cidade é cortada pela Rodovia Fernão Dias, pelos anéis viários e viadutos e por esses gigantes estabelecimentos, com todo seu planejamento feito para atender às demandas de circulação das mercadorias, enquanto as pessoas possuem mobilidade restrita. A malha viária de Extrema (MG) em sua parte antiga – toda a área urbana central do município, a periferia e a área rural – apresenta limitações para permitir o livre trânsito das pessoas. A área urbana cresceu de forma espontânea, sem planejamento, com vias e calçadas estreitas e de topografia acidentada. O transporte público é limitado e sofre com a precariedade da articulação viária (Prefeitura Municipal de Extrema, 2020).

Nesse sentido, o serviço de transporte fretado que as empresas disponibilizam para os trabalhadores chama a atenção pela quantidade de garagens, ônibus e micro-ônibus mobilizados para o movimento pendular dos trabalhadores. Os fretados são alvo de crítica dos trabalhadores, mas também das próprias empresas, com reclamos de “falta de mão de obra” residente no município, tornando necessário contratar trabalhadores que vêm de outros municípios. Os trabalhadores dos centros de distribuição, em muitos casos, também se utilizam de caronas entre os colegas de trabalho para compartilhar os custos de deslocamento – uma alternativa e improvisação frente à ineficiência do transporte público no município, que não garante as condições necessárias de mobilidade, em termos de oferta e segurança nos pontos de espera.

Contrariando o imaginário de uma fluidez potencial para todos, algo que inexistente de fato, mas que é tomado como o parâmetro, somente alguns poucos agentes econômicos fazem uso privilegiado das possibilidades atuais de fluidez. Enquanto os pacotes de mercadorias fluem frenética e ininterruptamente pelas esteiras robóticas dentro dos centros de distribuição, os trabalhadores, por sua vez, enfrentam precárias condições de deslocamento nos fretados, formam-se filas de caminhões e muito tempo gasto em congestionamentos que levam horas na Rodovia Fernão Dias, pois as “vias e alças de acesso” ficam obstruídas e os congestionamentos diários, em qualquer horário, parecem a regra e não a exceção.

Os centros de distribuição seguem o padrão desigual de urbanização em que a cidade é produzida por poucos e para poucos, priorizando-se a construção de empreendimentos fortificados e vigiados 24 horas, propriedades que enfatizam o valor daquilo que é privado e restrito, numa lógica na qual o importante não é o contato com o seu entorno, mas sim o rápido acesso a uma rodovia expressa. Trata-se de usos do território que atendem a interesses privatísticos, de acesso restrito e de vigilância ostensiva. Ao aproximar-se de um centro de distribuição, por exemplo, defronta-se com portarias dotadas de rígido sistema de vigilância, com seguranças que estão por vezes portando armas, rondas motorizadas, câmeras de monitoramento, cancelas, catracas, detectores de metal e dispositivos de reconhecimento facial. Logo, verifica-se o cumprimento desse projeto político em favor das grandes empresas.

A concessão de diversas licenças ambientais – para construção, instalação, operação, ampliação de centros de distribuição; dispensas, autorizações ambientais simplificadas, licenças prévias; as mudanças nos regulamentos urbanos, como código de obras e plano diretor, além das permanentes obras de melhorias viárias – são também indícios das alianças estabelecidas entre o poder público e essas empresas, que influenciam diretamente na definição das frentes de expansão do desenvolvimento urbano. Essas empresas arrastam o Estado para a produção das condições que lhes são favoráveis.

Com a intensificação do comércio eletrônico, somos diariamente alcançados pelas estratégias de *marketing* e publicidade das empresas que nos dizem: “compre com 1 clique” e “receba hoje mesmo” com “frete grátis para São Paulo”. Entre cliques e envios, um em cada quatro produtos vendidos no e-commerce brasileiro sai de um centro de distribuição de Extrema (MG), município que ficou conhecido como “polo de e-commerce” ou, conforme os próprios representantes da prefeitura, “o bairro mais longe de São Paulo”, uma vez que tem atraído, nos últimos anos, uma série de empresas de comércio eletrônico e já concentra 48% do total dos armazéns logísticos do estado de Minas Gerais.

Verifica-se uma “nova Extrema” e uma “velha Extrema”. Vultosos investimentos, interesses exógenos e longínquos e a Rodovia Fernão Dias separam essa Extrema que é rica (nova, concentradora dos galpões e interessante às empresas, onde também o Estado atua mais fortemente), daquela Extrema antiga e pobre (de usos diversos como residencial e comercial, onde está a população local) que mantém a Extrema rica de pé e que vê, rapidamente, a paisagem urbana sendo modificada e as dinâmicas da cidade cada vez mais reduzidas à função de centro de distribuição das empresas.

No contexto de atualização da guerra dos lugares, além da proximidade com o mercado de São Paulo, das excelentes condições de fluidez, da política fiscal agressiva (estadual e municipal), Extrema (MG) também oferece outras vantagens competitivas que tornam sua produtividade espacial ainda maior. No município, a infraestrutura é levada até a porta da empresa, incluindo internet, água, luz, asfalto, manutenção das vias de acesso até a Rodovia Fernão Dias. Anteriormente, havia também a doação de terreno. A instalação da Bauducco, por exemplo, ocorreu com terreno doado pelo município, situação que se modificou com a valorização dos imóveis em Extrema (MG). Em municípios vizinhos como Camanducaia (MG), Itapeva (MG) e Cambuí (MG) foram identificadas doações de terrenos para a instalação de novos empreendimentos logísticos.

Verifica-se a convergência entre os interesses das empresas e do Estado, bem como a permanente renovação da base material e normativa de Extrema (MG) para atender às demandas dessas empresas muito poderosas. Estas, por sua vez, pressionam a gestão pública municipal para atuar com grande permissividade, não apenas para atraí-las, mas também para mantê-las, ainda que não tenham compromisso com o lugar e mudem sua localização ao menor sinal de redução de rentabilidade. Aqui claramente é possível verificar a produção de uma psicofera autorizando e convocando ações de máxima fluidez e eficiência e, paralelamente, a renovação da tecnosfera, como resposta pronta e adequada às demandas dos agentes e às ações pretendidas, o que resulta em intervenções verticais e objetos como os centros de distribuição, que geralmente ignoram o seu entorno, servindo apenas às tarefas produtivas hegemônicas.

Entre os gestores públicos no município, o discurso recorrente é de que são estabelecidas parcerias com as empresas, que estas fomentam o desenvolvimento econômico e geram investimentos e centenas de empregos. A ideia de que a empresa “ajuda” a formalizar empregos e oportunidades para a população e “ajuda” a alavancar a economia está enraizada e é ecoada entre diferentes gestores públicos e pela própria população, produzindo um ideário de progresso econômico e social que justifica e legitima as ações do poder público para atrair e manter essas empresas. O alinhamento dos interesses e dos discursos dos agentes públicos e privados, aqui apreendido por meio da psicofera,

resulta na permanente adaptação e renovação da tecnosfera – condição para a realização das ações dessas empresas.

Assim, os centros de distribuição que se instalam em Extrema (MG) conseguem se apresentar como uma necessidade indiscutível ao lugar e, embora facilmente aceitos no cotidiano da população local, são estruturas fechadas para o entorno. Os discursos que alimentam o imaginário de que os centros de distribuição são objetos imprescindíveis para o desenvolvimento econômico desses lugares, nos fazendo crer na sua inevitabilidade, são também responsáveis por mascarar que as grandes empresas não conseguiriam operar dessa maneira sem as intervenções e benesses do Estado. Pois, conforme assegura Santos (2012 [2000]), ao contrário do que essas empresas hegemônicas costumam propagar, o Estado continua forte e são justamente suas ações, sobretudo de regulação, financiamento e provisão de infraestruturas, que as viabilizam.

A chegada dessas empresas representa para a população local esperança de progresso social, oportunidades de emprego e renda e, de fato, à primeira vista, a instalação dos centros de distribuição é responsável pela geração de muitos empregos. Embora isso seja verdadeiro, tal situação só pode ser explicada e apreendida em toda sua complexidade ao serem consideradas também variáveis menos evidentes e mais complexas, como as novas e sofisticadas formas de vigilância e controle do trabalho e de obliteração das relações de trabalho de assalariamento, em direção à terceirização, à informalidade e à flexibilidade, que marcam o caráter precarizante dos postos de trabalho gerados no âmbito da economia digital.

O ideário do progresso logo se revela na sua contradição, uma realidade cotidiana que também resulta em longas filas por empregos temporários nos centros de distribuição e longas filas de motoristas e entregadores aguardando as mercadorias no entorno desses centros, no caráter intermitente do trabalho com alta rotatividade e nos baixos salários e remunerações. Entre os trabalhadores que estão na ponta mais precarizada, sobretudo os entregadores, isso se evidencia também nas longas jornadas de trabalho de mais de 10 horas, nos altos índices de acidentes, na precariedade das estruturas de apoio e na ausência de direitos trabalhistas fundamentais, o que nos leva à necessidade de questionar a qualidade dos postos de trabalho gerados e o quanto os moradores são efetivamente beneficiados com esses empregos.

O discurso oficial que está na base da psicosfera na qual os centros de distribuição aparecem como indispensáveis, como principais alternativas e “salvadores dos lugares”, legitima as ações dessas empresas que subordinam e cooptam o poder público, sobretudo em âmbitos municipal e estadual, quando ameaçam instalar-se em outros lugares caso seus reclamos não sejam atendidos. Ao mesmo tempo, por vezes a ação do Estado encontra-se atravessada por essas contradições, condicionando suas atribuições de prover as necessidades da população local ao sucesso dos negócios das empresas, indicando a convergência de interesses e suas alianças com esses poderosos agentes econômicos.

Essas empresas exigem dos lugares obediência imediata, racionalidade, flexibilidade, fluidez, porosidade, permissividade, sempre mais incentivos diretos e indiretos – fiscais, financeiros, territoriais. Esses lugares passam a competir uns com os outros na busca por recursos particulares, enquanto o Estado vê ampliadas as necessidades locais de transporte público, habitação, saneamento, entre outras. Daí resulta uma pujante economia nova, possível graças às redes digitais e à relação vertical e instantânea que se estabelece entre os lugares. Daí estão resultando, também, renovadas formas de fragmentação, de desordem local e a ampliação da crise e da pobreza estrutural urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de Extrema (MG) apresenta uma recente especialização em serviços logísticos, tornando-se uma localização estratégica para a instalação de centros de distribuição, principalmente de comércio eletrônico. Esse processo é contraditório e implica em transformações do lugar, portadoras de uma nova ordem e um novo sentido. Os resultados desta pesquisa apresentaram uma atualização da guerra dos lugares na economia digital, atribuindo a Extrema (MG) a primazia na logística de *e-commerce* no Brasil, num processo de expansão da Macrometrópole Paulista. Ao mesmo tempo, intensificam-se os problemas e contradições do lugar, relacionados a condições de moradia, preços da terra urbana, congestionamento das vias e mobilidade urbana precária.

A situação de Extrema (MG) é emblemática de como as empresas na economia digital são capazes, por vezes, de agir como intermediadoras das relações nos lugares, para além da esfera econômica, se

infiltrando em todas as esferas da vida cotidiana. Essas empresas agem orientadas por uma gestão algorítmica, capaz inclusive de controlar comportamentos individuais e coletivos dos trabalhadores e consumidores, além de contribuir para a precarização de leis trabalhistas, extração de dados e flexibilização das regulações urbanas.

Esses centros de distribuição incidem sobre os lugares como verticalidades, envolvem agentes em múltiplas escalas (do local ao global) e provocam mudanças de acordo com os interesses das corporações. Quando os centros de distribuição se instalam, trazem desequilíbrios, trazem consigo suas normas altamente rígidas, que se chocam com normas locais, formais ou consuetudinárias; alteram a geografia dos lugares escolhidos, fazendo prevalecer os fluxos sobre os lugares que lhes abrigam; trazem a incompatibilidade de sua velocidade intensa com as diversas velocidades e temporalidades dos demais agentes que devem lhes acompanhar; afetam o orçamento público; mudam a estrutura do emprego, sobretudo com a ampliação das formas precárias; aprofundam a fragmentação e o uso corporativo do território; tornam o lugar obediente a preocupações e lógicas exógenas; adaptam comportamentos locais aos interesses globais e, cada vez mais, decisões concernentes aos processos locais vêm de fora e são, portanto, estranhas ao lugar.

Em Extrema (MG), fica evidente a contradição entre a falta de moradia e um verdadeiro *boom* imobiliário logístico pelo qual passa o município; entre as elevadas condições de fluidez territorial para as empresas e a imobilidade da população; a convergência entre os interesses das empresas e do Estado, em detrimento de necessidades básicas e coletivas da população.

No processo de dispersão de novos centros de distribuição pelo território brasileiro, algumas cidades estão mais cautelosas para que a dinâmica do lugar não seja reduzida à mera função de centro de distribuição das empresas. Em diferentes graus e ritmos, muitos lugares estão disputando fortemente para atrair esses investimentos, buscando atender às altas exigências dessas empresas, num movimento de renovação permanente da tecnosfera. Quais são os desdobramentos desse processo em outros lugares que disputam esse tipo de investimento? A partir da reforma tributária em curso, esses lugares permanecerão atraentes com sua política fiscal flexível e permissiva? Quais seriam os limites desse processo de dispersão dos centros de distribuição de comércio eletrônico no território brasileiro? Além disso, diante do poder dessas grandes empresas, como pensar o planejamento territorial de médio e longo prazo frente à volatilidade desses agentes, por vezes de capital internacional?

REFERÊNCIAS

- ABRUCIO, F.L. A coordenação federativa no Brasil: a experiência do período FHC e os desafios do governo Lula. **Revista de Sociologia e Política**, n. 24, p. 41–67. 2005.
<https://doi.org/10.1590/S0104-44782005000100005>
- ARBIX, G. Guerra fiscal e competição intermunicipal por novos investimentos no setor automotivo brasileiro. **Dados Revista de Ciências Sociais**, v. 43, n.1, p. 5–43, 2000.
<https://doi.org/10.1590/S0011-52582000000100001>
- ARROYO, M. **Território nacional e mercado externo**: uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-20042022-165056/pt-br.php>
- ARROYO, M. A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. **Revista da Casa de Geografia de Sobral**, v. 20, n. 1, p. 133-143, 2018. Disponível em:
rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/389. Acesso em: 17 mar. 2024.
- ARROYO, M. Digitalização e financeirização do território: uma imbricação que se renova no capitalismo do século XXI. In: RENA, N.; BRANDÃO, M.; MEDEIROS, D.; SÁ, I. (org.). **Urbanismo biopolítico**. Belo Horizonte: Agência de Iniciativas Cidadãs, 2021. p. 143-156. Disponível em:
<https://files.indlab.net/producao-ind/livros/Ebook%20Urbanismo%20Biopol%C3%ADtico.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2024.
- CASTILLO, R. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, M.R. (org.). **Circulação, transporte e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 331-354.
- EGLER, T. (org.). **Digitalização do território**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

- FINATTI, R. **Condomínios empresariais nas áreas metropolitanas do Estado de São Paulo:** produção imobiliária e localização da indústria. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-27042012-122557/pt-br.php>
- FIX, M. **São Paulo, cidade global:** fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007.
- IBAÑEZ, P. **Território e guerra fiscal:** a perversidade dos incentivos territoriais. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. <https://doi.org/10.11606/D.8.2006.tde-21062007-135825>
- LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M.F.; BRANDÃO, C.; GALVÃO, A.C. (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano-regional. São Paulo: Ed. Unesp/ANPUR, 2003. p. 465-476.
- LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J.B.; LIMA, L.C.; ELIAS, D.; DANTAS, E.W.C. (org.) **Panorama da geografia brasileira I.** São Paulo: Anablume, 2006. p. 65-76.
- LÉVY, P. **A inteligência coletiva.** Por uma antropologia do ciberespaço. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1999.
- LIMA, F.L.S. O centro de distribuição enquanto um objeto geográfico: uma proposta de abordagem territorial. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 11, n. 1, 2021, p. 279-299. <https://doi.org/10.54446/bcg.v11i2.529>
- LIMA, F.L.S. **Distribuição de mercadorias, logística e meio técnico-científico-informacional:** os centros de distribuição na Macrometrópole Paulista. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-26032024-190916/pt-br.php>
- LISKA, E. **Normas, competitividade e uso do território no município de Extrema – Minas Gerais, pós 1990.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2018. <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/21176>
- MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política.** 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008[1859].
- Prefeitura Municipal de Extrema. **Agenda 21 de Extrema.** Disponível em: <https://www.extrema.mg.gov.br/wp-content/uploads/2019/11/Agenda-21-de-Extrema.pdf>. 2020. Acesso em: 20 de mar. 2024.
- RIBEIRO, A.C.T. **Por uma sociologia do presente:** ação, técnica e espaço – Vol. 3. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- MALECKI, E.; MORISET, B. **The digital economy:** business organization, production process, and regional developments. London; New York: Routledge, 2008.
- MINATO, M. **Guerra fiscal:** ICMS e o comércio eletrônico. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-18092015-140610/pt-br.php>
- NOVAES, A. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- PRADO, S.; CAVALCANTI, C.E.G. Aspectos da guerra fiscal no Brasil: uma síntese. In: AFFONSO, Rui de Brito Álvares. **Guerra fiscal no Brasil:** três estudos de caso: Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná. São Paulo: FUNDAP, 1999. p. 6-16.
- SANTOS, M. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2008[1978].
- SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade:** o caso de São Paulo. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2009[1994].
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008[1994].

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012[1996].

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 22. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012[2000].

SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011[2001]. <https://doi.org/10.5654/actageo2011.0001.0011>

SILVEIRA, M.L. Espacio geográfico y fenómeno técnico: cuestiones de método. **Punto Sur**, vol. 1, p. 6-20, 2019. <https://doi.org/10.34096/ps.n1.6910>

VARSANO, R. **A guerra fiscal do ICMS**: quem ganha e quem perde. Brasília: IPEA, Texto para Discussão nº 500, 1997.

VENCESLAU, I. **Espaço geográfico e economia digital**: usos do território brasileiro para o comércio eletrônico. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-15012024-112210/pt-br.php>

XAVIER, M. **Os elos entre os circuitos da economia urbana brasileira no atual período**: os atacadistas distribuidores e seu papel intermediador. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <https://www.ige.unicamp.br/spec/wp-content/uploads/sites/22/2010/03/tesemarcosxavier.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2024.

ZIONI, S. **Espaços de cargas na Região Metropolitana de São Paulo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-10032010-161033/pt-br.php>

Recebido em: 10/04/2024

Aceito para publicação em: 05/08/2024