



INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE DE CARGA: considerações acerca do espaço intraurbano da cidade de Montes Claros/MG

Isabella Cristina Cordeiro da Silva, Valeria Aparecida Moreira Costa

Introdução

O transporte de carga é visto como um importante mantenedor do desenvolvimento econômico de um país, pois além de possibilitar maiores concorrências de mercado, atua também na geração de empregos para a população. Conforme Gonçalves e Martins (2009) [1], com o advento da globalização há a necessidade de que tal locomoção aconteça de forma cada vez mais eficiente, com menor quantidade de danos aos produtos transportados, bem como em espaços de tempo mais curtos.

No âmbito do atual sistema globalizado, a rapidez em que se dá a troca de informações enriquece a interação entre as diversas regiões do mundo, bem como a influência das grandes potências sobre os demais países em desenvolvimento. Da mesma forma, porém em menor escala, são as relações estabelecidas entre as cidades médias e as demais regiões circunvizinhas.

No que se refere a desenvolvimento urbano, é necessário que se fale em “transporte”. Diariamente, pessoas e produtos necessitam serem transportados, perfazendo distâncias maiores em menores espaços de tempo. Uma dificuldade no que tange ao transporte de cargas é a falta de infraestrutura urbana para abarcar toda a produção, visto que o mesmo, apesar de necessário, traz consigo diversos pontos negativos com relação aos impactos provocados no trânsito das cidades. Nesse contexto, busca-se descrever como está estruturada a cidade de Montes Claros no que diz respeito à circulação de veículos de carga em seu espaço intraurbano.

Materiais e métodos

A metodologia utilizada nesse estudo foi fundamentada em dois processos que se somaram para a obtenção de resultados mais satisfatórios com relação à organização e infraestrutura do transporte de carga em Montes Claros. Foram realizadas revisões bibliográficas através de análise de literatura específica voltadas para os tipos de transporte de carga atuantes no Brasil, bem como quais as suas vantagens e desvantagens, aliados à observação da infraestrutura necessária à operação de cada modal. Outro processo utilizado foi o desenvolvimento de uma pesquisa de campo com o intuito de avaliar a distribuição das rotas dos veículos de carga em Montes Claros, principalmente nos arredores centrais da cidade. Utilizou-se também de pesquisa em sites como o do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Resultados e discussão

Sendo a globalização uma forma de romper fronteiras, aproximando as diversas localidades do mundo, incita maior concorrência entre as grandes empresas capitalistas. Atualmente, com o advento do novo mercado de compras virtuais, tais empresas buscam apresentar cada vez mais vantagens competitivas, uma das principais são os menores custos com frete e rapidez na entrega, priorizando as necessidades dos consumidores.

Desta feita, nessa nova concepção de mundo globalizado, o transporte de cargas passou a ocupar um papel ainda mais importante no desenvolvimento econômico da sociedade atual, cada vez mais consumista. Logo se faz necessário priorizar a concepção de sistemas logísticos, sendo estes umas das principais formas de se agregar valor de serviço aos produtos.

Existem atualmente algumas opções de escolha dentre modais de transporte de carga, como por exemplo, o rodoviário, hidroviário, aéreo, ferroviário e dutoviário, sendo que cada um apresenta suas vantagens e desvantagens, devendo essas ser avaliadas para que se escolha a melhor forma de escoamento das produções, levando em consideração variáveis como tipo de produto a ser transportado e prazo de entrega.

No atual sistema logístico de transporte de carga fala-se muito da integração entre modais como forma de redução de custos com fretes e maior eficiência e rapidez na entrega dos produtos, sendo este um método ainda pouco explorado no território brasileiro, principalmente devido à maior atenção dada ao transporte rodoviário no país (FERNANDES et. al., 2009) [2].

¹Este resumo resulta da pesquisa “EXPRESSÕES DA CENTRALIDADE REGIONAL DE MONTES CLAROS: a formação e transformação de territórios no espaço intra-urbano”, em desenvolvimento (2014-2016), financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG (Processo N. CSA - APQ – 02203 - 13)

A lei Joppert (lei federal 8.463 de 27/12/1945) regularizou o financiamento de construções de estradas federais, estaduais e municipais e providenciou recursos financeiros para a construção das mesmas (CARVALHO, 1966) [3], o que facilitou a opção pelo rodoviarismo como uma forma rápida de promover a integração entre o território nacional, visto que o Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão e muitas regiões encontravam-se distantes do polo desenvolvimentista. Ribeiro e Ferreira (2002) [4] salientam que durante o governo de Juscelino Kubistchek, com o plano de metas de 50 anos em 5, houve crescimento da indústria automobilística e a partir desse momento o país passou a usar o transporte porta a porta sem avaliação criteriosa de custos e necessidades, vez que o mesmo é mais indicado para percursos curtos e de materiais já finalizados ou semiacabados, deixando de explorar outras importantes possibilidades de escoamento de produção.

Montes Claros, cidade de porte médio localizada no norte do Estado de Minas Gerais, assim como a maioria das cidades brasileiras, possui o transporte rodoviário como o principal modal presente em seu território. Na região onde está inserida é visível o desenvolvimento socioeconômico presente na mesma, em detrimentos das demais localidades próximas. Para Pereira *et al.* (2014) [5], tal situação é o que a garante o título de centralidade regional.

Com cerca de 350 mil habitantes, segundo dados do IBGE [6], Montes Claros é uma cidade média que vem passando por intensas modificações em seu caráter econômico-social desde a década de 1970, a partir de sua participação em políticas desenvolvimentistas ofertadas pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Antes da Sudene, um dos processos impulsionadores do desenvolvimento industrial na cidade foi a chegada da ferrovia, em 1926, nova opção de transporte de carga, facilitando o escoamento de produção na região, visto que até então o mesmo se dava apenas através de estradas não pavimentadas (GOMES, 2007) [7]. Hoje esse modal atende apenas o transporte de cargas, notadamente de combustível.

Foi nesse contexto que o caráter industrial de Montes Claros se desenvolveu, principalmente graças a incentivos fiscais recebidos pelas empresas que ali se instalassem. Por outro lado, o arranjo intraurbano da cidade não foi repensado para a nova realidade da mesma, devendo agora abarcar uma maior demanda por transporte de cargas, bem como transporte em geral, já que houve a expansão demográfica e, conseqüentemente, da malha urbana.

A infraestrutura rodoviária da cidade não apresenta variáveis relacionadas ao transporte de cargas bem desenvolvidas, como por exemplo, situação da pavimentação, raio de giração das ruas e sinalização adequada. Todavia, Montes Claros encontra-se localizada num entroncamento rodoviário, sendo percorrida pelas BR 365, BR 135 e BR 251, logo não é possível desvirtuar o transporte rodoviário da mesma, porém podem ser desenvolvidas ações no que tange a infraestrutura de transporte de carga especificamente para diminuir a frota de veículos de grande porte no centro da cidade. (SILVA *et. al.*, 2014) [8].

Pode-se citar como desvantagens do transporte de carga a diminuição da velocidade no trânsito, visto que além de não desenvolverem grandes velocidades, os veículos de cargas muitas vezes necessitam de realizar manobras que interferem no fluxo da via, principalmente em curvas, devido ao raio de giração inadequado das vias; a liberação de gases poluentes próximo às zonas habitacionais, principalmente no centro, onde atua contribuindo para a formação de ilhas de calor e diminuição na qualidade do ar ambiente, graças a maior presença de grandes edifícios, que dificultam a circulação do ar; e atua ainda na maior periculosidade das vias, visto que acidentes envolvendo veículos de cargas geralmente são graves, chegando a serem fatais.

Como forma de remediar o problema da infraestrutura incipiente para o transporte rodoviário de cargas, Montes Claros possui algumas vias de acesso proibidas para veículos de grande porte, como é o caso da Avenida João XXIII, onde é proibido o tráfego de veículos com peso superior a dez toneladas. Porém, devido ao nível de desenvolvimento da cidade, apenas essas medidas não são suficientes, deve-se recorrer a obras físicas, como, por exemplo, a construção de um anel rodoviário, que traria a possibilidade de se atravessar o território citadino, sem a necessidade de percorrer o seu espaço intraurbano, facilitando assim o escoamento das produções.

Conclusão

Como visto, o transporte desempenha papel de grande importância no aspecto desenvolvimentista da sociedade, principalmente após o advento da globalização, onde tempo e custo estão diretamente relacionados como principais variáveis significantes para a prestação de um bom serviço.

A oferta de serviços de transporte de qualidade e a eficiência e rapidez de entregas das cargas propõe uma nova organização logística, tendo em vista a multimodalidade como forma de reduzir custos com frete e agilizar os processos de entrega de mercadorias.

Nesta perspectiva, observa-se na cidade média de Montes Claros uma carência na infraestrutura do transporte de carga que pode ser resolvida através da integração entre os modais, como rodoviarismo e transporte ferroviário, bem

como através da execução de obras rodoviárias, incentivando o deslocamento de veículos de carga por outras rotas, com vistas a desafogar o deslocamento intraurbano na cidade, principalmente na região central.

Agradecimento

Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Minas Gerais/FAPEMIG.

Referências

- [1] GONÇALVES, J. M. F.; MARTINS, G. **RAIO X DA PRODUÇÃO, investimento e participação dos modais de transportes**. ENGENHARIA/2009.
- [2] FERNANDES, S. T. *et al.* **ESTUDO COMPARATIVO ENTRE CUSTOS ASSOCIADOS COM A UTILIZAÇÃO DE SISTEMAS MULTIMODAIS DE TRANSPORTES**. ENGEVISTA, V. 11, n. 2. P. 137-147. Dezembro-2009.
- [3] CARVALHO, M. P. de. **CURSO DE ESTRADAS: ESTUDOS, PROJETOS E LOCAÇÃO DE FERROVIAS E RODOVIAS**. 1º Vol. 4ª Edição. Editora Científica. Rio de Janeiro. 1966.
- [4] RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, K. A. **LOGÍSTICA E TRANSPORTES: UMA DISCUSSÃO SOBRE OS MODAIS DE TRANSPORTE E O PANORAMA BRASILEIRO**. XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Curitiba – PR. 23 a 25 de outubro de 2002.
- [5] PEREIRA, A. M. *et al.* **CENTRALIDADE REGIONAL E NOVOS ARRANJOS TERRITORIAIS NA CIDADE DE MONTES CLAROS/MG**. IV Congresso em Desenvolvimento Social: Mobilidades e Desenvolvimentos – UNIMONTES. 2014.
- [6] INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. População estimada 20014. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=314330&search=minas-gerais%7Cmontes-claros&lang=>>. Acesso em: 22 Mar. 2015.
- [7] GOMES, F. S. **DISCURSOS CONTEMPORÂNEOS SOBRE MONTES CLAROS: (RE)ESTRUTURAÇÃO URBANA E NOVAS ARTICULAÇÕES URBANO-REGIONAIS** – Escola de arquitetura da UFMG 2007.
- [8] SILVA, I. C. C. da. *et al.* **IMPACTOS DAS RODOVIAS NO ESPAÇO INTRA-URBANO DA CIDADE DE MONTES CLAROS/MG**. 8º Fórum Ensino Pesquisa Extensão Gestão – FEPEG. 2014.