

A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA NO PROJETO DE MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL: APROXIMAÇÕES ENTRE O ROTEIRO DA MISSÃO CRULS (BRASIL) E NORD-PAS-DE-CALAIS (FRANÇA)

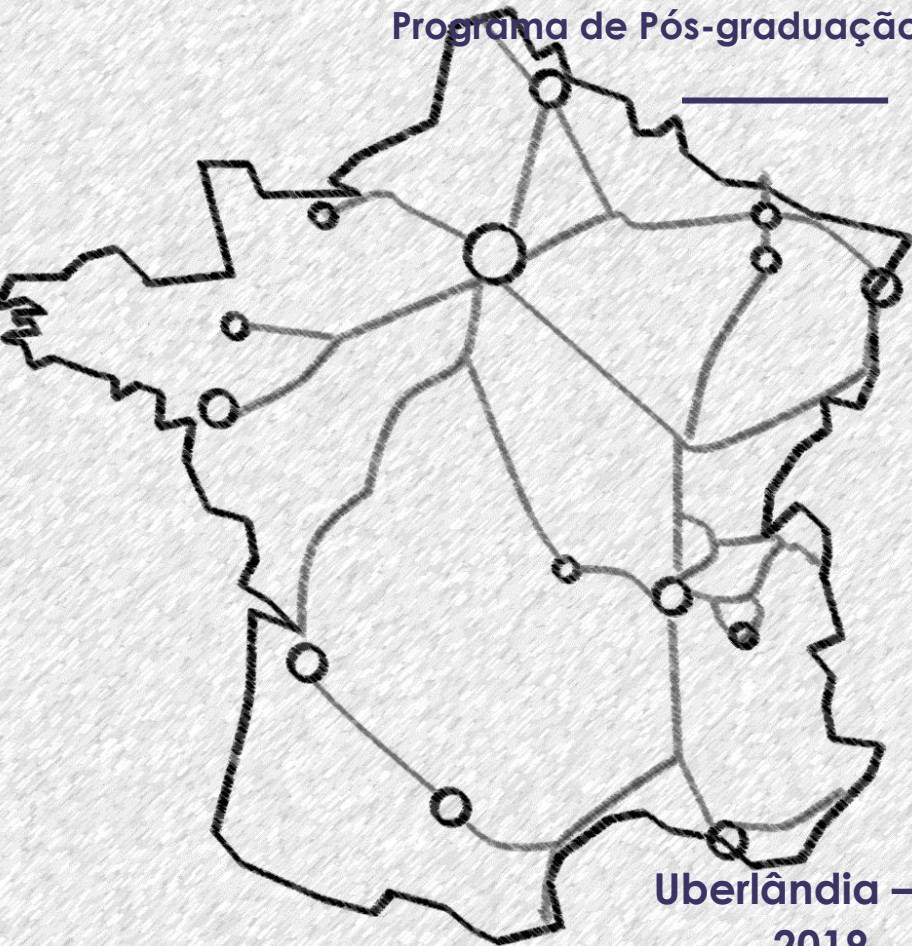
MAURICIO AQUILANTE POLICARPO



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Instituto de Geografia

Programa de Pós-graduação em Geografia



Uberlândia – MG

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

MAURICIO AQUILANTE POLICARPO

**A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA NO PROJETO DE
MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL: APROXIMAÇÕES ENTRE O
ROTEIRO DA MISSÃO CRULS (BRASIL) E NORD-PAS-DE-CALAIS
(FRANÇA)**

UBERLÂNDIA - MG

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

**A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA NO PROJETO DE
MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL: APROXIMAÇÕES ENTRE O
ROTEIRO DA MISSÃO CRULS (BRASIL) E NORD-PAS-DE-CALAIS
(FRANÇA)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito obrigatório do Programa de mestrado em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Rita de Cássia Martins de Souza.

UBERLÂNDIA - MG

2019

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

P766 2019	<p>Policarpo, Mauricio Aquilante, 1993- A logística contemporânea no Projeto de Modernização Territorial: [recurso eletrônico] : aproximações entre o Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord-Pas-de-Calais (França) / Mauricio Aquilante Policarpo. - 2019.</p> <p>Orientadora: Rita de Cássia Martins de Souza. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2019.2153 Inclui bibliografia. Inclui ilustrações.</p> <p>1. Geografia. I. Souza, Rita de Cássia Martins de , 1964-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Geografia. III. Título.</p> <p style="text-align: right;">CDU: 910.1</p>
--------------	---

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:
Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia



MAURÍCIO AQUILANTE POLICARPO


**A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA NO PROJETO DE
MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL: APROXIMAÇÕES ENTRE O
ROTEIRO DA MISSÃO CRULS (BRASIL) E NORD-PAS-DE-
CALAIS (FRANÇA)**



Professora Dr.^a Rita de Cássia Martins de Souza - UFU



Professor Dr. Sylvio Luiz Andreozzi - UFU



Professor Dr. Hérvi Emilien René Théry - USP - SP



Professor Dr. Ronaldo da Silva - UFG - Catalão - GO

Data: 01 / 08 de 2019

Resultado: aprovado

*Aos meus pais Maria Amélia e Beto;
Aos meus irmãos Mariana e Vinicius;
Aos meus professores;*

*A maior herança que vocês puderam me dar
foi sem dúvida a Educação e o privilégio de
poder estudar.*

AGRADECIMENTOS

O processo da escrita e da reflexão, muitas vezes parecendo solitário, destoa desta parte da dissertação, a qual remete a um momento de reflexão e de livre escrita que possa agradecer a todos e a tudo que se mobilizou até chegar aqui. É nessa hora que se revela que a escrita não é um processo solitário, mas uma construção histórica das experiências do pesquisador e repleta de ação coletiva, que envolve diálogo, debate, revisão e crítica. Nesta reflexão, para se alcançar a concretização do possível, é importante remeter a distintas pessoas e situações, as quais foram fundamentais na construção da escrita dessa dissertação.

Sou grato a todo desenvolvimento intelectual, profissional e acadêmico proporcionado por minha orientadora, professora Doutora Rita de Cássia Martins de Souza. Rita, sem dúvida todo o esforço que fizemos, as orientações, nossas horas de discussão na escada no Museu de Minerais e Rochas, nosso esforço de apresentarmos a pesquisa na França, seu suporte em minhas crises emocionais por conta de meus afazeres profissionais e sua palavra amiga se mostraram essenciais para seguir em frente, mesmo quando as tormentas pareciam não cessar. Suas orientações guiaram essa dissertação e permitiram construir uma relação proveitosa de trocas e de aprendizagem presentes na concretização desse sonho e dessa etapa. Além disso, a autonomia que me destes para poder exercer meu trabalho docente e meu “eu pesquisador” foram diferenciais para poder terminar com qualidade este trabalho. Meu eterno agradecimento.

Também agradeço a todos os membros do Núcleo de Pesquisa Geografia e Memória, que sem dúvida nossas discussões estão presentes nesse trabalho. Nosso grupo possui uma força enorme, e mesmo em momentos perversos contra a pesquisa brasileira não perdeu o foco e sua missão. Meu muito obrigado.

Não obstante, é pertinente agradecer aos professores da Université de Lille 1, Frédéric Dumont, Guillaume Schmitt e Philippe Menerault; os quais desde o ano de 2015 estabeleceram uma parceria de grande relevância para o desenvolvimento da dissertação. As reflexões aqui apresentadas são frutos de seminários, de cursos, de eventos e de inúmeras oportunidades de diálogo que puderam problematizar a importância estratégica do Norte da França. *Merci pour tout partenariat, confiance et apprentissage que vous fournissez.*

Pela ocasião de dar alicerces ao meu anseio de ler e amar estudar e pesquisar devo recorrer a minha infância e agradecer desde cedo à minha família, em especial aos meus pais Maria Amélia e Antônio (Beto) que “moveram o mundo”, fazendo o possível e o impossível

para dar condições para meus estudos. Vocês sempre me abriram caminhos, me aconselharam e fizeram de tudo para que eu tivesse a oportunidade de estudar e, acima de tudo, escolher aquilo que iria me deixar gratificado. O carinho e o amor que tenho por você são imensos, e saibam que a maior fortuna que vocês me deixam é a oportunidade de estudar e aprender. Agradeço à minha irmã Mariana, que desde cedo me inspirou a escolher continuar estudando e ao meu irmão Vinicius pelas conversas, conselhos e apoio. Essa pesquisa também é de vocês.

Por fim, agradeço a todas as pessoas envolvidas na construção da minha educação, começando por minha família, pelos meus professores desde a minha infância e também da universidade (foram parcelas consideráveis de aprendizados ao longo desses anos na graduação e na pós-graduação), e aos meus amigos em Bariri e os que fiz em Uberlândia na faculdade e em meu trabalho. A todos vocês, meus sinceros agradecimentos pela oportunidade que a vida me dá de compartilhar com vocês um pouco de minha história.

*Eu não sei o que é que os outros pensarão lendo isto;
Mas acho que isto deve estar bem porque o penso sem esforço,
Nem ideia de outras pessoas a ouvir-me pensar;
Porque o penso sem pensamentos,
Porque o digo como as minhas palavras o dizem*

Fernando Pessoa, pseudônimo Alberto Caeiro

“Talvez seja este o segredo.

Não é o que fazemos, mas o motivo por que fazemos. ”

Tyrion Lannister por George R.R. Martin

RESUMO

Esta dissertação de mestrado possui como eixo norteador uma investigação geográfica centrada na análise geoestratégia que as redes viárias desempenham na dinâmica espacial. As redes são basilares para o desenvolvimento e organização do território à medida que são responsáveis pela circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais. Assim estas infraestruturas e sua lógica impressa, cumprem uma importante função no ordenamento territorial e um papel geoestratégico na intensidade com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam. Além disso, a circulação e os transportes têm cada vez maior importância no processo de produção global ao permitir as condições de acesso, valorização e fluidez dos espaços. Não obstante, percebe-se que a ampliação e a modernização das infraestruturas de transportes estiveram e estão articuladas com as estratégias dos grupos dominantes que as implantam e delas se utilizam para realizar a acumulação. Tal acumulação exige articulação e controle territorial, em que efetivamente se manifesta o caráter de poder e de ordenamento das redes e das infraestruturas de transportes. As redes de transportes, nesse cenário, aparecem como instrumentos que viabilizam as estratégias de organização, circulação e comunicação e de ação político-territorial (logística em amplo sentido). Nesse sentido, a região que compreende o Roteiro da Missão Cruls, localizada na região central do território brasileiro e *Nord-Pas-de-Calais* na região de Hauts-de-France, França são formações territoriais distintas, havendo questões particulares diante de cada processo histórico social para os dois Estados Nacionais os quais essas áreas pertencem. Todavia, ambas situações geográficas apresentam pontos de análise comparativas a serem considerados pelo viés das redes de transportes e sua modernização e remodelação no contexto contemporâneo, sobretudo dos nós de redes (que exercem conexão) presentes. Portanto, frente a essa dinâmica inerente à globalização esta dissertação visa compreender, por uma análise comparativa, a logística na contemporaneidade enquanto uma série de geoestratégias correlacionadas ao *ajuste espacial* resultando no ordenamento do território, na valorização espacial e na densidade técnica no contexto da globalização para as duas situações geográficas analisadas. Neste contexto, o ordenamento territorial em ambas as áreas se dá, sobretudo, por meio de políticas territoriais, as quais visam garantir a organização planejada dos espaços sob o domínio do Estado, das corporações e da sociedade civil organizada, tendo em vista alguns pontos interessantes de comparação, como o rodoviarismo, as infraestruturas viárias, a situação geográfica de integração e a criação de plataformas logísticas a partir do segmento logístico na globalização.

Palavras-chave: Redes viárias; *Nord-Pas-de-Calais*; *Roteiro da Missão Cruls*; *ajuste espacial*; França; Brasil.

ABSTRACT

This master's dissertation has as a guiding axis a geographic investigation centered on the geostrategy analysis that the road networks engender in the spatial dynamics. The networks are basic for the development and organization of the territory as they are responsible for the movement of people, goods, information and capital. Thus, these infrastructures and their printed logic, fulfill an important function in territorial planning and a geostrategic role in the intensity with which socio-spatial and economic relations materialize in the space. In addition, the circulation and the transport are increasingly important in the production process by allowing the conditions of access, recovery and fluidity of the spaces. Nevertheless, it is perceived that the expansion and modernization of transport infrastructures have been and are articulated with the strategies of the dominant groups that implement them and use them to accomplish the accumulation of the capital. Such accumulation requires articulation and territorial control, in which the character of power and planning of networks and transport infrastructures is effectively manifested. The transport networks, in this scenario, appear as instruments that enable the strategies of organization, circulation and communication and political-territorial action (logistics in the sense). In this sense, the region comprising the Roteiro of the Cruls Mission, located in the central region of the Brazilian territory and the *Nord-Pas-de-Calais* in the *Hauts-de-France* region, France, are distinct territorial formations, with particular questions in the face of each social historical process for the two national states to which these areas belong. However, both geographic situations present comparative analysis points to be considered by the analyses of the transport networks and their modernization and reconversion in the contemporary context. Therefore, in view of this inherent dynamics of globalization, the present discussion aims to understand, through a comparative analysis, the logistics in the contemporaneity as a series of geostrategies correlated to the *spatial adjustment* resulting in spatial planning, spatial valorization and technical density in the context of globalization for the two geographical situations analyzed. In this context, territorial planning in both areas is mainly through territorial policies, which aim to ensure the planned organization of the spaces under the domain of the state, the corporations and the participation of civil society organized, with a view to some interesting points of comparison, such as road-building, highway infrastructure, geographic situation (articulation) and the creation of logistical platforms from the logistic segment in the globalization.

Keywords: Road networks; *Nord-Pas-de-Calais*; Roteiro of the Cruls Mission; *Spatial adjustment*; France; Brazil.

RÉSUMÉ

Ce mémoire de master a comme axe directeur une recherche géographique centrée sur l'analyse géostratégique que jouent les réseaux routiers dans la dynamique spatiale. Les réseaux sont essentiels au développement et à l'organisation du territoire car ils sont responsables de la circulation des personnes, des biens, de l'information et des capitaux. Ainsi, ces infrastructures et leur logique intrinsèque jouent un rôle important dans l'aménagement du territoire et ont un rôle géostratégique dans l'intensité avec laquelle les relations socio-spatiales et économiques se matérialisent. En outre, la circulation et le transport sont de plus en plus importants dans le processus de production mondiale, en permettant les conditions d'accès, de valorisation et de fluidité des espaces. Néanmoins, il est perçu que l'expansion et la modernisation des infrastructures de transport ont été et sont articulées avec les stratégies des groupes dominants, qui les mettent en œuvre et les utilisent pour accomplir l'accumulation du capital. Une telle accumulation nécessite une articulation et un contrôle territorial, dans lesquels le caractère de puissance et de planification des réseaux et des infrastructures de transport se manifestent effectivement. Les réseaux de transport, dans ce scénario, apparaissent comme des instruments au service des stratégies d'organisation, de circulation, de communication et d'action politico-territoriale (logistique au sens large). En ce sens, la région qui comprend le *Roteiro da Missão Cruls* (Brésil), située dans la région centrale du territoire brésilien et le Nord-Pas-de-Calais dans la région des *Hauts-de-France* (France) sont des formations territoriales distinctes par rapport au reste de leur territoire, avec des questions particulières, auxquels est confronté le processus historique et social pour les deux États nationaux auxquels ces régions appartiennent. Cependant, les situations géographiques présentent des points d'analyse comparative à considérer par le biais des réseaux de transport, de leur modernisation et remodelage dans le contexte contemporain, des nœuds réseau (qui sont en présence de connexité). Par conséquent, face à cette dynamique inhérente à la mondialisation, ce mémoire vise à comprendre, par une analyse comparative, la logistique en ajustement spatial, l'évaluation spatiale et la densité technique dans le contexte de la mondialisation pour les deux situations géographiques analysées. Dans ce contexte, l'aménagement du territoire dans les deux domaines passe principalement par des politiques territoriales, qui visent à assurer l'organisation planifiée des espaces relevant de l'Etat, des entreprises et de la société civile organisée. Ceci en examinant certains points de comparaison intéressants tels que la vie routière, les infrastructures routières, la situation d'intégration géographique et la création de plates-formes logistiques à partir du segment logistique de la mondialisation.

Mots-clés: Réseaux routiers; *Nord-Pas-de-Calais*; *Roteiro da Missão Cruls*; *ajustement spatial*; France; Brésil.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01	O <i>Roteiro da Missão Cruls</i> proposto por Souza e Pedrosa (2016) com os <i>Eixos de Integração</i> Uberaba-Uberlândia; Goiânia-Anápolis-Brasília.	046
FIGURA 02	As principais vias de suporte para o escoamento da produção mineral no século XVIII tendo como referência de localização as atuais capitais estaduais brasileiras e a Capital Federal.	048
FIGURA 03	As principais cidades da antiga bacia de mineração de <i>Nord-Pas-de-Calais (Bassin minier)</i> com processo de <i>Reconversão Territorial</i> e Área Metropolitana de Lille, 2018.	056
FIGURA 04	Localização da Plataforma Multimodal Delta 3 em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> e as principais cidades europeias conectadas a Plataforma, 2017.	058
FIGURA 05	Evolução do transporte (passageiros, mercadorias e PIB) na União Europeia entre 1995 a 2010.	072
FIGURA 06	Rede Urbana e hierarquia das cidades europeias com destaque as proposições de Brunet (1989) e Baudelle (2002).	075
FIGURA 07	Os fluxos rodoviários de cargas na Europa com destaque à França, 2012.	076
FIGURA 08	O projeto Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), 2014.	077
FIGURA 09	As linhas de alta velocidade (TGV) na França e nos países vizinhos, 2015.	082
FIGURA 10	A espacialização das principais autoestradas francesas e suas concessões, 2015.	084
FIGURA 11	Evolução da instalação das autoestradas na França entre 1970 a 2010.	087
FIGURA 12	Organização do processo de planejamento das infraestruturas de transportes na União Europeia com destaque ao Estado Francês.	089
FIGURA 13	A organização do território francês e de seu planejamento viário com a formação estratégica dos <i>carrefours (conexidade)</i> das redes).	092
FIGURA 14	Espacialização das empresas de mineração na bacia mineral de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> em 1893.	095
FIGURA 15	A Bacia Mineral de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> e a concentração da população, 2010.	099
FIGURA 16	Área central de Lens, com destaque a Igreja (Église Saint-Léger). Área de Mineração com os <i>terrils</i> ao fundo e os bairros operários no entorno, marcando a especialização da cidade e sua organização produtiva.	100
FIGURA 17	As principais autoestradas de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> e seu período de construção (1950 a 2000).	106
FIGURA 18	Organização da rede rodoviária em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> , 2006.	109

FIGURA 19	Espacialização da rede ferroviária e do TGV em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> , 2016.	110
FIGURA 20	Espacialização dos canais fluviais em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> e suas conexões transfronteiriças, 2011.	113
FIGURA 21	Espacialização dos <i>nós de conexão</i> e os Eixos de Integração em Nord-Pas-de-Calais, 2016.	114
FIGURA 22	Esquema da organização e articulação das zonas urbanas e redes em Nord-Pas-de-Calais no planejamento da <i>Reconversão Territorial</i> , 2014.	115
FIGURA 23	Transporte ferroviário, em destaque o TGV (Train à Grande Vitesse) na Estação Lille Europe - Lille; Autoestrada A1 no trecho urbano da metrópole lilloise e Canal de la Deûle em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> , 2015.	117
FIGURA 24	Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1890.	124
FIGURA 25	Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1940.	131
FIGURA 26	Plano Geral de Viação Nacional (1934).	133
FIGURA 27	Plano Geral DNER (1937).	134
FIGURA 28	Plano Nacional de Viação – Rodoviário e Ferroviário (1956).	150
FIGURA 29	Plano de Viação Nacional – Rodoviário e Ferroviário (1964).	154
FIGURA 30	Plano de Viação Nacional – Rodoviário e Ferroviário (1973).	158
FIGURA 31	Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1980.	160
FIGURA 32	Corredores Logísticos Estratégicos, 2017.	162
FIGURA 33	Redes rodoviárias e os nós de redes geoestratégicas no <i>Roteiro da Missão Cruls</i> , 2018.	164
FIGURA 34	Os <i>nós de conexão</i> nas redes do <i>Roteiro da Missão Cruls</i> , 2018.	166
FIGURA 35	Localização geoestratégica dos <i>nós de conexão</i> analisados.	174
FIGURA 36	Tráfego de veículos em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> no ano de 2012 com destaque para a autoestrada A1.	179
FIGURA 37	Infraestruturas de suporte logístico nos <i>nós de conexão</i> em análise (Brasil).	190
FIGURA 38	Porto Seco do Cerrado – Uberlândia, 2014.	191

FIGURA 39	Terminal Integrador de Uberaba, 2017.	192
FIGURA 40	Infraestruturas de suporte logístico em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> (França).	197
FIGURA 41	Diferentes modais logísticos em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> .	198
FIGURA 42	O reforço da situação estratégica de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> pode ser vista na cartografia da empresa Euralogistic presente na Delta-3.	200
FIGURA 43	Esquema do funcionamento dos fluxos de uma Plataforma Logística Multimodal.	204
FIGURA 44	Localização da Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> e a nível europeu.	206
FIGURA 45	A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto das áreas industriais e tecnológicas (cinza escuro) e de uma faixa marítima altamente dinâmica (cinza claro).	207
FIGURA 46	As infraestruturas da Plataforma Logística Multimodal Delta 3 e sua inserção no cenário departamental e regional.	209
FIGURA 47	Plataforma Multimodal Delta 3 - dimensão da infraestrutura e galpões.	210
FIGURA 48	Infraestruturas multimodais da Plataforma Logística Delta 3.	212
FIGURA 49	Estação de Lille-Flandres; Euralille e a Estação de Lille-Europe na área central de Lille.	213
FIGURA 50	Localização da futura Plataforma Logística Multimodal de Goiás (Anápolis) na articulação do território brasileiro, 2018.	215
FIGURA 51	Localização da futura Plataforma Logística Multimodal de Goiás (Anápolis).	219

LISTA DE TABELAS

TABELA 01	População de <i>Nord-Pas-de-Calais</i> , 2015.	093
TABELA 02	Rede rodoviária em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> (dados em quilômetros), 2013.	107
TABELA 03	Infraestrutura ferroviária em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> (dados em quilômetros), 2015.	109
TABELA 04	Entrada de capital estrangeiro entre 1955 a 1962 (em Milhão US\$).	144
TABELA 05	Participação do Capital estrangeiro (setores econômicos) em 1960.	144
TABELA 06	Participação em investimentos das multinacionais automobilísticas que entraram no Brasil via Instrução nº 113 entre os anos de 1955 a 1966.	146
TABELA 07	Volume de mercadorias totais transportadas por diferentes modais nos <i>Eixos de Integração</i> franceses, 2013.	180
TABELA 08	Volume de mercadorias totais transportadas por diferentes modais nos <i>Eixos de Integração</i> brasileiros, 2013.	180
TABELA 09	Transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos <i>Eixos de Integração</i> franceses, 2013.	182
TABELA 10	Transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto no <i>Eixos de Integração</i> brasileiros, 2013.	182

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01	As principais metas e seu grau de sucesso no Programa de Metas do Governo Kubistchek (1956 - 1961).	148
QUADRO 02	Relação das Rodovias Federais no <i>Roteiro da Missão Cruls</i> , 2015.	159

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01	Evolução da Rede Rodoviária e Ferroviária no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).	137
GRÁFICO 02	Evolução da rede rodoviária pavimentada no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).	156
GRÁFICO 03	Evolução da rede rodoviária no Brasil por esfera do Estado (1955 -1980) em quilômetros (km).	157
GRÁFICO 04	Composição da matriz de transporte de carga nos <i>Eixos de Integração</i> brasileiros em 2013.	172
GRÁFICO 05	Comparação entre os modos de transportes (mercadorias) em <i>Nord-Pas-de-Calais</i> no ano de 2015.	176
GRÁFICO 06	Distribuição do transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos <i>Eixos de Integração</i> franceses, 2013 - (Unidade: mil toneladas).	184
GRÁFICO 07	Distribuição do transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos <i>Eixos de Integração</i> brasileiros, 2013 - (Unidade: mil toneladas).	184
GRÁFICO 08	Porcentagem do transporte de mercadorias por modo de transporte e produto nos <i>Eixos de Integração</i> franceses, 2013.	185
GRÁFICO 09	Porcentagem do transporte de mercadorias por modo de transporte e produto nos <i>Eixos de Integração</i> brasileiros, 2013.	185

LISTA DE ESQUEMAS

FLUXOGRAMA 01	Organização dos Procedimentos Metodológicos adotados.	025
----------------------	---	-----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil).
ARCUS	Actions en Régions de Coopération Universitaire et Scientifique
CAI	Complexo Agroindustrial.
CNT	Conselho Nacional de Transportes (Brasil).
DREAL	Direction régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (França).
FCA	Ferrovias Centro Atlântica.
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Brasil).
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques (França).
MT	Ministérios dos Transportes (extinta pasta do Governo Federal do Brasil, anexada ao Ministério da Integração).
RTE-T	Redes transeuropeias de Transportes (Europa).
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français.
SPL Euralille	Sociedade Pública Local.
TGV	Train à grand Vitesse (Trem de Alta Velocidade).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	19
PARTE 1:	
A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA COMO POSSIBILIDADE COMPARATIVA ENTRE DUAS SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS.....	30
CAPÍTULO I:	
A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA COMO UM INSTRUMENTO GEOESTRATÉGICO DE AJUSTE ESPACIAL NOS TERRITÓRIOS NO CONTEXTO DA ECONOMIA GLOBALIZADA.....	31
1.1 A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA E SUA AÇÃO NO CONTEXTO GERAL DA ECONOMIA GLOBALIZADA.....	35
1.2 A MODERNIZAÇÃO PELA REDE VIÁRIA NO <i>ROTEIRO DA MISSÃO CRULS</i> (BRASIL): PARTICULARIDADES E REFLEXÕES INICIAIS.....	43
1.3 A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA NA <i>RECONVERSÃO TERRITORIAL EM NORD-PAS-DE-CALAIS</i> (FRANÇA): REFLEXÕES INICIAIS.....	53
1.4 AS POSSIBILIDADES DE COMPARAÇÃO ENTRE DOIS PROJETOS TERRITORIAIS EM DOIS CONTEXTOS E FORMAÇÕES TERRITORIAIS DISTINTAS.....	60
PARTE 2:	
O ORDENAMENTO DAS REDES DE TRANSPORTES EM <i>NORD-PAS-DE-CALAIS</i> E NO <i>ROTEIRO DA MISSÃO CRULS</i>: A FORMAÇÃO GEOESTRATÉGICA DOS NÓS DE CONEXIDADE.....	64
CAPÍTULO II:	
A MODERNIZAÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTES EM <i>NORD-PAS-DE-CALAIS</i> SOB A ÓTICA GEOESTRATÉGICA DA <i>RECONVERSÃO TERRITORIAL</i>.....	65
2.1 A FORMAÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTES NA UNIÃO EUROPEIA: UM ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA A CONSOLIDAÇÃO DO BLOCO ECONÔMICO EUROPEU.....	68
2.2 A FRANÇA METROPOLITANA: INTEGRAÇÃO EUROPEIA E A FORMAÇÃO GEOESTRATÉGICA DOS <i>CARREFOURS</i> NO PLANEJAMENTO TERRITORIAL.....	80
2.3 O ORDENAMENTO VIÁRIO EM <i>NORD-PAS-DE-CALAIS</i>: A <i>RECONVERSÃO TERRITORIAL</i> COMO INSTRUMENTO GEOESTRATÉGICO DE MODERNIZAÇÃO.....	93
2.3.1 A BACIA MINERAL DE <i>NORD-PAS-DE-CALAIS</i>: A ESPECIALIZAÇÃO ECONÔMICA DA MINERAÇÃO E A CRISE DAS INDÚSTRIAS TRADICIONAIS.....	94

2.3.2 A RECONVERSÃO TERRITORIAL EM NORD-PAS-DE-CALAIS: O AJUSTE ESPACIAL APÓS A CRISE DAS INDÚSTRIAS TRADICIONAIS E A FORMAÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTES MODERNAS.....	103
CAPÍTULO III:	
O ROTEIRO DA MISSÃO CRULS COMO UM RECORTE GEOESTRATÉGICO NA FORMAÇÃO DAS REDES VIÁRIAS PARA A INTEGRAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA.....	118
3.1 REFLEXÕES ACERCA DA NECESSIDADE DA OCUPAÇÃO DO INTERIOR E DA INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO.....	119
3.2 MODERNIZAÇÃO; O VETOR URBANO/INDUSTRIAL, E A CONTINUIDADE DO PROJETO TERRITORIAL DE INTEGRAÇÃO NACIONAL.....	126
3.3 A CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA E OS INTERESSES DO CAPITAL INTERNACIONAL NO PROJETO TERRITORIAL DE INTEGRAÇÃO NACIONAL.....	136
3.4 A FORMAÇÃO DOS NÓS DE CONEXIDADE UBERABA-UBERLÂNDIA E GOIÂNIA-ANÁPOLIS-BRASÍLIA.....	147
PARTE 3:	
AS APROXIMAÇÕES COMPARATIVAS.....	168
CAPÍTULO IV:	
O AJUSTE ESPACIAL PELAS GEOESTRATÉGIAS LOGÍSTICAS EMPREENDIDAS NAS DUAS SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS COMO POSSIBILIDADE DE APROXIMAÇÕES COMPARATIVAS.....	169
4.1 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO E AS INFRAESTRUTURAS DE SUPORTE LOGÍSTICO COMO ARTICULADORES DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO NAS DUAS SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS.....	170
4.1.1 AS INFRAESTRUTURAS DE SUPORTE LOGÍSTICO NOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO BRASILEIRO E FRANCESES.....	188
4.2 A PROPOSIÇÃO DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS MULTIMODAIS COMO INSTRUMENTO DE EFETIVAÇÃO DO SEGMENTO LOGÍSTICO E DE AJUSTE ESPACIAL.....	202
4.2.1 A PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE DELTA 3: A EXPERIÊNCIA FRANCESA EM NORD-PAS-DE-CALAIS.....	205
4.2.2 O PROJETO DA PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE GOIÁS EM ANÁPOLIS.....	214
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	221
REFERÊNCIAS.....	226
GLOSSÁRIO.....	242

INTRODUÇÃO

A geoestratégia presente no ordenamento territorial constitui-se em um elemento caro à Geografia, uma vez que nesta ciência a categoria de análise *território* assume uma dimensão capital para o entendimento da produção das relações sociais e econômicas. Consoante a isso, no ordenamento do território, as redes de transportes têm cada vez maior importância no processo de produção do espaço, ao permitir as condições de acesso, valorização e fluidez, sendo importantes instrumentos para a ação geoestratégica do Estado e dos agentes privados. Não obstante, percebe-se que a ampliação e a modernização das infraestruturas de transportes estiveram e estão articuladas com as estratégias dos grupos sociais e políticos dominantes, que delas dependem para maior acumulação de capital, articulação e controle territorial. Isso demonstra o caráter de poder e de ordenamento territorial das redes e das infraestruturas de transportes conforme discutido em Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987).

Cabe salientar que discussões no campo científico que envolvem o ordenamento do território, sobretudo elencadas na Geografia, agenciam uma compreensão dos objetos geográficos organizados na contemporaneidade e dos fatos que estes manifestam. Porém é fundamental que se articule as relações de poder pensadas e organizadas por agentes sociais na formação do território, demonstrando o caráter geoestratégico que essas materialidades cumprem no espaço.

Sob essa lógica, as redes de transportes têm como objetivo ordenar, comunicar e modernizar o território. Elas constituem-se como objeto espacial elementar para gerar os fluxos de capitais, pessoas, mercadorias, bens e informações, acionando e articulando novos espaços por redes, sob a lógica de acumulação e reprodução do capital, segundo a ordem dos grupos e do Estado. Esse processo acaba criando um novo dinamismo no território, bem como sua articulação e a produção de novos espaços (LEFEBVRE, 1974) no que tange a produção capitalista dos espaços (HARVEY, 2005). Dessa forma, o processo de criação das redes e de nós consiste num elemento essencial à organização da sociedade capitalista, pelo qual as redes viárias assumem um papel crucial nessa configuração e estruturação da sociedade, do capital e dos territórios.

Tendo o território como categoria central na análise e considerando a relação intrínseca da geoestratégia na formação territorial, esta dissertação de mestrado analisa a logística

contemporânea como instrumento de *ajuste espacial*, conforme proposto por Harvey (2005) em duas áreas estratégicas em termos da organização territorial a partir de suas redes de transportes. Com realidades e construções históricas muito distintas, os *Eixos de Integração* da região compreendida pelo *Roteiro da Missão Cruls* no Planalto Central brasileiro (conforme proposição de Souza; Pedrosa, 2016), especificamente os nós de redes principais os quais exercem *conexidade* e podem ser denominados por *noeud de connectivité [nós de conexidade]*¹, tais como: Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília; e os *Eixos de Integração* em *Nord-Pas-de-Calais* e seus *nós de conexidade* – Área Metropolitana de Lille a Lens; Douai; Dourges e Valenciennes na antiga Bacia Mineira – localizados na região política de *Hauts-de-France* – França, desempenham papéis estratégicos de interconexão para seus respectivos territórios nacionais. Apresentam-se como áreas em que suas *situações geográficas* são otimizadas e em que a logística é usada como ferramenta essencial de ordenamento territorial de modo a dar-lhes funções específicas em que a conexão se torna um elemento fundamental de possibilidades de dinamização econômica.

Na contemporaneidade em que se estabelece o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006) e se expõe uma acumulação cada vez mais dinâmica e flexível, a logística e as redes que passam a utilizar-se dos sistemas viários tornam-se peças capitais nessa nova fase de estruturação de acumulação do capital, tendo os sistemas rodoviários papel chave. Assim, a circulação de bens e de produtos assume um papel categórico na geografia dos fluxos. Nesse contexto, as demandas do capital exigem uma maior dinâmica de fluidez que é baseada nas redes, consideradas como enormes suportes para aumentar a competitividade entre empresas e mercados num momento em que se ampliam os espaços da globalização e da fluidez (SANTOS, 2006).

Portanto, frente a essa dinâmica inerente à globalização, a discussão presente nesta dissertação visa compreender a logística na contemporaneidade enquanto uma série de geoestratégias correlacionadas ao ordenamento territorial resultando na valorização espacial e na densidade técnica no contexto da globalização para as duas *situações geográficas* analisadas. Ou seja, tem-se como propósito analisar a logística segundo uma abordagem geográfica, entendendo-a como instrumento estratégico do Estado e das corporações no período técnico-

¹ De acordo com Dupuy (1987), a *connectivité* [conectividade-conexidade] está diretamente relacionada à conexão dos espaços, aos nós das redes e sobretudo, a gestão dessa rede. “Os organismos de gestão da rede, quer se trate de gestão técnica econômica ou jurídica, não são neutros, eles colocam em jogo relações sociais entre os elementos solidarizados e aqueles que permanecem marginalizados, a qual estrutura a conexidade e sua ação de gestão e de poder” (DUPUY, 1987 p. 180). Os *nós de conexidade* referem-se, portanto, aos nós geoestratégicos de redes que exercem forte ação de conexidade, ou seja, relacionada à conexão dos espaços, a concentração de fluxos e fixos e de gestão da rede.

científico-informacional pós década de 1970. Ademais, sua ação materializa-se na instalação e construção de objetos geográficos que formam estruturas que induzem fluxos, os quais dinamizam e potencializam a modernização na região central do Brasil e no norte da França. Neste contexto o território é (re)modelado nesse processo via organização planejada dos espaços por meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, como as corporações transnacionais e os Estados Nacionais envolvidos.

A ação do Estado no contexto da globalização assume papel de associação junto às estratégias das corporações visando a integração e a dinamização dos espaços, bem como a viabilização do uso do território através da associação capital público e privado. Essa viabilização do território ocorre através do direcionamento de capital público para a criação de infraestruturas que respondem a interesses específicos e cuja possibilidade de uso não surge para todos os agentes de forma homogênea (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Nesta análise verifica-se que a globalização não significa a homogeneização do espaço mundial. Ao identificar-se a seletividade espacial para a ação das redes organizadas pela logística depreende-se que a globalização incide na diferenciação e especialização, conforme apresentado por Benko (1996).

É pensando exatamente no contexto da globalização e da ação geoestratégica das redes, que aqui se focaliza a análise na logística contemporânea – relacionado às estratégias de ordenamento territorial – e elege-se as duas *situações geográficas* e seus *Eixos de Integração* a partir dos *nós de conexão* presentes no *Roteiro da Missão Cruls* (Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília) e em *Nord-Pas-de-Calais* (Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes).

Desse modo, a articulação entre elementos ligados à infraestrutura e ações políticas assumiram papéis de destaque na modernização dessas *situações geográficas*, apesar de corresponderem a formações sociais distintas, o que permite proceder a uma análise comparativa quanto à atuação da logística contemporânea para as mesmas. Segundo Schmitt et al (2018), os processos que regem a dinâmica nas duas áreas, movidos pelos interesses do capital, aproximam-nas enquanto geoestratégicas em duas escalas diferentes: uma em nível do Estado brasileiro e suas intenções de fortalecer a sua unidade territorial; e outra em nível da União Europeia e suas intenções de consolidar o pacto europeu.

As redes de transporte e o segmento logístico atuantes nas duas *situações geográficas*, assumem papel de suma importância por darem a base do processo de formação territorial dos *nós de conexão* analisados no que concerne à sustentação da economia mineral e industrial que foi, direta ou indiretamente, o pilar do crescimento econômico nos dois casos. Além disso,

a materialização de uma rede de transportes articulada à ação da logística foi essencial para que as principais cidades das respectivas áreas analisadas como Uberaba-Uberlândia, Goiânia-Anápolis-Brasília no caso brasileiro e Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes no caso francês, se reestruturassem apostando no terciário. As redes viárias que cortam ambos os territórios tiveram papel fundamental para que ocorresse essa reestruturação das funcionalidades urbanas, resultando numa nova dinâmica para as duas áreas após a década de 1970. A modernização a partir da configuração logística sobre esses espaços permitiu a formação de nós de redes e consequentemente *nós de conexão* que propiciaram sua dinamização, tendo como mote a modernização.

Historicamente foi fundamental a efetivação da malha rodoviária ao propiciar a modernização ao longo do *Roteiro da Missão Cruls* (Souza; Pedrosa, 2016) especialmente no que concerne ao período da construção de Brasília – década de 1960 – no qual as rodovias marcaram a função de acelerar a ligação entre o *Roteiro da Missão Cruls* e as áreas industriais localizadas em São Paulo e Rio de Janeiro. Um sistema de transporte viário integrado e dinâmico ao ser instalado foi primordial para o desenvolvimento econômico da área, permitindo a ligação entre o grande interior e os principais espaços industrializados e urbanizados do Brasil, favorecendo a dinamização e o crescimento acelerado de cidades, como Uberlândia, Goiânia e Anápolis, tendo-as como importantes pilares do crescimento econômico atrelado à logística.

No caso francês, Menerault (1998) discorre sobre a importância da criação de rodovias e ferrovias para empreenderem ações capitalistas em *Nord-Pas-de-Calais*², diante do processo de *Reconversão Territorial* iniciado após os anos 1960. A reconversão, nesse caso, procura alterar a especialização da área a partir da crise das indústrias tradicionais (mineração de carvão e têxteis) que gerou graves problemas de desemprego e de atonia econômica. Dormand (2001) argumenta que, por meio de infraestruturas instaladas pelo Estado francês e pela União Europeia, assiste-se, desde a década de 1960, a instalação de importantes eixos e nós viários na antiga região política de *Nord-Pas-de-Calais* de modo a viabilizar o processo de reconversão e atrair serviços, sobretudo do setor logístico. Esses processos de reconversão marcam a organização do território para atração de novas atividades econômicas em face a fortes contrastes econômicos ainda presentes.

² Os departamentos de *Nord e Pas-de-Calais* estão localizados na região administrativa de *Hauts-de-France* (Altos da França) surgida após a reforma territorial de 2014 posta em operação em 2016. A antiga região francesa que unia os dois departamentos, chamada anteriormente de *Nord-Pas-de-Calais*, foi dissolvida por meio dessa reestruturação, pela qual as 22 regiões francesas foram reduzidas para 13. Assim, resultando da fusão de *Nord-Pas-de-Calais* e Picardia - regiões criadas em 1972 - passou-se a uma nova região chamada de *Hauts-de-France*. Dessa forma, utilizou-se a grafia *Nord-Pas-de-Calais* já que a pesquisa utiliza os dados da antiga região francesa.

Neste sentido, foi pensando justamente na importância de discutir os efeitos da globalização e da ação geoestratégica das redes que surgiu a necessidade de se compreender como se comportam duas *situações geográficas* distintas em termos de suas formações sociais (uma compreendida pelos países centrais e outra por um país semiperiférico/emergente) mediante o desenvolvimento do capitalismo contemporâneo em que a globalização rege os projetos territoriais. A logística conforme se expressa neste momento particular do processo capitalista de produção cumpre papel de fundamental importância e cabe compreender como a mesma é articulada no sentido de remodelar os *nós de conexão* em análise a fim de atingir os propósitos da acumulação de capital.

Para esta avaliação que situa a logística contemporânea como um projeto estratégico nas *situações geográficas* das duas áreas estudadas e os *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília no *Roteiro da Missão Cruls*, e os *Eixos de Integração* Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes na região de *Hauts-de-France*, França – foi realizada uma análise comparativa a partir da compreensão das dinâmicas territoriais. Eleveu-se o recorte temporal entre 1960 e 2015, pois é a partir dos anos 1960 que no Brasil, o recorte geográfico tratado ganha maior dinamismo com inauguração da Capital Federal no interior do país e por consequência a instalação das redes rodoviárias. Na França, nessa mesma década, teve início – em *Nord-Pas-de-Calais* - o processo de *Reconversão Territorial*. Assim, é nesse período eleito que se evidencia a *situação geográfica* das duas situações em análise e se salienta a geoestratégia, o que permite comparativamente analisar a configuração e a ação da logística contemporânea nas mesmas.

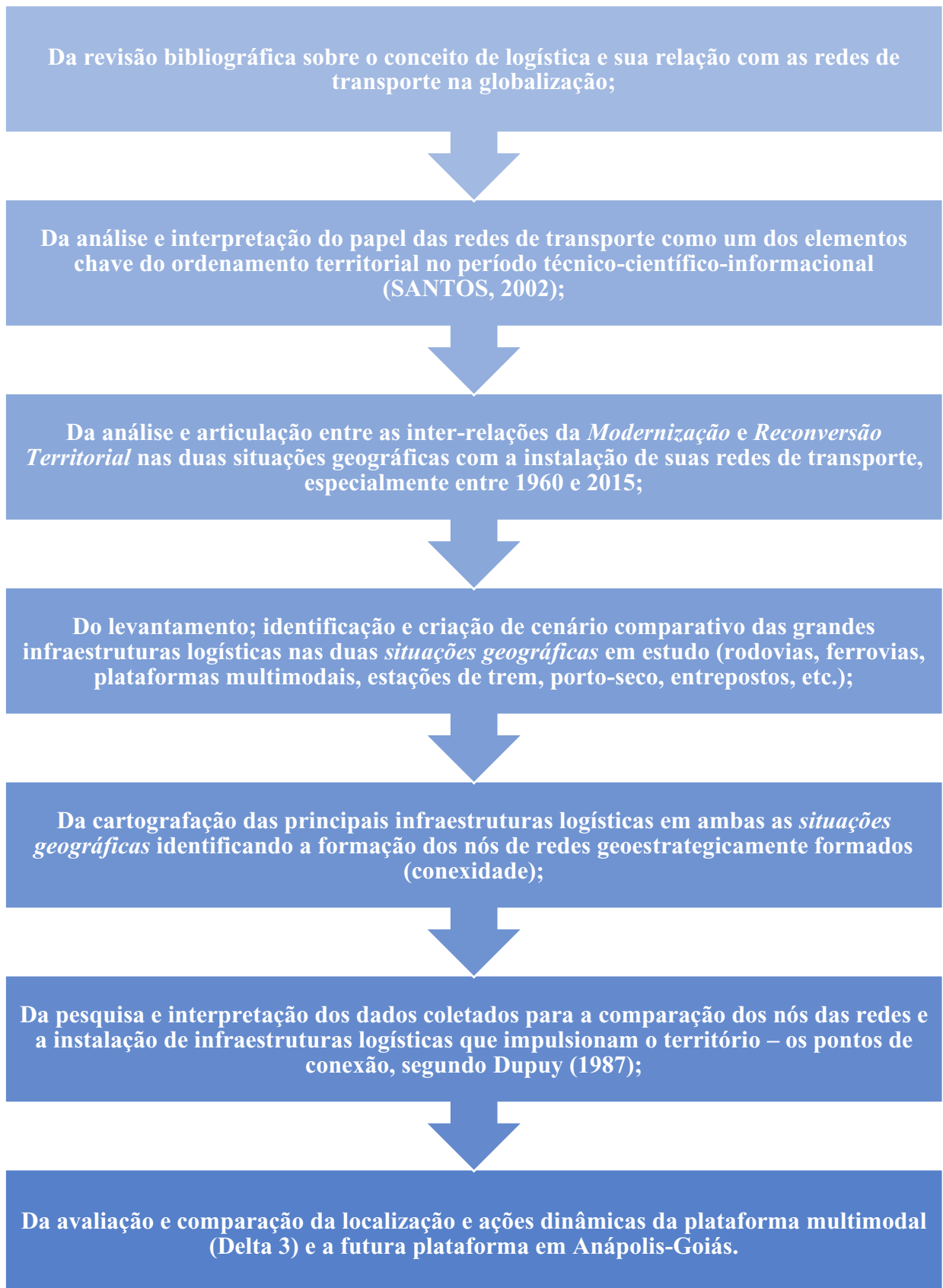
Para tal, foi preciso entender a ação do Estado na construção das materialidades que formam as estruturas modernizantes e analisar como as redes viárias estão estruturadas e organizadas nas *situações geográficas* em análise. Essas redes se ressignificam e remodelam o território, elegendo áreas de maior conexão, por meio da ação das estratégias da logística contemporânea, o que tornou necessário compreender as exigências e a viabilidade dessas redes no contexto atual.

A aproximação se dá pelos processos de modernização presentes nas duas *situações geográficas*, orientados enquanto projetos territoriais pela ação logística ao longo dos últimos cinquenta anos. Assim, tem-se como hipótese que os *Eixos de Integração* exercidos pelos *nós de conexão* Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes e nos *Eixos de Integração* brasileiros a partir dos *nós de conexão* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília, a configuração e a ação da logística contemporânea sobre os territórios são instrumentos de ordenamento territorial para essas áreas a fim de criar novas funcionalidades urbanas regionais

por meio da criação de infraestruturas e nós viários, formando grandes infraestruturas logísticas que dinamizam os fluxos regionais para cada *situação geográfica* em análise.

Cabe destacar que foram eleitos os dois principais *Eixos de Integração* no *Roteiro da Missão Cruls* (Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília) para efeito de comparação com os *Eixos de Integração* franceses (Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes) na região de *Hauts-de-France*. A análise compreende a importância de considerar a totalidade do *Roteiro da Missão Cruls* para seu efetivo papel de integração nacional, como apontam Souza e Pedrosa (2016). Entretanto, a investigação não conduz a uma relação estritamente articulada à dimensão espacial, mas à sua condição geoestratégica, em que se aventa a hipótese de que os *nós de conexão* formados geoestrategicamente e a logística contemporânea expressos pela globalização, permitem estabelecer uma análise comparativa entre as duas *situações geográficas*.

Assim sendo, os procedimentos metodológicos para realizar a análise comparativa das duas *situações geográficas* (francesa e brasileira) consistiram na organização apresentada pelo Fluxograma 01:

Fluxograma 1 – Organização dos Procedimentos Metodológicos adotados.

É conveniente destacar que a presente dissertação desenrolou-se dentro de um programa de cooperação bilateral entre os Governos do Brasil e da França, mais precisamente *Nord-Pas-de-Calais* e o estado de Minas Gerais denominado de *Actions en Régions de Coopération Universitaire et Scientifique (ARCUS)*. Este acordo de cooperação franco-brasileiro permitiu o desenvolvimento do projeto de pesquisa bilateral denominado *Richesses en partage* que reuniu pesquisadores das ciências humanas das seguintes universidades francesas: Universidade de Lille, Universidade de Valenciennes-Hainaut-Cambrésis e Studio National des Arts Contemporains (*Le Fresnoy*); e das seguintes universidades brasileiras: Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG), Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e a Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

O acordo de cooperação entre estado de Minas Gerais e a (antiga) região *Nord-Pas de Calais* pautado em torno da questão da atividade minerária, buscou desenvolver um diagnóstico territorial de várias formas de riqueza (econômica, social, cultural), bem como propostas de compartilhamento de experiências entre as duas partes. Estas áreas apresentam-se como espaços tradicionalmente caracterizados por uma forte especialização econômica que se reflete sobre suas organizações sociais e territoriais. Assim, a investigação das estruturas que compõem as *situações geográficas* em análise é primordial para a discussão dos elementos possíveis de cooperação, reconversão e crescimento econômico e desenvolvimento social em ambos territórios.

Desse modo, esta dissertação apresenta resultados e reflexões de trabalhos desenvolvidos na região francesa em 2015, cujo resultado é uma *mémoire* denominada de: « *Le réseau de transport dans le Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba et la zone centrale du Bassin Minier et la région métropolitaine de Lille en Nord-Pas-de-Calais: restructuration/reconversion* »³ e, em 2018, para o desenvolvimento desta pesquisa.

³ “*A rede de transportes no Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e a zona central da Bacia Mineira e a região metropolitana de Lille em Nord-Pas-de-Calais: reestruturação/reconversão*”. Esse trabalho desenvolvido na Université de Lille em 2015 permitiu orientar uma leitura da composição e as dinâmicas dos sistemas de transportes (rodoviários, ferroviário, hidroviários e aeroviário), bem como as oportunidades que esses sistemas propiciaram para o processo de reconversão econômica da região, após a crise das indústrias tradicionais (mineração, siderurgia e têxtil), a partir da década de 1960. Assim, o relatório pauta-se em um diagnóstico acerca dos sistemas de transportes, verificando as principais infraestruturas de transportes na região, e sobre as dinâmicas que essas infraestruturas geraram e geram diante de um território com profundos contrastes sociais e econômicos, sobretudo em uma das zonas mais importantes de *Nord-Pas-de-Calais* (Área Metropolitana de Lille a Lens-Douai na antiga Bacia Mineira). O objetivo, portanto, consistia na identificação do cenário atual dos sistemas de transportes em *Nord-Pas-de-Calais* e sua influência para a reconversão na região, além de identificar as proposições de eixos comparativos com o Brasil, baseando-se na comparação dos dois territórios.

Através do diagnóstico dos sistemas de transportes de *Nord-Pas-de-Calais* e seu papel no processo de reconversão econômica da (antiga) região diante dos problemas de desemprego e baixos salários, o trabalho identificou os possíveis eixos comparativos entre os *nós de conexão* que sofreram tais transformações em *Nord-Pas-de-Calais* e os *nós de conexão* que organizam o *Roteiro da Missão Cruls*, Brasil. Tratam-se de realidades e construções históricas, geográficas e sociais distintas, mas que apresentam eixos de comparação importantes, tais como o rodoviarismo, a instalação e projeções de plataformas multimodais e a forte presença de nós de redes para a dinamização dos centros urbanos.

Uma das análises comparativas possíveis entre a organização territorial de ambas as *situações geográficas* se dá a partir das redes de transportes, componentes elementares para o desenvolvimento das atividades econômicas e a intensificação da modernização.

Nesse contexto, o trabalho realizado na França compôs-se de uma estrutura metodológica com o objetivo de encontrar os dados e informações que compõe as possíveis proposições dos eixos comparativos como: o levantamento e análise do material bibliográfico; levantamento cartográfico nos órgãos e associações encontradas. Para o caso francês: levantamento e análise de documentação específica em instituições oficiais e de gestão como o *Institut National de la Statistique et des Études Économiques* (INSEE); o *Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais*; levantamento e análise dos principais fluxos de mercadorias na região francesa por meio das informações disponibilizadas pela *Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement* – DREAL de *Nord-Pas-de-Calais*; trabalhos de campo organizados nos principais locais da Área Metropolitana de Lille e da Bacia Mineira, e atividades complementares como cursos e seminários ofertados pela Universidade de Lille e pela *UFR Géographie et Aménagement*.

Para o caso do Brasil em específico: levantamento e análise de documentação em instituições oficiais e de gestão relacionados a logística no *site* do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e na plataforma Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), levantamento cartográfico no SIEG - Sistema Estadual de Geoinformação de Goiás; pesquisa das infraestruturas em órgãos do Estado brasileiro via portal da informação (CGU) MT – Ministério dos Transportes (CGSIG/DEINT/SPNT/MT), atual Ministério da Integração, além do Conselho Nacional de Transportes.

Para os efeitos desta dissertação, o texto apresentado foi dividido em três partes contendo quatro capítulos. A Primeira Parte “*A Logística Contemporânea como possibilidade comparativa entre duas situações geográficas*” apresenta o Capítulo I, intitulado “*A logística contemporânea como um instrumento geoestratégico de ajuste espacial nos territórios no*

contexto da economia globalizada”. Este Capítulo apresenta discussões acerca da logística contemporânea calcada na análise geográfica mediante a globalização e as interações entre Estado e empresas. O capítulo traça o perfil da dissertação que indica a importância das redes logísticas e suas infraestruturas como base de discussão da geoestratégia que aproxima as duas *situações geográficas* eleitas. Analisa-se como as redes apoiam a logística contemporânea e como sua densidade está relacionada à dinâmica espacial para atrair capital. Além disso neste capítulo apresenta-se as duas *situações geográficas* em estudo para traçar as possibilidades de comparação entre esses diferentes projetos territoriais, mas submetidos à lógica da globalização.

Já a Segunda Parte desta dissertação, a qual foi denominada de “*O ordenamento das redes de transportes em Nord-Pas-de-Calais e no Roteiro da Missão Cruls: a formação geoestratégica dos nós de conectividade*”, apresenta uma investigação calcada na formação das redes viárias principais em *Nord-Pas-de-Calais* e no *Roteiro da Missão Cruls*, com tratamento focado nos *Eixos de Integração* já sinalizados. Neste sentido, essa Segunda Parte foi dividida em mais dois capítulos, os quais permitem o diagnóstico das principais redes de transporte e das infraestruturas logísticas em *Nord-Pas-de-Calais* e utilizando a mesma metodologia para indicar os principais nós e redes viárias em no *Roteiro da Missão Cruls*. Para isso foi necessário identificar as principais redes de transporte presentes no *Roteiro da Missão Cruls* e *Nord-Pas-de-Calais* traçando um panorama geral acerca do: a) O processo de modernização e de reconversão na década de 1960 com a formação das grandes redes viárias; b) O desenvolvimento e modernização das economias regionais a partir da instalação dessas infraestruturas; c) a formação das principais cidades analisadas como *nós de conectividade* (DUPUY, 1987).

Dessa maneira, o capítulo II denominado “*A Modernização das redes de Transportes em Nord-Pas-de-Calais sob a ótica geoestratégica da Reconversão Territorial*” pretende-se elaborar um quadro geral das redes para analisar a formação de *nós de conectividade* engendrados geoestrategicamente pela logística. Em seguida, o Capítulo III “*O Roteiro da Missão Cruls como um recorte geoestratégico na formação das redes viárias para a integração territorial brasileira*” problematiza as necessidades para a integração do território brasileiro, discutindo a importância da criação de redes de transportes para a integração nacional. Ademais, confere à construção de Brasília uma condição fundamental para a uma nova lógica territorial instalada na área central do Brasil e a inserção geoestratégica apoiada pela logística no *Roteiro da Missão Cruls*, especialmente a dinamização dos centros urbanos localizados nos principais *nós de*

conexidade ao longo dos *Eixos de Integração* como Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília.

Apresenta-se ainda, uma Terceira Parte, a qual contempla as reflexões sobre as dimensões comparativas entre as duas situações analisadas intitulada de “*As Aproximações Comparativas*”. Essa parte é estruturada pelo quarto e último capítulo da dissertação “*O ajuste espacial pelas geoestratégias logísticas empreendidas nas duas situações geográficas como possibilidade de aproximações comparativas*” tem como objetivo discutir o papel da logística contemporânea na (re) modelagem das funções nas duas *situações geográficas*. Para tanto, a análise pauta-se em duas importantes características: a) a forte presença da modalidade rodoviária; e b) a presença e os projetos de plataforma logística multimodal. O objetivo é compreender a organização espacial dos dois recortes territoriais de acordo com as estratégias da logística contemporânea, como a implantação de uma plataforma logística e o desenvolvimento dos centros urbanos regionais. Destina-se a identificar esses nós como *conexidade*, segundo Dupuy (1987). Ou seja, a análise pauta-se na relação entre a instalação das redes de transporte e o processo de transformação estratégico dos *nós de conexidade* a partir do *ajuste espacial* conferido pela logística contemporânea.

PARTE 1:

A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA COMO POSSIBILIDADE
COMPARATIVA ENTRE DUAS SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS.

CAPÍTULO I:

A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA COMO UM INSTRUMENTO GEOESTRATÉGICO DE *AJUSTE ESPACIAL* NOS TERRITÓRIOS NO CONTEXTO DA ECONOMIA GLOBALIZADA.

A análise das redes viárias na dinâmica espacial é fundamental para compreensão da geoestratégia que esses objetos geográficos engendram nos territórios, tanto em escala local, como regional, nacional e internacional. As redes viárias e os meios de transportes são basilares para o desenvolvimento e organização do território, uma vez que estes agem diretamente no processo de fluidez econômica à medida que são responsáveis pela circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais. Assim, essas infraestruturas e sua lógica impressa, cumprem uma importante função no ordenamento territorial e um papel geoestratégico na intensidade e na forma com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam e agem nos territórios.

No contexto econômico capitalista, a manutenção desse sistema depende diretamente do processo de produção, circulação e realização de mercadorias, cujo objetivo último é o lucro. Como apontado por Harvey (2005), a circulação e os transportes têm cada vez maior importância no processo de produção ao permitir as condições de acesso, valorização e fluidez dos espaços. Não obstante, percebe-se que a ampliação e a modernização das infraestruturas de transportes estiveram e estão articuladas com as estratégias dos grupos dominantes que as implantam e delas se utilizam para realizar a acumulação. A necessária acumulação, própria do sistema, exige articulação e controle territorial, em que efetivamente se manifesta o caráter de poder e de ordenamento das redes e das infraestruturas de transportes como trabalhado por Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987).

As redes de transportes, nesse cenário, apresentam-se como verdadeiros objetos técnicos, marcantes fixos geradores de fluxos (SANTOS, 1994). Aparecem como instrumentos que viabilizam as estratégias de organização, circulação e comunicação e de ação político-territorial, constituindo-se, portanto, em objetos geográficos.

Nesse sentido, a região que compreende o *Roteiro da Missão Cruls*, recorte territorial localizado a oeste do território brasileiro e *Nord-Pas-de-Calais* na região de *Hauts-de-France*,

França são formações territoriais distintas, havendo questões particulares diante de cada processo histórico social para os dois Estados Nacionais aos quais essas áreas pertencem: Brasil e França respectivamente. Todavia, ambos os recortes geográficos definidos estão sob a ação do modo de produção capitalista sobre seus territórios, cujas ações econômicas e políticas apresentam importantes pontos de análise comparativos a serem considerados pelo viés das redes de transportes e sua modernização e remodelação no contexto contemporâneo.

Nord-Pas-de-Calais e *Roteiro da Missão Cruls* apresentam características bastante particulares no que tange o processo de desenvolvimento econômico de distintas formas ligadas à mineração. O histórico da atividade mineira nas duas *situações geográficas* gerou e gera consequências sobre o processo de industrialização, urbanização, metropolização e formação da rede de transportes. Em ambos os casos a configuração e a ação da logística contemporânea sobre os territórios são colocadas enquanto instrumentos de ordenamento territorial. São exemplos desses instrumentos ou projetos geoestratégicos tanto a *Reconversão Territorial* em *Nord-Pas-de-Calais*, quanto a modernização e diversificação produtiva no *Roteiro da Missão Cruls*.

Neste contexto, o ordenamento territorial em ambas as áreas se dá, sobretudo, por meio de políticas territoriais, as quais visam garantir a organização planejada dos espaços sob o domínio do Estado, das corporações e da participação da sociedade civil organizada, tendo em vista tanto a relação com o território quanto com a acumulação do capital via ações da logística. Salienta-se que, no que se refere aos usos do território, o Estado é um importante ator no direcionamento desses, pois interfere diretamente sobre o território e possibilita, por exemplo, a expansão das atividades logísticas modelando-o. Esse *ajuste espacial* do território, conforme proposto por Harvey (2005), ocorre através do direcionamento de capital público para a criação de empreendimentos diversos que respondem a interesses específicos e cuja possibilidade de uso não surge para todos os agentes de forma homogênea (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Becker e Egler (1993) afirmam que, diante da dinâmica territorial, o Estado é um ator importante ao negociar juntamente aos grupos privados. Tal negociação permite, de forma preliminar, compreender o uso do território para a realização das finalidades de certos interesses em função da modernização. Cabe indicar que o ordenamento territorial se constitui através de diversas políticas públicas, as quais guiam a organização planejada dos espaços sob o domínio do Estado.

Contemporaneamente essa ação do Estado visa à dinamização dos espaços através da associação do capital público e privado. Não obstante, coloca-se a logística contemporânea como um fator decisivo nessa relação ao estabelecer a conexão dos espaços, dos fluxos e das

dinâmicas empreendidas pelo Estado e pelo capital privado para o ordenamento do território. Tal ordenamento para Silva (2006) deve ser compreendido como uma forma particular do uso do território historicamente estabelecido pelos grupos na ordem capitalista:

O ordenamento territorial é uma forma singular de uso do território que apresenta um arranjo de objetos sociais, naturais e culturais historicamente estabelecido [...] não é apenas condição social de reprodução da ordem capitalista. É também reflexo de sua significação funcional e simbólica na totalidade social capitalista [...] resulta do avanço do processo de homogeneização (globalização) extensiva do capitalismo e de fragmentação (diferenciação) de parcelas do espaço geográfico em arranjos de objetos e ações articulados em rede [...] mais que uma organização espacial, uma “forma” [...] sistemas dinâmicos formados de objetos e de ações articulados em rede [...] uma trama de relações conflitantes e complementares que integra o lugar, a formação socioespacial e o mundo [...] anuncia a sociedade capitalista global e as significações próprias do uso do território (SILVA, 2006, p. 298).

Tal processo de ordenamento do território é compreendido como ação de modernização ao atuar no sentido de permitir uma forma mais acelerada da reprodução do modo de produção capitalista e da instrumentalização do espaço, conservando a lógica de dominação do sistema. Só se conserva a lógica de dominação do sistema usando processos de modernização a fim de garantir os privilégios e a realização dos fins estabelecidos (NAHUM, 2008). Consiste, principalmente, em usar o território de modo mais eficiente para realização das finalidades postas pelos grupos que coordenam a produção do espaço. Neste sentido, o processo de modernização está diretamente relacionado ao movimento da industrialização uma vez que, por intermédio da fase industrial, as velhas estruturas produtivas e sociais são rompidas, inaugurando um progresso técnico e científico na ordem espacial, social, cultural, ideológica e econômica nos territórios.

Não obstante, a modernização não deve ser entendida somente como um progresso técnico material, mas sim como característica fundamental da reorganização do processo de produção não só em sua complexidade econômica – como por exemplo, em novos arranjos técnicos de produção, de materiais, de produtos e de consumo – mas também numa reorganização de condições basais que dão suporte à uma nova forma de “pensar” e ordenar o território.

Outro importante fator para a modernização do território envolve um complexo desenvolvimento científico e de discursos do “moderno” que possa lançar as bases do aperfeiçoamento das técnicas para um melhor aproveitamento e acionamento dos recursos, geração ampliada da riqueza e a extração da mais-valia. Ademais, cabe destacar que o controle das técnicas de produção, garante o domínio da produção da riqueza e do território, sendo fundamental o desenvolvimento e o adensamento técnico-científico para o Estado Nacional,

onde a intensificação das modernizações, ou camadas técnicas e das relações capitalistas, vão se sobrepondo ao território (SANTOS, 1994). Nesse sentido, o meio técnico científico estabelece um crescente conteúdo de ciência e de técnicas e de novas materializações, ditas modernas no território, que substitui o meio natural e que legitima o discurso da superação humana submetida ao meio físico, para uma nova fase das evoluções técnicas e científicas. Nesse sentido, os sistemas de transportes são diretamente constituídos como infraestruturas modernizantes e de superação do quadro natural à mecanização dos espaços.

Meio técnico-científico [...] o momento histórico no qual a construção ou reconstrução do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência e de técnicas. [...] O fim do século XVIII e, sobretudo, o século XIX veem a mecanização do território: o território se mecaniza [...] esse momento é o momento da criação do meio técnico, que substitui o meio natural [...] as remodelações que se impõem, tanto no meio rural, quanto no meio urbano, não se fazem de forma indiferente quanto a esses três dados: ciência, tecnologia e informação (SANTOS, 2006, p. 139).

O Estado torna-se o agente regulador da economia nacional junto com a participação das empresas e resguarda sua fundamental importância no sentido de permitir a execução das tarefas necessárias e a instalação das infraestruturas para o desempenho ótimo das empresas, cujos interesses podem encontrar-se fora do próprio território nacional no contexto da globalização.

Nesse processo não se pode negar, portanto, a articulação com o discurso da modernização a fim de legitimar a produção de novos espaços capitalistas e garantir a articulação e o controle territorial – e um dos meios de viabilizar esse controle territorial pelo Estado se dá através do sistema viário. Neste contexto, os transportes e as redes são responsáveis por essa articulação e comunicação entre os espaços de produção e consumo com os espaços de apropriação futura. Esse processo foi intensificado a partir da Revolução dos Transportes pelo maior dinamismo e acionamento de novas áreas.

Assim na contemporaneidade, o território é (re)modelado nesse processo por meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, Estado e sociedade civil, em que, nesse contexto de relações de poder conflitantes, definem-se os diversos direcionamentos da ação política sobre o território. É necessário, portanto, compreender a logística contemporânea e sua ação no contexto geral da globalização para assim pensar a organização espacial e a *situação geográfica* do *Roteiro da Missão Cruls* e de *Nord-Pas-de-Calais* em função das estratégias próprias da logística contemporânea a fim de identificar os seus efeitos comuns e divergentes.

1.1 A logística contemporânea e sua ação no contexto geral da economia globalizada.

Os estudos na ciência geográfica referentes à circulação, transportes e logística despertaram por muito tempo o interesse pelas análises clássicas da Geografia dos Transportes debruçadas sobre o diagnóstico e análise da espacialização e localização das infraestruturas e dos meios de transportes. Isso porque, o desenvolvimento dos meios de transportes e de suas infraestruturas, inseridos em toda a história dos transportes, sempre esteve ligado ao processo de desenvolvimento técnico. O avanço da ciência sobre as técnicas e a sua evolução para novas tecnologias favorecem a transformação e a modernização dos meios de transportes pelas quais se estabelece uma relação dual entre o aperfeiçoamento dos sistemas de transportes com a evolução técnica, amparados sobre o desenvolvimento do sistema capitalista de produção.

Todavia, novos estudos são empreendidos para analisar, além das infraestruturas, os encadeamentos e ações planejadas que estas materialidades ocupam e geram enquanto objetos geográficos estratégicos na organização do território. Tais infraestruturas são acionadas, por exemplo, pela logística contemporânea – estruturada no contexto denominado por Santos (2006) de meio técnico-científico-informacional – compondo a base de uma rede diversificada e complexa. Sob essa lógica, as redes – que atendem ao propósito de integração dos diversos espaços nacionais e da integração das corporações multinacionais – tem como objetivo comunicar e modernizar o território e integrar as empresas. Ela constitui-se como um objeto espacial elementar para gerar os fluxos de capitais, pessoas, mercadorias, bens e informações, acionando e articulando novos espaços sob a lógica de acumulação e reprodução do capital. Esse processo acaba criando um novo dinamismo no território, bem como sua articulação e a produção de novos espaços (LEFEBVRE, 1974) no que tange a produção capitalista dos espaços (HARVEY, 2005).

Como aponta Harvey (2005), a reprodução da vida cotidiana nos moldes da sociedade moderna (predominantemente capitalista) depende do processo de produção, circulação e realização de mercadorias (consumo), cujo objetivo direto é o lucro. Esse processo deve expandir, acumular e reformar constantemente a natureza do trabalho e os relacionamentos sociais na produção, assim como mudar constantemente as dimensões e as formas da circulação, à medida das necessidades do capital e do avanço técnico. Isso significa que existe uma centralidade no processo de acumulação de capital que, se interrompido, impossibilita a obtenção de lucro e reprodução da sociedade capitalista. Dessa forma, o processo de circulação consiste num elemento essencial à organização da sociedade capitalista, pelo qual o sistema

viário cumpre um papel crucial nessa organização e estruturação da sociedade, dos espaços e de sua produção e reprodução.

Nessa estrutura materializada, a configuração das redes de transportes é geoestratégica, uma vez que a facilidade ou não de integração geram diferenciações espaciais entre áreas com maior ou menor conexão. Perante o contexto de globalização pós década de 1970, em que o imperativo da fluidez e da articulação comanda o espaço econômico – tendencialmente integrado e articulado – os espaços mais atrativos são aqueles com densidades técnicas de articulação global, os quais são acionados pelas estratégias presentes na logística para a reprodução ampliada da riqueza.

Não obstante, nessa formação de nós de redes viárias, densidades técnicas e *conexidade* urbanas, a logística contemporânea presente na globalização, torna as redes um sistema arterial de organização territorial favorecendo a articulação e os fluxos, principalmente das atividades econômicas, sendo de extrema importância para o crescimento de um país e um fator de diferenciação entre os territórios nacionais. É importante destacar que essas redes se ressignificam diante da evolução tecnológica elegendo áreas de maior conexão, por meio da ação da logística, o que torna necessário compreender as exigências e a viabilidade dessas redes no contexto que se estabelece essa nova lógica.

Com a emergência da globalização estabelecem-se novas relações políticas e econômicas que associam a logística na atual fase global à normatização do território exercida pelos Estados, bem como às exigências das corporações de conglomerados de capitais internacionais.

O Estado por meio de planos e programas, demonstra ter incorporado a logística, reservando-lhe um papel protagonista nas políticas públicas e a ela subordinando os investimentos em transportes e comunicações (BRAGA e CASTILLO, 2013). Como indica Castilho (2012), o Estado, nesse sentido, é um elemento central e também determinante para compreender o modo como as redes técnicas são apropriadas pela política.

Neste contexto, o papel das redes é fundamental na organização territorial e na reprodução do sistema capitalista. As *redes técnicas*⁴ são essenciais para a realização de fluxos materiais (objetos, mercadorias, pessoas) e imateriais (dados, informação, comunicação). Ademais, cabe indicar que as redes técnicas, ou redes de infraestruturas, são analisadas como

⁴ De acordo com Pereira (2009), existem diferentes tipos de redes geográficas, que cumprem o papel de dinamizar os sistemas produtivos, e, que ao mesmo tempo, redefinem em escala global o uso do território. Pereira (2009), apoiando-se em Dupuy (1987), indica que as *Redes técnicas ou de infraestruturas* são aquelas que são basais para a realização do fluxo de materiais e informações estando materialmente expressas.

redes territoriais em Dupuy (1987), pois além de estarem materialmente expressas no território, induzem a geração de fluxos, a estruturação de territórios e, conseqüentemente, a seletividade dos espaços de acordo com os atores territoriais, depreendendo-se, segundo Santos (2006), em verdadeiros *objetos técnicos*. Assim, as redes viárias expressam relações de poder; embates e a direção dos arranjos políticos e econômicos sobre o território, constituindo-se como elementos basais do desenvolvimento econômico, mas também de exclusão. Nesse sentido, a densificação das redes surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas.

Vale indicar a importância de associar a discussão dos sistemas político-ideológicos daqueles ligados à infraestrutura técnico-produtiva já que esse par dialético é a base para o entendimento da (re)modelação do território, de sua modernização e da geoestratégia. que esse processo está mediada. Sobre isso Mascaro (2013) discorre que:

Mais que um aparato de dominação, neutro e passivo, o Estado se configura como forma específica da sociabilidade capitalista, atuando ativamente na reprodução dessas mesmas relações das quais ele deriva. Mas para que possa atuar ativamente, o Estado não pode confundir-se com a própria classe burguesa, antes deve manter-se autônomo em relação às classes (MASCARO, 2013, p. 19).

O ordenamento territorial se constitui através de diversas políticas públicas, as quais guiam a organização planejada dos espaços num processo que retroalimenta a acumulação. A ação do Estado decorre dos interesses de vários grupos de capitais nacionais e internacionais enquanto interesses de classes, dissolvidos ideologicamente como interesses gerais, assim como apresentado por Mascaro (2013).

Por isso que se remete aos atores sociais e ao Estado para compreender o modo como as redes técnicas são apropriadas e ideologizadas. Precisa-se refletir, portanto que tanto na literatura geopolítica quanto na ação dos Estados Modernos, há uma forte correlação entre transporte e ordenamento territorial geoestratégico.

Contemporaneamente, a ação do Estado no contexto da globalização, assume um papel de associação junto às estratégias das corporações visando à integração e à dinamização dos espaços, bem como a viabilização do uso do território através da associação entre o capital público e o privado.

A partir dos anos 1970, o papel do Estado tornou-se ainda mais discutido diante do fenômeno de globalização. Para Benko e Pecqueur (2001), a globalização “[...] se expressa através das trocas de diferentes tipos: informações, capitais, bens e serviços, mas também pelo deslocamento de pessoas. Os fluxos são mundiais” (BENKO; PECQUEUR, 2001, p. 10).

Considera-se então que a globalização não significa a homogeneização do espaço mundial, ao identificar-se a seletividade espacial para a ação das redes organizadas pela logística. Conforme apresentado por Benko (1996) “Grandes pólos se constituem, formando uma economia em ‘oásis’, ou em ‘arquipélago’, ou seja, uma rede de regiões mais dinâmicas que deixam atrás delas o resto do mundo” (BENKO; PECQUEUR, 2001, p. 12).

Esse movimento se estende para a distribuição espacial das infraestruturas, cuja gestão aparece na logística enquanto geoestratégia de uso dos territórios.

A desigual distribuição espacial dos terminais intermodais de transferência de mercadorias acompanha a própria topologia das redes de transporte, expressando a existência de zonas de densidade e zonas de rarefação no território (SANTOS; SILVEIRA, 2001), estas últimas destituídas de boas condições de fluidez (BRAGA; CASTILLO, 2013, p. 35).

Dessa forma, a necessidade da compreensão da circulação e dos transportes é um dos elementos principais na construção de projetos nacionais, uma vez que o sistema de circulação se constitui como um fator determinante para o exercício do poder (SILVA JÚNIOR, 2009) coexistindo uma ligação entre as redes e as estratégias de Estados (MOODIE, 1965, p. 117-118). A circulação e os transportes dependem de ações sobre o território mobilizadas por técnicas e normas, servindo a objetivos políticos e econômicos. Segundo Silva Júnior (2009), pelo viés econômico a circulação cria valor (proporcionando mudanças nos territórios e na valorização e atração do capital), e do ponto de vista político é através da circulação que se exerce o controle territorial. Portanto, as redes e as infraestruturas de transportes são um importante elemento articulador e transformador do espaço, pois nesse movimento conduzem-se mudanças sociais, econômicas e políticas.

Reconhece-se que essas materialidades são acionadas pelas estratégias presentes na logística para a reprodução ampliada da riqueza e assumem papel de ordenamento territorial. As redes e os sistemas viários compreendem um pilar fundamental no processo de surgimento, maturação e expansão do sistema capitalista de produção, uma vez que estas acabam acentuando os efeitos integrativos e a própria expansão do capitalismo, pois agem diretamente no processo de fluidez econômica nos espaços McCall (1977). Além disso, as redes viárias e os sistemas de transportes possuem um papel capital no processo de modernização, bem como de integração e o ordenamento do território, cuja análise é fundamental para compreender a formação territorial conforme proposta em Moraes (2000).

Castilho (2012) apresenta que é significativo o papel que as redes de transportes desenvolvem junto ao sistema produtivo, uma vez que estas, além de condicionar os fluxos

sobre o território e a própria produção de bens e produtos, a sua distribuição e espacialização diferenciada, impulsionam uma produção do território também desigual, direcionando a produção para regiões específicas e configurando o território conforme as ações dos atores sociais. A discussão apresentada permite refletir sobre o caráter geoestratégico da formação e estruturação das redes de transportes.

Dessa forma, “a rede aparece como instrumento que viabilizava [viabiliza] as estratégias de organizar, circular e comunicar” (DIAS, 2000, p. 147), é elemento essencial de poder, porque está presente nas estratégias que os atores desencadeiam para exercer poder sobre os espaços. Para Raffestin (1993), os nós das redes ou os lugares de conexão são os lugares de poder, de referência e de valor estratégico. Nesse sentido, os processos de integração e de exclusão inerentes às redes, ligados por estratégias de circulação e comunicação, são viabilizados pela propriedade de *conexidade* (DUPUY, 1987). A *conexidade* está diretamente relacionada à conexão dos espaços, aos *nós* das redes e sobretudo, a gestão dessa rede. “Os organismos de gestão da rede, quer se trate de gestão técnica econômica ou jurídica, não são neutros, eles colocam em jogo relações sociais entre os elementos solidarizados e aqueles que permanecem marginalizados, a qual estrutura a *conexidade*” (DUPUY, 1987 p. 180).

Essa proposição de Dupuy (1987) pode ser associada com a proposição de Harvey (2005) que afirma que as vantagens locacionais são potencializadas e os lugares passam a ser cada vez mais distintos pelo seu *conteúdo*, desde os recursos naturais, mão-de-obra, redes de transporte, energia ou telecomunicação (HARVEY, 2005), ou por Santos (2006) para quem a instalação dos objetos técnicos acarreta o acúmulo de densidades técnicas e informacionais tornando os lugares mais aptos a atrair atividades econômicas, capitais, tecnologia e todo o aparato organizacional dentro de uma lógica centralizadora e de reprodução ampliada do capital.

A logística contemporânea estrutura-se como estratégias de planejamento e de gestão de transportes, assim como de armazenamento e pode ser executada conjuntamente por uma empresa (logística empresarial e corporativa) e pelo Estado que possui a base da *inteligência* militar de acordo com Becker (2000). Portanto, ela não é só um atributo das corporações que, na atual fase do capitalismo, denominado por Chesnais (1996) de “mundialização do capital”, utiliza a logística para a reprodução e acumulação capitalista (SILVEIRA, 2011, p. 23).

Contemporaneamente, quando o meio técnico-científico-informacional se firma e a acumulação capitalista torna-se cada vez mais dinâmica e flexível, a logística, especialmente ligada a essa fase, passa a ter nos sistemas rodoviários um elemento central ligado à acumulação do capital. A dispersão dos fatores de produção passa a exigir maior coordenação dos diversos

fatores envolvidos e, nesse sentido, a logística moderna, compreendida como uma nova racionalidade está na base de uma *inteligência* militar (BECKER, 2000) garantindo o movimento de mercadorias e produtos, no tempo e no espaço, de acordo com demandas específicas e programadas pelo Estado e pelas empresas. Os territórios que apresentam um *optimum* de *conexidade* por eixos viários apresentam-se como espaços de excelência para o capital. Diante desses fatores, os sistemas viários, com maior ênfase os rodoviários, são articulados à logística de transportes, processo que ganha maior expressão a partir da década de 1970.

A logística contemporânea analisada não se resume aos meios, às vias de transportes e aos fixos, mas cria novos mecanismos para acionar o mercado e, conseqüentemente, a economia, constituindo-se em uma nova racionalidade. Por essa perspectiva, compreende-se a logística contemporânea, ou a macrologística conforme Arantes (2012), como geoestratégia.

A inserção de ações ligadas às redes como a criação de plataformas logísticas em determinadas zonas deprimidas pode, por exemplo, servir de catalisador para o desenvolvimento de ações que propiciem a produção e maior intercâmbio de produtos desta com outras zonas, fomentando seu desenvolvimento, sobretudo em um contexto de globalização, tendo os transportes como um elemento chave para a ação de transnacionais. Portanto, a relação entre a formação das redes e sua utilização geoestratégica torna-se notória. Sobre a relação entre as redes e sua apropriação e a expansão do capitalismo, Castilho (2012) argumenta que:

As redes técnicas são tidas como elementos de expansão do capitalismo pelos lugares. Além de meios de integração da economia regional e também dos sistemas produtivos nacionais, elas configuram a geografia dos territórios e dos centros urbanos [...] Mas a sua implantação é determinada pelo conjunto de ações dos atores hegemônicos, o que nos leva a considerar os sistemas técnico-produtivos a partir do modo como são apropriados e dinamizados pelos sistemas político-ideológicos (CASTILHO, 2012, p. 06).

Nessa lógica, a construção das materialidades que formam as estruturas modernizantes ocorre via Estado e resulta em ações (normatizações) e processos não só para o Estado, mas, sobretudo, para os grandes conglomerados de capitais internacionais. Os conglomerados são grupos de instituições financeiras e indústrias os quais na globalização passam a agir organizando redes que avançam os limites dos Estados Nacionais onde se formaram historicamente. Estes são configurados no grupo de oligopólios e se diferenciam pela atuação das indústrias em ramos diferenciados da economia segundo Chesnais (1996).

Essa reflexão é importante, pois, conforme a proposição de Santos (2006), a racionalidade contida nos sistemas de objetos materializados e os sistemas de ações

engendradas no espaço, são planejados e ordenados pelo Estado. Todavia, essa mesma racionalidade é fundamental para a ação das corporações de capitais transnacionais agirem sobre o território.

Cabe indicar nessa discussão que a logística não só propiciou um facilitador no período do meio-técnico-científico-informacional, como também se transformou na globalização, a fim de adequar-se às exigências desse período. Harvey (2004) argumenta que a logística Fordista marcada pelo estado keynesiano estava voltada historicamente para a problemática da organização do espaço e do desenvolvimento regional por meio da teoria clássica da localização, uma vez que para este autor, no período de 1960 e 1970, acreditou-se que a solução para os problemas econômicos e sociais dos países em desenvolvimento seria o fortalecimento de um ou mais polos de crescimento, integrados por uma logística que deveria integrar o centro-dinâmico, principalmente baseando-se nos estudos de François Perroux. No entanto, na década de 1980 e posteriormente, há uma redefinição do papel da logística, já que o ideal não seria o desenvolvimento dos centros regionais dos países centrais, mas sobretudo a reconfiguração das empresas por meio da fragmentação produtiva. Em outras palavras, Harvey (2004) indica que, por meio da evolução das multinacionais e transnacionais, dos meios de transportes e das redes de comunicação, a logística passou a coordenar a integração da produção fragmentada e ao mesmo tempo otimizou a dispersão do capital em novos espaços.

Portanto, a logística deve ser entendida não só enquanto operações de cargas e transportes relacionadas ao fluxo de mercadorias, pessoas e matérias-primas. Ela deve ser analisada como geoestratégia relacionada ao planejamento e à gestão do território, de modo a identificar que nessa estratégia ocorre a formação ou a utilização de estruturas ordenadas pelo Estado para a fluidez e conexão dos interesses das corporações num movimento dialético entre Estado, capital e processos espaciais. Em Arantes (2012), é possível perceber que a apropriação do conceito de logística não deve se prender à análise ligada à logística empresarial, ou seja, àquela de interesse puramente do ente privado. Deve-se entender a logística ligada ao Estado (macrologística), ou seja, aquela que:

[...] se insere enquanto visão política e, sobretudo, base de planejamento que orienta o administrador legal (e legítimo) no ordenamento de seus recortes territoriais (municípios, unidades federativas e união). Sendo assim, a macrologística programa as bases territoriais, regionais e espaciais dos fluxos de materiais entre os sistemas produtivos. Em contrapartida, ela não só se inscreve no sentido da eliminação das barreiras aos fluxos, mas também pode ser orientada para uma política de ordenamento territorial (ARANTES, 2012, p. 04).

A inserção de ações estratégicas ligadas às redes – como a criação de plataformas logísticas em determinadas zonas deprimidas pode, por exemplo, servir de catalisador para o desenvolvimento de ações que propiciem a produção e maior intercâmbio de produtos desta com outras zonas, fomentando seu desenvolvimento, sobretudo em um contexto de globalização, tendo os transportes⁵ como um elemento chave para a ação de transnacionais. É importante destacar que nessa análise da instalação geoestratégica de infraestruturas logísticas sobre o território, sobretudo em regiões deprimidas ou a serem ocupadas, pode-se relacionar essa geoestratégica interna no território realizada pelo Estado e pelos conglomerados internacionais ao efeito de *ajuste espacial* apresentado por Harvey (2005).

O desenvolvimento desimpedido do capitalismo em novas regiões é uma necessidade absoluta para a sobrevivência do capitalismo. Essas novas regiões são os lugares onde o excesso de capitais superacumulados podem mais facilmente ser absorvidos, criando novos mercados e novas oportunidades de investimentos rentáveis (HARVEY, 2005, p. 118).

A proposição de Harvey (2005) nos parece muito cara para esta dissertação, pois reconhece-se a possibilidade de analisar essas ações engendradas na logística contemporânea como estratégias de reprodução do capital. Em seu conceito original, o *ajuste espacial* admite o entendimento que na transferência de excedentes de capital e força de trabalho para outros países ou outras regiões, o capitalismo consegue se reproduzir de forma ampliada e se renovar.

Nesta análise, *Nord-Pas-de-Calais* e o *Roteiro da Missão Cruls*, encontram-se enquanto *situações geográficas* que os torna estratégicos para receberem o *ajuste espacial* realizado internamente por seus Estados nacionais em seus respectivos níveis de complexidade, com a instalação de redes e formação estratégica de nós viários para remodelar e ampliar a acumulação capitalista.

Em Silveira (1999) identifica-se a *situação geográfica* como um conjunto de relações expressas entre os sistemas técnicos e as ações no lugar. Compreender a *situação geográfica* envolve nexos entre horizontalidades (do lugar) e verticalidades (das ações globais, em que a *situação* não é apenas um “pedaço” do território, um dado; ela é uma área contínua, mas também um conjunto de relações entre os impulsos globais por um lado e, por outro, cristalizações de heranças de usos locais que se atualizam (SILVEIRA, 1999).

⁵ Diversos geopolíticos e geógrafos relacionam a categoria de análise *território* com a importância dos transportes. O que se pretende destacar é como o conceito de transportes pode ser entendido como um dos elementos transformadores do espaço. Miyamoto (1995) discute que: “[...] em Everaldo Backheuser, obviamente tratando da política nacional em termos territoriais, retrata dentre outros, as grandes distâncias como um problema à integração nacional, mas ressalva que, no entanto, era um problema ‘secundário, uma vez que os meios de transportes, facilmente neutralizam essa desvantagem’”

Nesse sentido, depreende-se que a *situação geográfica* se torna própria de um valor estratégico ainda mais seletivo em que as vantagens locais são potencializadas por seus conteúdos. Dessa forma as redes são materializadas e acionadas na atual etapa do modo de produção capitalista de forma geoestratégica revelando os pontos de conexão dos espaços de acordo com as densidades técnicas. A ação da logística sobre os territórios revela, portanto, importantes instrumentos de ordenamento territorial em Projetos de Estado associados à dinâmica espacial para a atração de capitais na estruturação da globalização.

Portanto, assiste-se no território à ação da associação do Estado e dos agentes privados envolvidos na ação própria da modernização e capacitação do território com vistas a um papel cada vez mais ativo e atraente aos empreendedores de grandes conglomerados transnacionais marcados pela globalização. O *ajuste espacial* gerado nas duas áreas de estudo, demonstra que a *situação geográfica* é colocada em evidência, tornando a logística contemporânea um instrumento geoestratégico para o ordenamento do território.

1.2 A modernização pela rede viária no Roteiro da Missão Cruls (Brasil): particularidades e reflexões iniciais.

O recorte geográfico que compreende o *Roteiro da Missão Cruls*, localizado a oeste da costa brasileira insere-se como uma área de extrema relevância em termos de sua posição estratégica no Brasil. Isso porque esse recorte está localizado num espaço de importantes projetos territoriais, sobretudo relacionados à articulação e à integração da área economicamente mais industrializada, de negócios, serviços e de concentrações de capitais (particularmente os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais) com a área mais expressiva do agronegócio no Centro-Oeste (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás) e o centro político-institucional do país, Brasília. Essa articulação geopolítica do território brasileiro, pela qual o recorte territorial que compreende o *Roteiro da Missão Cruls* ganha notoriedade nos projetos do ordenamento territorial, ocorre a partir da instalação de redes técnicas que envolvem o território brasileiro, a partir da confecção de planos viários desde o início do século XX, gerando um alto fluxo de informações, pessoas e mercadorias ao longo dos eixos e nós viários planejados nesse recorte.

Sousa e Pedrosa (2016) empreendem grandes esforços no sentido de demarcar e propor a região do *Roteiro da Missão Cruls* e apresentam este recorte geográfico por distintas especificidades dentro do chamado Planalto Central do Brasil. Tal esforço encontra sua justificativa na medida em que a constatação de que o *Roteiro* corresponde a uma vasta área

que vem experimentando várias ações geoestratégicas no sentido de sua ocupação e de ordenamento, sendo uma importante área para a compreensão do projeto territorial brasileiro. Sobre esse recorte os autores discorrem que:

O Roteiro da Missão da Cruls [...] foi demarcado a partir das rotas iniciais traçadas pela Comissão Exploradora do Planalto Central, no final do século XIX, mais especificamente, entre 1892 e 1893. O Roteiro compreende as rotas percorridas pela Comissão desde Uberaba até, aproximadamente, o limite com o atual estado de Tocantins e respeita a divisão administrativa por municípios, dos respectivos estados envolvidos... constituiu-se em área marginal aos centros produtivos predominantes no Brasil desde a crise da mineração do ouro e pedras preciosas no final do século XVIII, até, no mínimo, o início do século XX. A partir, sobretudo, das políticas territoriais implementadas durante o governo de Vargas, das quais se deve destacar a “Marcha para o Oeste” como grande norteadora das mesmas, passa a ocorrer uma ocupação sistemática da área no sentido de sua integração à lógica dominante do “litoral”. Nesse sentido, cabe lembrar que, à época, o grande território nacional brasileiro era sempre entendido como dividido em duas regiões principais: o sertão e o litoral. No litoral, grande faixa que acompanhava o Oceano Atlântico era onde se concentravam as atividades econômicas mais dinâmicas e, essencialmente, ligadas ao modo de produção capitalista, ainda que mercantil, pelo menos até que se desencadeou a industrialização. No sertão concentravam-se as atividades descoladas daquelas litorâneas e predominavam modos de vida ligados às sociedades indígenas e aos processos mais lentos de inserção à economia instalada desde o início da colonização (com exceção do período ligado ao ciclo do ouro, durante o século XVIII). O Roteiro constitui-se, em nosso entendimento, como uma área extremamente importante para a compreensão da formação territorial do Brasil sendo sempre e renovadamente “zona de fronteira” no longo e ainda presente processo de ocupação de nosso território. Além disso, apresenta particularidades bastante especiais em termos de seu desenvolvimento econômico, político e social (SOUSA; PEDROSA, 2016, p. 107-108).

Deste modo, compreende-se que o *Roteiro da Missão Cruls* corresponde a um recorte territorial não oficial de aplicação de sucessivas políticas territoriais (na escala dos municípios e estados da federação) ao longo de seus limites que o colocam como a região chave de integração do território nacional, cujo nó articulador corresponde à Brasília – DF (SOUSA; PEDROSA, 2016) e está articulado com as principais áreas industriais, comerciais e financeiras do país. Essa articulação se dá por redes viárias, tendo nas ações e estratégias da logística um papel chave para a realização da integração, articulação e de ocupação desse *interior*.

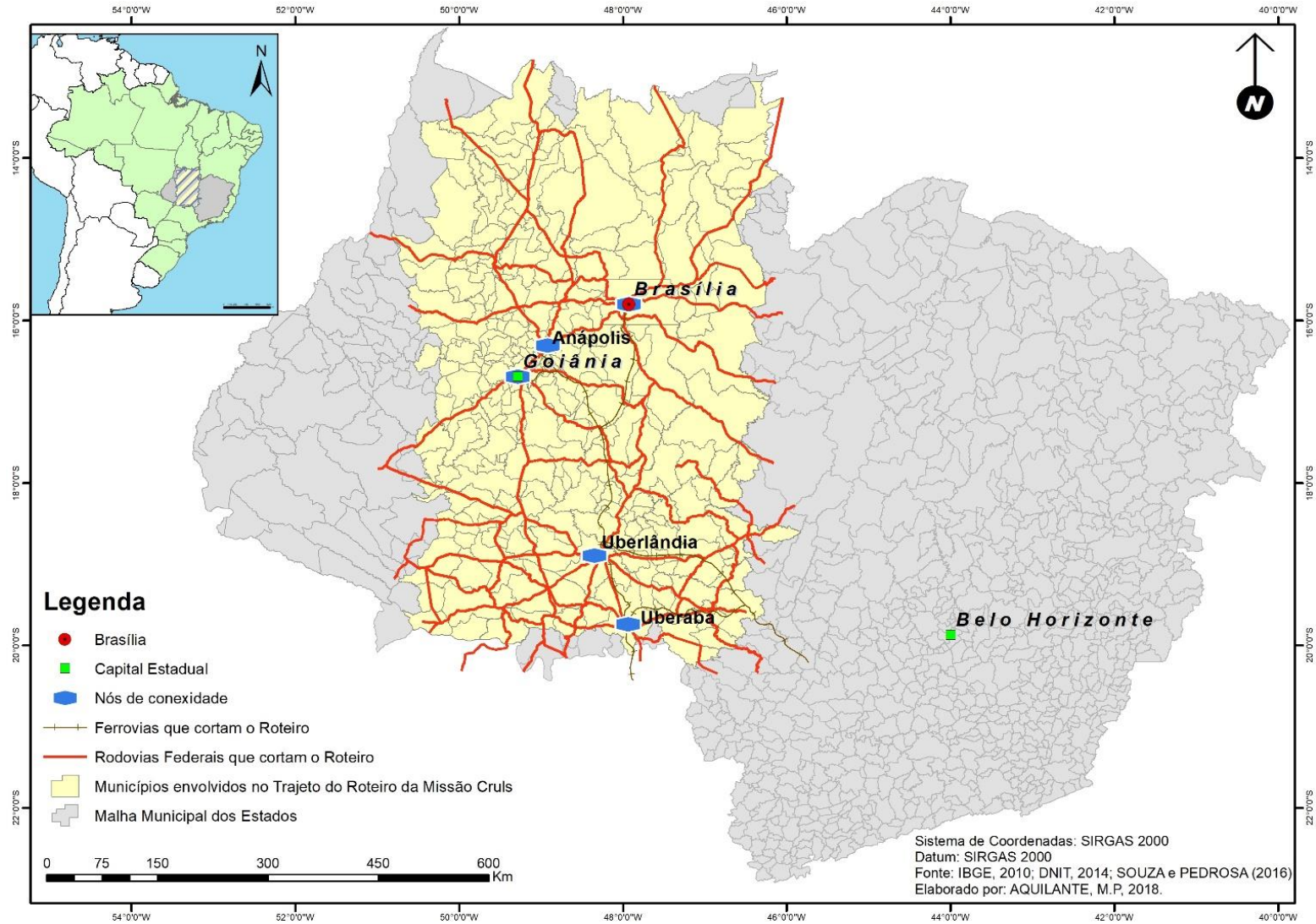
Por se tratar de uma área extensa e extremamente dinâmica, foram escolhidos dois eixos de maior relevância no interior do *Roteiro da Missão Cruls*: o Eixo Uberlândia – Uberaba e o Eixo Goiânia – Anápolis – Brasília. A escolha desses dois eixos considera a presença de *conexidades* urbanas e de nós que cumprem um efetivo papel de integração para o território nacional.

Cabe destacar que as relações políticas dos atores hegemônicos confirmaram ações que apostam em serviços como o atacadista e a logística dos transportes, inserindo-se em políticas territoriais nacionais relacionadas às redes viárias, nas quais a logística contemporânea é um

importante agente geoestratégico. Em ambos os eixos, os projetos que coexistem têm em comum, além de sua repercussão para todo o espaço regional, um discurso que vê a integração aos mercados nacionais e internacionais como pressuposto de competitividade e desenvolvimento. Na verdade, é um discurso da integração que parte, especialmente dos atores governamentais.

É, portanto, nesse recorte geográfico de pesquisa (Figura 01) que aprofundar-se-á o estudo do *ajuste espacial* articulando esse recorte geoestratégico com as necessidades de integração nacional presentes no Brasil, destacando Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília.

Figura 01 – O Roteiro da Missão Cruls proposto por Souza e Pedrosa (2016) com os Eixos de Integração Uberaba-Uberlândia; Goiânia-Anápolis-Brasília.



Fonte: SOUZA; PEDROSA, 2016. Adaptado por: AQUILANTE, M.P., 2018.

É no modelo de modernização pela industrialização e urbanização que se induz a integração e a articulação das diferentes regiões brasileiras evidenciando a instrumentalização do território, segundo a geopolítica do Estado brasileiro para a criação de um efetivo mercado interno e a unificação do controle do território e dos processos de produção. Nesse contexto, o sistema viário se constitui em um fixo modernizador que articula as regiões industriais do “litoral” ao “sertão”, propiciando o acesso ao “Oeste”, “criando” novas “fronteiras” e ocupando os “vazios demográficos”; ou seja, transformando os *fundos territoriais*⁶ (MORAES, 2000) em valor econômico. Ao mesmo tempo que os sistemas viários correspondem a um fixo instalado sobre o território, propiciam a geração de fluxos e de dinâmicas espaciais que estão articuladas a essa materialidade como por exemplo, a incitação do processo de urbanização, de novas redes de comércio e serviços, de novas materialidades, constituindo-se, portanto, em um fixo gerador de fluxos e de dinâmicas espaciais mediante a produção capitalista do espaço.

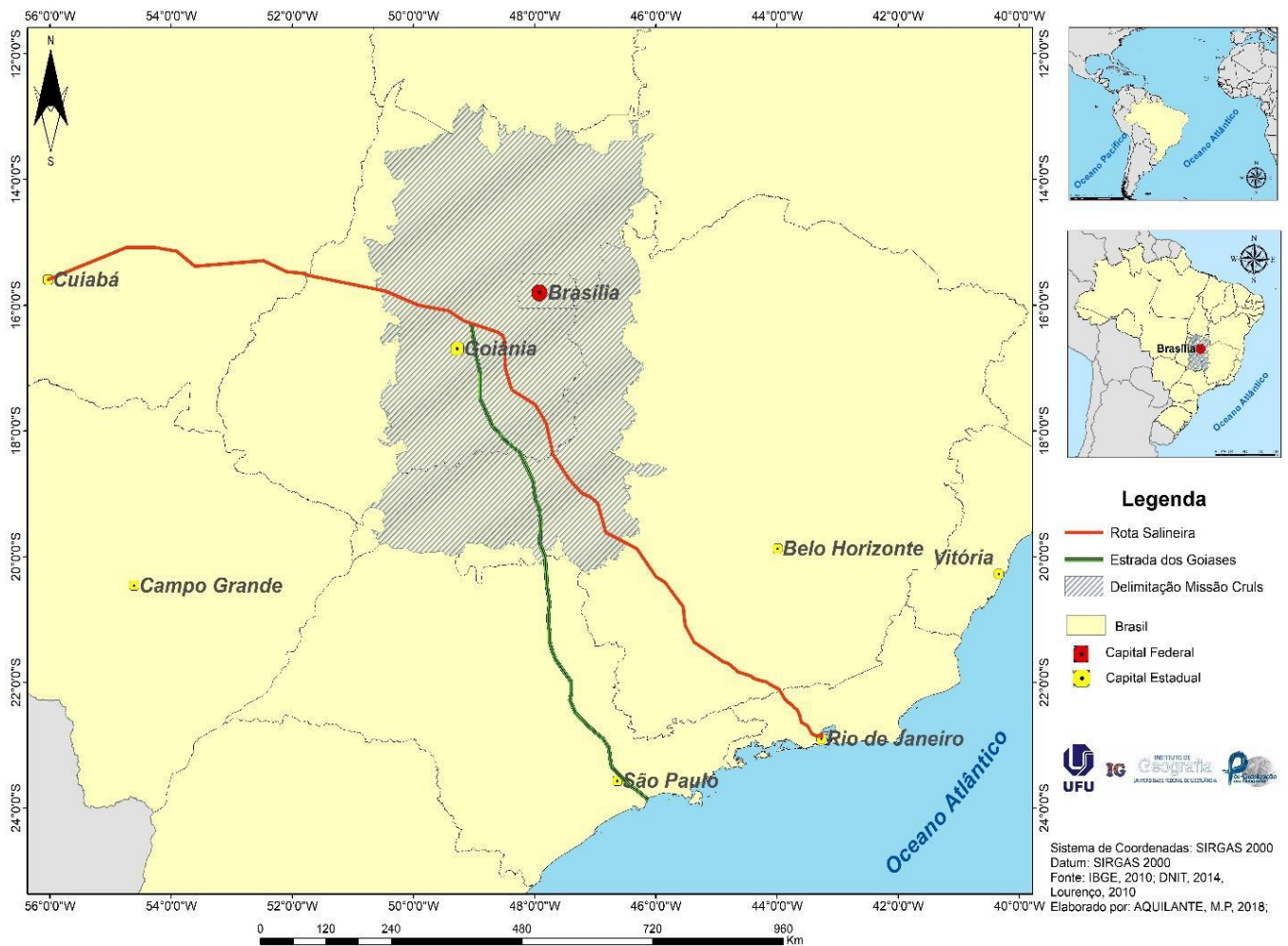
Ademais, é válido destacar que a proposição da região do *Roteiro da Missão Cruls* como “entidade geográfica” sofre diversas transformações ao longo do tempo que estão articuladas ao projeto territorial brasileiro, ou seja, às articulações comandadas pelo Estado em consonância com os demais interesses envolvidos. Souza e Pedrosa (2016) já indicam esse raciocínio ao mostrarem que se deve compreender a historicidade do processo no qual o *Roteiro da Missão Cruls* está inserido, que indica, concomitantemente, as características materiais e as ações sobre o território. Nesse sentido, a reflexão que é direcionada nesta dissertação analisa o *Roteiro* como uma área extremamente importante para a compreensão da formação territorial do Brasil para traçar paralelos de comparação com a antiga região de *Nord-Pas-de-Calais* na França.

As redes técnicas assumem papel primordial para a compreensão da modernização ao longo do *Roteiro da Missão Cruls*, inicialmente com a instalação de sistemas ferroviários e principalmente rodoviários nas últimas cinco décadas, dotando a área de grande valor geoestratégico e econômico para o país.

Inicialmente, a formação territorial no *Roteiro* esteve diretamente ligada à mineração e à criação de vias de passagens articulando essas áreas mineradoras à vila de São Paulo e ao porto de Santos, no Estado de São Paulo, como a *Estrada dos Goiases* (Figura 02). Conforme Lourenço (2010), aldeamentos indígenas e áreas de entrepostos surgiram ao longo desse caminho estimulando a prática da agricultura de subsistência e as vias permitiam o escoamento das pedras preciosas e do ouro, além dos mantimentos vindos do sul através das tropas de muares que por elas trafegavam.

⁶ Segundo Moraes (2000, p. 88), “os *fundos territoriais* tratam-se dos ‘sertões’, das ‘fronteiras’, dos lugares ainda sob domínio da natureza ou dos ‘naturais’ com estoques de terras e recursos naturais para apropriação futura”.

Figura 02 – As principais vias de suporte para o escoamento da produção mineral no século XVIII tendo como referência de localização as atuais capitais estaduais brasileiras e a Capital Federal.



Fonte: IBGE, 2010, LOURENÇO, 2010. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Não obstante, o desenvolvimento de estradas e caminhos que se materializou motivado pela extração mineral, gerou núcleos urbanos dinâmicos para a época como áreas de entreposto e atendimento às tropas no contexto da atividade mineral.

O processo dos primórdios da formação urbana ligado à instalação de vias de transporte estende-se até a contemporaneidade e encontrou desde os anos de 1930 do século XX características muito especiais. Como argumenta Anselmo (2000), o projeto de integração econômica, proposto por Getúlio Vargas baseava-se num audacioso processo de modernização intencionando abranger as estruturas produtivas em todo o território nacional, promovendo centros industriais (em São Paulo e Rio de Janeiro, sobretudo) que garantiriam o progresso técnico e econômico do Brasil. A necessidade de modernizar o território galgou caminhos pelo interior do país, ampliando as fronteiras para além da zona litorânea, no processo que ficou

conhecido como “Marcha para o Oeste”. Visava-se alcançar a integração econômica do interior às áreas centrais (industrializadas), voltada para a ocupação econômica e demográfica do interior, como um esforço de “*valorização do sertão*” (DINIZ, 1993).

Assim, o sistema viário edificado sobre o interior, a partir da década de 1930, dentro do projeto nacional de integração produtiva, implementado desde então, permitiu o acesso às regiões mais distantes num projeto territorial que interligou o centro econômico localizado no Estado de São Paulo ao Planalto Central, onde foram instalados o Distrito Federal e a capital Brasília (1960).

Essa configuração da integração projetada ao longo do *Roteiro da Missão Cruls* é evidenciada nos Planos Viários Nacionais. Desde a década de 1920, com o Plano Catramby (1926) e o Plano Schnoor (1927), a estratégia de integração é direcionada por meio da construção de rodovias. Ademais, por meio do Plano Nacional Rodoviário e Ferroviário de 1956 e dos Planos Nacionais de Viação de 1964 e 1973 que compõe o *Roteiro da Missão Cruls*, tornaram-se como uma *situação geográfica* geoestratégica e em evidência como área para a criação de eixos de articulação – com a formação de nós – entre o centro industrial e o interior do país com a Capital Federal, corroborando a proposição de Souza e Pedrosa (2016).

A região atraiu grande fluxo de capitais, informações, infraestruturas e população com a construção das infraestruturas rodoviárias (BR 050, BR 153 e BR 040). Assim, a área do *Roteiro da Missão Cruls* inseriu-se num contexto, cuja *situação geográfica* ficou marcada por sua localização estratégica. A partir da realização do projeto nacional de integração e ocupação econômica do interior do Brasil, formou-se um decisivo corredor logístico e de comunicação no território a partir dos eixos viários instalados (HUERTAS, 2014) que garantem as formas de acumulação através do comércio atacadista e de distribuição, constituindo-se em eixo de uma importante rede logística.

Dessa forma, o Retângulo Cruls, demarcado pela Comissão Cruls em 1892 e que se tornou marco decisivo para a construção de Brasília, foi envolto de infraestruturas e ações organizadas pelo projeto nacional de valorização e de ocupação do Oeste do território brasileiro. Tal política de ordenamento territorial evidencia a necessidade da integração e da estruturação do sistema rodoviário no interior do país, conectando Brasília aos centros mais dinâmicos da economia (São Paulo e Rio de Janeiro). Nesse sentido, afirma-se aqui que os sistemas viários, a formação dos nós de redes e a construção de Brasília, constituem-se em instrumentos de *ajustes espaciais*, cuja ampliação e ocupação do território, com a expansão das cidades pelo interior e o avanço da fronteira agrícola (a partir dos anos de 1960), revelam movimentos de acumulação do capital permeados pelo avanço das redes de transportes.

O deslocamento da administração central, já referida, é relevante no sentido de proporcionar a interiorização de uma ocupação urbana. A infraestrutura que chega ao interior permite que alguns núcleos urbanos não só passem a cumprir a função de suprir as demandas de Brasília, como também funcionem como bases para a fronteira agrícola. Assim sendo, estes núcleos se inserem num processo de ampliação de suas funções na divisão inter-regional do trabalho (GUIMARÃES, 2010, p. 129).

Diante dessas características, a partir do Governo Kubitschek (1956-1960) e a construção de Brasília, bem como a industrialização que se verificou, a questão dos transportes alcançou novo estágio. Ou seja, no processo de deslocar a capital política para o interior era fundamental a construção de sistemas viários modernos que pudessem articular e integrar o país, optando pelas rodovias, visto que o transporte rodoviário foi se firmando como o modal mais eficiente e desejado para a expansão do mercado interno brasileiro (SILVA, 2008). Consoante à opção do rodoviarismo/automobilismo e da interiorização dos sistemas rodoviários para a integração nacional, verifica-se a constituição do mercado nacional, apoiado, sobretudo, pelos sistemas rodoviários. Nesse contexto, expande-se a produção e amplia-se o consumo necessitando de eixos viários mais dinâmicos, o que se reflete na instalação de rodovias e de sua interiorização ao acessar novos mercados potenciais. Em outras palavras, diante dessa nova configuração de desenvolvimento econômico, o avanço do comércio inter-regional (ainda que relativamente limitado), demandava uma infraestrutura de transporte mais ampla, mais articulada e mais interiorizada em relação àquelas montadas no período anterior com as ferrovias.

É importante observar que o setor de transportes, sobretudo os sistemas rodoviários, apresentaram enormes ganhos durante o governo de Kubitschek. A construção de rodovias utilizou 30% dos recursos orçamentários do Plano de Metas. Segundo Silva (2008), o serviço de pavimentação das rodovias atingiu 100% do previsto e a abertura de novas rodovias ultrapassou 150% da meta inicial, marcando a expansão dos sistemas rodoviários no país para a articulação do mercado interno e integração nacional. Como mostra Silva (2008), foram pavimentados mais de 6.200 km de rodovias federais e 14.900 km de novas estradas foram construídos. Enquanto isso, em relação ao sistema ferroviário, foram adicionados apenas 820 km de trilhos, significando um aumento de apenas 3,2%. No que se refere ao Plano de Metas para os transportes ferroviários, apenas a metade do que havia sido planejado para o período foi adquirido (500 vagões de passageiros, 400 locomotivas e 6.500 vagões de carga) (SILVA, 2008).

Estes dados indicam claramente a opção rodoviária para a articulação nacional, como um elemento imprescindível para o desenvolvimento econômico do Brasil, mesmo com debates

profundos e acirramentos na escolha do modal desejado durante a apresentação de sucessivos Planos Viários Nacionais no período Imperial, na Primeira República e na Era Vargas. Como indica Guimarães (2010), as rodovias iam abrindo novos caminhos para a nascente indústria automobilística nacional e para a economia nacional, apoiadas pela construção de Brasília, por toda interiorização técnica e econômica que ela significou. O fato é que dificilmente apresentar-se-iam as ligações rodoviárias de Belo Horizonte Belém, capitais Nordestinas, Porto Alegre com o Centro-Oeste nas décadas de 1960 e 1970, se nele não estivesse situado o Distrito Federal. E são esses eixos rodoviários que articularam no Brasil um sistema nacional de transporte, integrando economicamente o País sob a lógica urbano/industrial.

Outra importante meta do Plano se referia ao reaparelhamento dos transportes. Este grupo de prioridades abrangia tanto transportes terrestres quanto os navais e aéreos. Implicitamente sabe-se que o Plano privilegiou o transporte rodoviário. Ou seja, o Governo JK selou a opção rodoviária brasileira e, principalmente, ajudou a delinear quais seriam as rotas dinâmicas da economia. A partir da década de 1950, definitivamente, foi o transporte rodoviário o representante máximo da definição dos fluxos econômicos e da incorporação do padrão de consumo moderno. [...] o transporte rodoviário foi se firmando como o meio mais econômico e eficiente para operar numa economia em desenvolvimento extensivo, em que o “planejamento e interesses políticos”, não raro, suplantam o planejamento econômico (GUIMARÃES, 2010, p. 125).

Tais dinâmicas, como a construção de rodovias, incidem diretamente na formação econômica do *Roteiro da Missão Cruls*. A construção de Brasília foi o elemento central de uma nova estrutura regional no Brasil. Somada ao esforço concentrado de criar a infraestrutura para o desenvolvimento da acumulação de capitais, Brasília reforçou a condição para que estes benefícios chegassem ao interior. A questão da energia e dos transportes passou a configurar uma posição estratégica, ou seja, a ligação entre São Paulo e a emergente capital federal.

Desse modo, a construção da Capital Federal no centro-oeste do território brasileiro, juntamente com a industrialização concentrada no centro-sul, redefiniu o papel do *Roteiro da Missão Cruls* na divisão inter-regional do trabalho, como uma *situação geográfica* de integração entre Brasília e São Paulo (Souza; Pedrosa, 2016). Tal localização estratégica de articulação incidiu em grandes modificações espaciais como a construção de rodovias e o adensamento do traçado urbano das principais cidades, marcando, exclusivamente, uma nova etapa da integração nacional e de incorporação da modernidade para esta área que vinha enfrentando problemas de transportes e de energia.

[Na] ...análise da formação econômica regional está presente a ideia de que a mudança da capital federal para o interior era o fator fundamental que dava respaldo à interiorização da infraestrutura estatal, principalmente no que tange aos itens energia

e transportes. Neste sentido, a noção de uma redefinição estrutural deve ser entendida aqui como a síntese da incorporação do moderno na década de 1950, onde as velhas estradas de “chão” e os serviços precários de eletricidade, quando se tinham, foram confrontados com a moderna realidade do asfalto e das grandes hidrelétricas (GUIMARÃES, 2010, p. 122).

A situação energética impedia o setor industrial de avançar rumo ao desenvolvimento, enquanto as deteriorações das suas vias de transporte lhe imputavam a perda da hegemonia sobre a intermediação regional, principal forma de retenção do excedente produtivo criado no entorno regional (GUIMARÃES, 2010). Assiste-se, portanto, durante o processo de construção de Brasília, à redefinição estrutural de sua organização espacial, motivada pelas infraestruturas rodoviárias realizadas pelo Estado brasileiro. Os sistemas viários tiveram enorme impulso com a expansão e melhoramento da malha rodoviária entre os *nós de conexão* analisados. É fundamental observar que tal aparato infraestrutural representa o ponto de apoio e fortalecimento de uma projeção nacional dessa área como elemento central de modernização de infraestruturas logísticas.

O aparato autoritário/militar estabelecido através do Golpe de 1964 foi a base de apoio para a implementação das medidas econômicas que possibilitaram a continuidade da expansão dos eixos viários. Neste contexto desenvolve-se também outro característico fenômeno durante a década de 1960 e 1970 que se refere à urbanização crescente, a qual mantém íntima proximidade com a expansão do capital no país. Neste sentido, inserem-se atividades como o comércio (atacadista) e os transportes como propulsores da divisão do trabalho e da produção de mercadorias. Conforme Silva (2008, p.35): “No início do governo militar, o sistema de transporte no Brasil possuía no setor rodoviário um desempenho bem considerável, especialmente no tocante às obras de construção de rodovias, reaparelhamento e conservação”.

Retomando a discussão apresentada anteriormente, cabe identificar a ação do Estado e a geoestratégia correspondente ao processo de instalação das redes. Em Becker (2000) encontra-se discussão relacionada ao caso brasileiro, que indica momentos em que o Estado buscou unir esforços ligando o conhecimento do território e o desejo de se mudar a ordem territorial da concentração da ocupação no litoral para oeste, utilizando para este projeto, a rede urbana e a rede de transportes como elementos de transformação. Castillo (2006) também indica a importância dos instrumentos de política regional normatizados pelo Estado Nacional com os transportes e redes. Este autor demonstra que a integração do território brasileiro é um objeto latente da política territorial do Brasil e reflete a compatibilidade de planos dos diferentes centros de decisão do espaço econômico.

Após a construção de Brasília, inaugurada em 1960, a posição estratégica do *Roteiro da Missão Cruls* colocou-se mais em evidência. A fixação e a instalação de centros logísticos e de distribuição modernizam e atraem novos fluxos sobre os *nós de conexão* organizados, como por exemplo, a cidade de Uberaba, Uberlândia, Goiânia e Anápolis. Essas cidades organizadas nos *nós de conexão* (DUPUY, 1987), ou nós de redes (RAFFESTIN, 1993), constituem-se como pontos fundamentais de distribuição, de serviços e de produtos e mercadorias.

Com a expansão do terciário e dos serviços e por estarem no entroncamento de importantes nós de redes viárias, além da própria proximidade com os maiores centros urbanos e econômicos, esses importantes centros urbanos presentes ao longo do *Roteiro*, tiveram seu espaço moldado por essa nova lógica capitalista, o qual destaca atenção à nossa análise.

1.3 A Logística contemporânea na Reversão Territorial em Nord-Pas-de-Calais (França): reflexões iniciais.

Geradores de mobilidade e de fluxo de informações, pessoas, bens e serviços, os transportes permitem a comunicação e sua difusão inter-territorial e intra-territorial. É por esse viés que os transportes contribuem para formar uma rede entre os territórios em diferentes escalas espaciais e hierárquicas, pelo qual há um destaque para espaços selecionados onde os *nós* das redes se configuram como espaços de *nós de conexão* para Dupuy (1987). É diante desse processo que se projeta o território francês ao apresentar importantes pontos de *conexão* junto à União Europeia – chamados de *carrefours* – mas, ao mesmo tempo apresenta contrastes regionais em seu território.

Na formação da União Europeia, a criação de uma rede de transportes que articulasse os Estados Nacionais pertencentes ao Bloco foi capital para a viabilização dessa integração. Foi a partir dos sistemas multimodais que se permitiu a integração dos países europeus e a criação e realização de um mercado interno, sobretudo a partir do *Tratado de Roma* em 1957. Nessa perspectiva, Pons; Reynés (2004) destacam que os planos territoriais gerais europeus eram considerados fundamentais na formação de nós viários para engendrar dinâmicas capitalistas em regiões com *déficit* econômico. Nesse contexto, após a década de 1960, as redes de transportes e os centros logísticos apareceram como suportes para a construção paulatina da integridade do bloco europeu, os quais possibilitaram o desenvolvimento espacial de cidades europeias nessa etapa de globalização. Ao mesmo tempo essa lógica criava contrastes entre os espaços conectados (densa infraestrutura) e os menos conectados ou de redes contínuas e espaços com redes descontínuas conforme a proposição de Dias (2000).

Concomitantemente, a França encampou uma política própria de planejamento territorial com a criação de eixos viários que articulassem seu território ao Bloco econômico. No território francês, a partir da década de 1960, houve um alargamento das políticas de planejamento voltadas para as redes de transportes como a modernização das autoestradas e, na década de 1980, a construção e modernização da rede ferroviária para trens de alta velocidade (TGV), além da modernização de grandes aeroportos no contexto da aceleração dos fluxos diante da globalização (MENERAULT, 1998). Ou seja, nota-se que o Estado francês, entre os anos de 1960 e de 1980 – com a associação de agentes privados e da União Europeia – foi fundamental para a construção e modernização das infraestruturas de transportes baseando-se na *equidade territorial* e na conexão entre os espaços, como por exemplo, a elaboração e construção de numerosos planos rodoviários e o planejamento de grandes zonas logísticas e industrial-portuárias (CLAVÉ, 2013). Todavia, cabe indicar que esse conceito de *equidade* se constrói somente no planejamento, uma vez que não há equidade territorial na economia de mercado. Harvey (2005) indica que é por meio dessas diferenças entre os espaços que o capital pode aproveitar para criar condições de *ajuste espacial* e renovação.

Clavé (2013) discute essa estratégia do Estado francês que se preocupou em dotar as redes de transportes como fator de organização do território e desenvolvimento das regiões administrativas. Esse planejamento atinge de forma mais incisiva os departamentos franceses que apresentam reflexos estruturais da crise das indústrias tradicionais pós 1960 (desemprego, esvaziamento populacional, crise econômica) devido à especialização econômica da área e à vulnerabilidade da escolha de uma matriz econômica. Durante esse processo, Benoît; Saussac (2008) apontam que importantes nós viários foram implantados na França de modo a se constituírem em nós de conexão com as redes de transportes europeias e que se estruturam enquanto corredores e pontos de distribuição para a economia francesa e do Bloco, propiciando a circulação e distribuição de mercadorias, informações, capitais e pessoas.

Nesse sentido, Benoît; Saussac (2008) mostram que o planejamento francês tem como objetivo a *Reconversão Territorial* da região francesa aqui tratada, apresentando as redes de transporte como uma das infraestruturas chaves para essa *Reconversão* e atração de capitais. É exemplo dessa geoestratégia, a construção de eixos majoritários para o comércio que incidiu na criação dos nós viários ou *Carrefours européennes* (CLAVÉ, 2013). Essas áreas apresentam-se como *nós de conexão* conforme a conceituação de Dupuy (1987), cujo planejamento incidiu na criação desses nós.

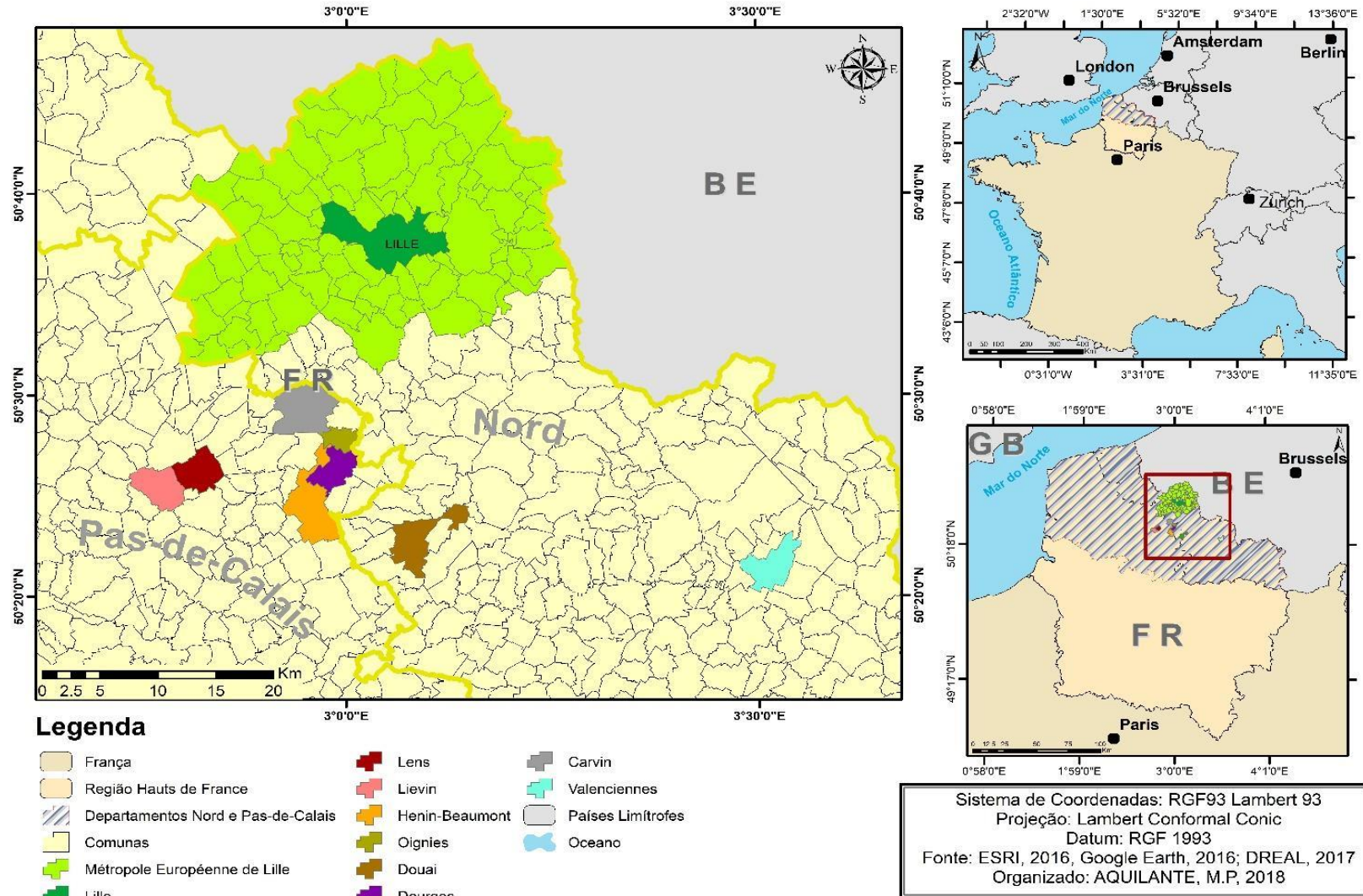
Nessa estratégia estão enquadrado *Nord-Pas-de-Calais* com uma infraestrutura de transportes que valoriza a sua *situação geográfica*. Dessa maneira, quando se analisa a

localização de *Nord-Pas-de-Calais*, encontra-se uma série de estratégias particulares relacionadas às redes e à logística que ressignificam a *situação geográfica*. Isso porque, essa área apresenta um caso particular de *ajuste espacial* (HARVEY, 2005) realizado internamente pelo Estado francês em que foram dirigidas estratégias de instalação de infraestruturas logísticas articuladas ao ordenamento territorial da França e da União Europeia, sobretudo em áreas deprimidas pela crise das indústrias tradicionais – como no caso em análise. A qualidade da infraestrutura instalada paralelamente à sua *situação geográfica* constitui-se em fator de *ajuste espacial*, em que se verifica a atração de novas empresas do setor logístico para *Nord-Pas-de-Calais* com destaque para a metrópole de Lille, a qual congrega várias cidades e comunas no território transfronteiriço francês e belga, formando a *Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai* com mais de 2 milhões de habitantes (INSEE, 2012b).

Cabe analisar que *Nord-Pas-de-Calais* possui um histórico processo de mineração e extração de carvão atrelado ao processo de criação de núcleos urbanos e de otimização daqueles já existentes. Todavia no final da década de 1960, pela alteração da matriz energética mundial, alicerçada sobre a extração do petróleo em detrimento do carvão, *Nord-Pas-de-Calais* – que se moldou e se especializou na extração de carvão, tanto em termos da economia, dos transportes, e do próprio tecido social – sofreu uma grave crise em toda sua composição territorial, incluindo uma grave crise na capital regional Lille, centro do poder político e econômico regional. Conforme indica Dormand (2001), este fato acarretou uma decadência simultânea das indústrias de carvão, das indústrias de ferro, aço e têxtil, que fora décadas anteriores, a principal fonte de emprego. De acordo com o *Institut National de la statistique et des études économiques* (INSEE, 2013), no ano de 2012, a região de *Nord-Pas-de-Calais* era a terceira mais afetada pela pobreza na economia em termos de percentagem da população abaixo da linha da pobreza (16,8%), ou seja, pessoas que vivem com menos de meio salário mínimo francês – em torno de 500 euros de acordo com o INSEE (2013).

A partir das políticas territoriais advindas do Estado francês, e em parte da União Europeia (INSEE, 2013), cidades da antiga bacia de mineração como Lens, Liévin, Hénin, Douai, Douges, Carvin, Orchies, Oignies, Courières e Valenciennes (Figura 03), foram envolvidas em uma *Reconversão Territorial* que resultou em primeiro lugar, num forte desenvolvimento das infraestruturas de transportes, seguido da implantação de áreas de atividades industriais renovadas como parques empresariais e logísticos modernos. Os objetivos, segundo Dormand (2001), estavam e estão orientados para o rompimento da atividade tradicional da extração do carvão para a *Reconversão Territorial* voltada às novas atividades econômicas.

Figura 03 – As principais cidades da antiga bacia de mineração de *Nord-Pas-de-Calais* (*Bassin minier*) com processo de *Reconversão Territorial* e Área Metropolitana de Lille, 2018.

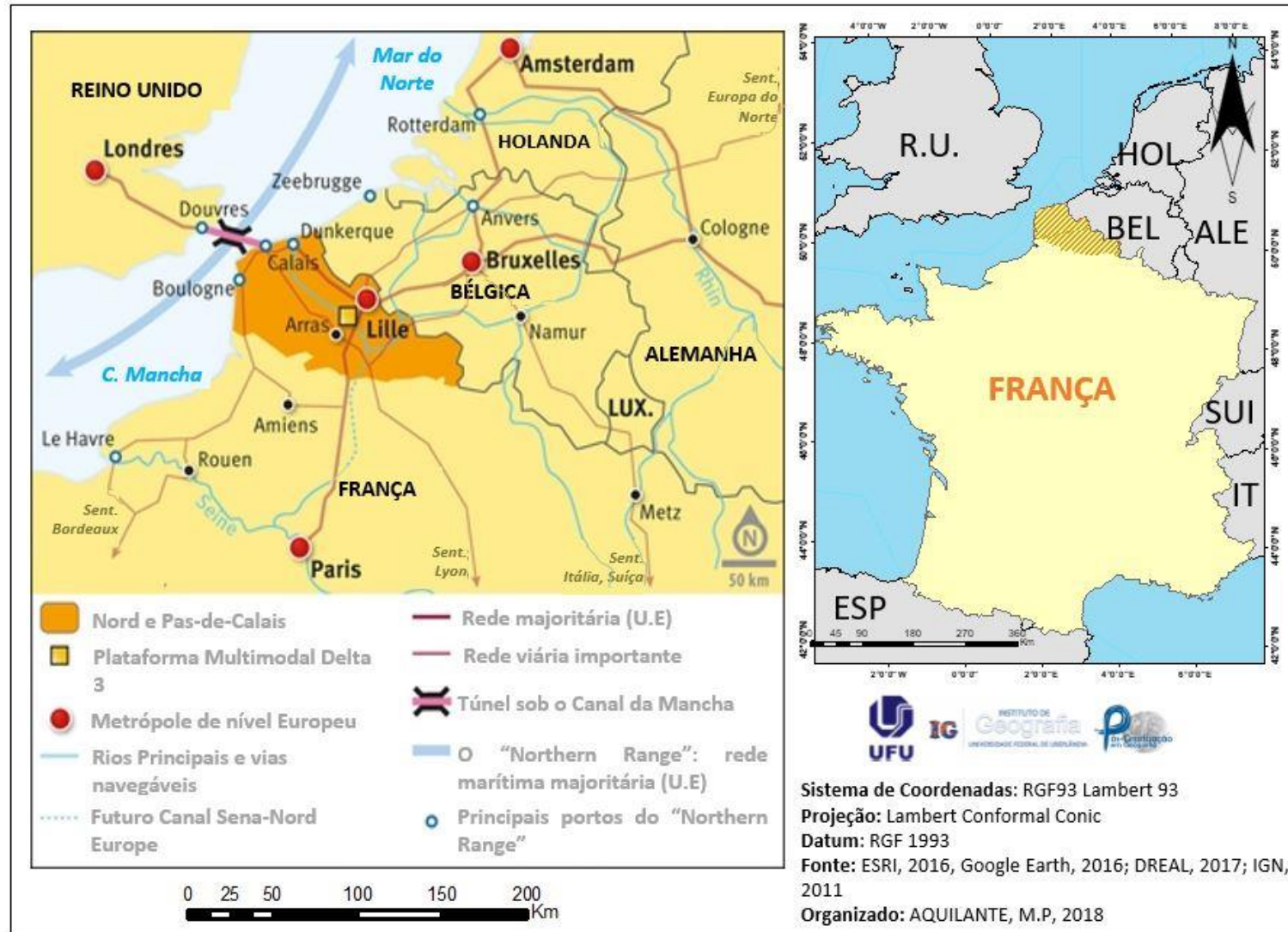


Fonte: ESRI, 2016, Google Earth, 2016; DREAL, 2017. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Além disso, nos eixos das infraestruturas, principalmente das rodovias e autoestradas, como exemplo a *A1* (Lille – Paris) houve e ainda há um processo maciço de instalação de parques comerciais e de serviços, como lojas e hipermercados de assistência ao longo da rodovia. Esses centros comerciais são estratégias da *Reconversão Territorial* em que se verifica a mutação do segmento industrial para o de serviços e o terciário como pilares da geração de novos empregos e de renda, ou seja, uma estratégia diante das disparidades socioeconômicas.

Outra estratégia de *Reconversão Territorial* na área foi a instalação da Plataforma Multimodal Delta 3, inaugurada em dezembro de 2003. Ela expressa a materialidade das políticas de *Reconversão Territorial* advindas do planejamento dos poderes públicos e dos atores privados locais, em meio ao tecido urbano e social decadente pela crise da mineração a partir da década de 1960. De fato, a localização geográfica da Plataforma Multimodal Delta 3 (Figura 04) é um de seus principais atrativos e potencialidades onde a ação de *Reconversão Territorial* é evidente em contraste com o *déficit* econômico e desemprego na área.

Figura 04 – Localização da Plataforma Multimodal Delta 3 em *Nord-Pas-de-Calais* e as principais cidades europeias conectadas a Plataforma, 2017.



Fonte: ESRI, 2016, Google Earth, 2016; DREAL, 2017. Organiza o: AQUILANTE, M.P., 2018.

Dessa forma, a Plataforma Multimodal tem como objetivo o desenvolvimento econômico local a partir do transporte multimodal, oferecendo uma plataforma logística voltada para a distribuição em escala europeia e atividades de estocagem e de gestão dos estoques em grandes armazéns.

Menerault (1998) discute que, durante as décadas de 1980 e 1990, formou-se uma parceria de economia mista na metrópole de Lille (SPL Euralille⁷), pela qual, em 1994, foi fundado um centro de atendimento terciário, combinando edifícios de escritórios (bancos, finanças, seguro) e o centro comercial. Porém, de grande importância ainda foi a construção da estação de TGV e LGV (Gare de Lille-Flandres e Gare de Lille-Europa) que ligou Lille a Paris, Bruxelas e Londres. A composição desses aparatos objetos técnicos no espaço foi fundamental para dinamizar e reestruturar a economia local através da utilização da lógica da *Reconversão Territorial* dos espaços decadentes oriundos da crise de 1960 (PARIS; MONS, 2009). A intersecção das estações de TGV torna obrigatória a passagem em Lille, tornando-a um centro de atração de capital, pessoas e serviços (JEAN; VANIER, 2008). E é exatamente esse nó da rede, a “*Eurometropole*”, que tem atraído investimentos para a cidade, principalmente do terciário e do setor hoteleiro e de negócios (*affaires*) para Lille e sua região metropolitana, apostando claramente na atração de capitais por meio do *marketing territorial* moldado pelos atores locais. Segundo Paris (2009), a metrópole lilloise permite afirmar sua posição de capital regional e aumentar a sua atratividade em relação às novas atividades empresariais e logísticas mediante a presença das infraestruturas viárias e de capitais.

Conclui-se, portanto, que *Nord-Pas-de-Calais* é marcado por um singular projeto de ordenamento denominado de *Reconversão Territorial*, a exemplo da instalação de zonas industriais automobilísticas e ferroviárias modernas de alta tecnologia; zonas comerciais e de serviços; plataformas logísticas multimodais e centros e museus turísticos. A *Reconversão Territorial* visa modificar a especialização da área organizando o segmento logístico e de serviços e reforçando a *situação geográfica* com *ajustes espaciais* presentes, sobretudo em nós estrategicamente formados.

A *situação geográfica* de *Nord-Pas-de-Calais* coloca a área em uma condição extremamente interessante em termos do ordenamento do território, através da *Reconversão Territorial*. A proximidade com regiões econômicas importantes da União Europeia permite a revitalização de um espaço economicamente deprimido após o fechamento das minas de carvão

⁷ A Sociedade Pública Local (SPL) Euralille constitui uma ferramenta de planejamento de grandes projetos urbanos das coletividades locais composta por: Métropole Européenne de Lille, cidade de Lille, o Conseil regional de *Hauts-de-France*, o Conseil général e as cidades de La Madeleine, Roubaix, Tourcoing e Villeneuve-d'Ascq.

e das indústrias têxteis no final do século XX. A construção e modernização das autoestradas, de grandes aeroportos e da rede ferroviária para trens de alta velocidade (TGV) são estratégias bastante significativas no contexto da aceleração dos fluxos frente à globalização instalada no mesmo período. Dessa forma, a *situação geográfica* de *Nord-Pas-de-Calais* cumpre papel decisivo nos sucessivos investimentos sobre a área uma vez que esta se encontra numa zona fronteiriça essencial no contexto da formação da União Europeia.

1.4 As possibilidades de comparação entre dois projetos territoriais em dois contextos e formações territoriais distintas.

A partir do exposto, percebe-se que a rede viária cumpre papel de suma importância na estruturação do espaço no sentido de permitir que a ocupação de fato se realize. Os recortes territoriais do *Roteiro da Missão Cruls* e de *Nord-Pas-de-Calais* apresentam diferenças substanciais em termos do processo geral da instalação das redes viárias, no entanto, há semelhanças significativas, principalmente quanto à ação geoestratégica que a logística cumpre em seus respectivos países.

Historicamente, a mineração – diretamente ou indiretamente – constituiu-se como atividade econômica principal por longo período dos processos de formação socioespacial nas duas *situações geográficas* em análise e, ainda hoje, constitui-se como um desafio para a compreensão dos processos presentes de estruturação do território. As redes viárias constituem-se, para ambas, em agentes decisivos para o processo de modernização e (re) modelação espacial o que torna bastante interessante a comparação das mesmas no sentido de diagnosticar dinâmicas e implicações territoriais a partir da instalação e da ação da logística contemporânea.

As duas áreas em análise, *Roteiro da Missão Cruls* e *Nord-Pas-de-Calais*, apresentam particularidades com seus respectivos processos históricos por serem formações socioespaciais específicas. No entanto, as duas *situações geográficas* em análise possuem pontos comuns em virtude da logística e de seus desdobramentos. O contexto histórico da atividade de mineração marcando a especialização econômica, gerou e gera consequências para o processo de industrialização, urbanização, metropolização engendrados pela logística contemporânea. A princípio, em ambas as áreas a estruturação da rede geraram um papel fundamental na formação territorial em apoio à economia mineral e industrial, que foi, direta ou indiretamente, o pilar do crescimento econômico em ambos os casos.

Nord-Pas-de-Calais e o *Roteiro da Missão Cruls* encontram-se nesse início do século XXI em fases distintas do ciclo produtivo mineiro. Segundo Schmitt *et al.* (2018) a primeira apresenta um ciclo completo, ou seja, o ciclo mineiro, sobretudo de carvão mineral, cedeu lugar à inovação e à *Reconversão Territorial*, enquanto a segunda, com amplo quadro diversificado de exploração, apresenta-se em pleno processo de exploração.

Além disso, a realização de uma rede de transportes articulada com a ação da logística tem sido essencial para a reconversão das funções das principais cidades, analisadas como *nós de conectividade* conforme Dupuy (1987). Esse processo pode ser entendido pelas *Políticas Territoriais* no caso brasileiro e de *Reconversão Territorial* no caso francês. Ao longo do *Roteiro* identificam-se nós de redes ou *nós de conectividade* (DUPUY, 1987) que se (re)estruturam economicamente a partir da configuração das redes nos principais *nós de conectividade*: Uberaba (armazenagem e distribuição de insumos agroindustriais); Uberlândia (armazenagem e distribuição de mercadorias com os atacadistas e o segmento logístico; Goiânia (capital do Estado de Goiás, a metrópole regional do mercado consumidor e centros industriais e de serviços); e, Anápolis (localização da futura plataforma logística multimodal). No caso da França: Lille (a maior cidade entre *Nord-Pas-de-Calais*, prefeitura regional de *Hauts de France* e metrópole regional com forte mercado consumidor e de serviços, com uma localização geográfica marcada pelo nó de vários eixos por rodovias e ferrovias, tornando-se o centro regional de tomada de decisões); Lens (com centros comerciais ao longo da rodovia A1 e novos segmentos ligados ao turismo); Arras (especializada no transporte de mercadorias); Douai (a rede multimodal com a plataforma Delta 3 de Dourges que propõe mais de 330.000 metros quadrados de armazenamento e uma filial de produção da Renault); Valenciennes – localização da *Bombardier Transportation*, um importante ator do setor ferroviário Francês e uma filial de produção de veículos da multinacional Toyota). Cabe destacar que a escolha da Toyota no departamento do *Nord* tem como base o critério dos nós logísticos que articulam *Nord-Pas-de-Calais*, sobretudo por meio da associação transporte marítimo (portos) e canais fluviais e ferroviários e rodovias. Essa multinacional importa material pesado como peças de automóveis, porcas e parafusos de fábricas terceirizadas em diversos países e realiza a montagem dos automóveis no norte da França – a segunda mais produtiva do mundo –, processo típico da acumulação flexível e da lógica da globalização ao necessitar do transporte multimodal. Portanto uma rede logística bem servida entre o global e o local mostra-se como fundamental para estas empresas multinacionais.

Nas duas *situações geográficas*, a configuração e a ação da logística contemporânea sobre os territórios são instrumentos de ordenamento territorial com intencionalidades – *ajustes*

espaciais – de criar novas funcionalidades regionais através da infraestrutura. Os nós logísticos fazem parte da base material e normativa das áreas analisadas, engendrando a concentração de funções, processamento e redistribuição de bens, dando-lhes melhores condições competitivas para a prestação de serviços logísticos e melhores condições de concorrência para a atração fluxos como a instalação de plataformas logísticas no contexto da globalização. Como indicado por Souza e Aquilante (2018), a configuração espacial das redes torna as *situações geográficas* eleitas como estratégicas para seus respectivos territórios nacionais, ou seja, em “áreas de integração”. Os *nós de conexão* do *Roteiro da Missão Cruls* para a integração e comunicação dos grandes centros econômicos como São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro com Brasília, bem como o setor de agronegócios ao oeste do território brasileiro; e, os *nós de conexão* de *Nord-Pas-de-Calais* como uma importante área de integração e comunicação para o território francês e para a constituição da União Europeia, com a presença de nós que articulam Paris, Bruxelas e Londres.

Isto posto, a compreensão das dinâmicas e implicações territoriais da instalação da logística contemporânea sobre o *Roteiro*, especialmente no eixo Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília e em *Nord-Pas-de-Calais* é fundamental para vislumbrar como esses recortes espaciais reagem diante das demandas do sistema capitalista no contexto da globalização. Deve-se refletir a geoestratégia presente na formação dessas redes viárias e a logística contemporânea na modernização e *Reconversão Territorial* dessas áreas enquanto instrumentos de ordenamento territorial em Projetos de Estado.

É essa geoestratégia que viabiliza e alimenta a logística articulada a um projeto de “*ajuste espacial*” no recorte geográfico francês e no recorte geográfico brasileiro, ao reconverter as funções econômicas. No capítulo 02 apresentar-se-á a configuração espacial e a formação das redes viárias nos dois recortes territoriais em estudo, demonstrando o ordenamento das redes para a formação dos *nós de conexão* como elementos centrais de um *ajuste espacial*. Os efeitos e estratégias da logística são discutidos com mais profundidade na Capítulo 03 à medida em que se discutir o rodoviarismo; os nós das redes em que se localizam os *nós de conexão* das redes e a plataforma multimodal no contexto da globalização. Analisa esses projetos como essenciais para a integração territorial que essas *situações geográficas* revelam. Cabe destacar que são exatamente esses pontos que se delineiam para realizar a comparação entre *Nord-Pas-de-Calais* e o *Roteiro da Missão Cruls* no Brasil.

Assim, sem dúvida, é explícita a necessidade de criar uma discussão comparativa que permita pensar a funcionalidade dessas áreas, refletindo como essas se remodelam e reagem frente à logística contemporânea, conferindo uma investigação que revele como as *situações*

geográficas analisadas sofreram *ajustes espaciais* por meio da reflexão da instalação das infraestruturas e do aporte estratégico logístico, o qual aproxima esses *nós de conectividade*.

PARTE 2:

O ORDENAMENTO DAS REDES DE TRANSPORTES EM
NORD-PAS-DE-CALAISE NO *ROTEIRO DA MISSÃO*
CRULS: A FORMAÇÃO GEOESTRATÉGICA DOS NÓS DE
CONEXIDADE.

CAPÍTULO II:

A MODERNIZAÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTES EM *NORD-PAS-DE-CALAIS* SOB A ÓTICA GEOESTRATÉGICA DA *RECONVERSÃO TERRITORIAL*

Como preâmbulo da discussão acerca da dimensão comparativa entre os *nós de conexão* analisados no *Roteiro da Missão Cruls* (Uberaba – Uberlândia; Goiânia-Anápolis e Brasília) e em *Nord-Pas-de-Calais* (Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes) tornou-se imprescindível a apresentação da *situação geográfica* das duas áreas para situar que o eixo estruturante da comparação parte em compreender a logística como uma geoestratégia utilizada como um *ajuste espacial*, cujo planejamento está presente nos nós analisados. Tal afirmação demonstra que o exame comparativo considera as *situações geográficas com formações territoriais*⁸ específicas repletas de complexidades. No entanto, na ótica da análise direcionada à aproximação geoestratégica e sua função, julga-se que a *situação geográfica* das duas áreas é colocada em evidência, tornando a logística contemporânea um instrumento geoestratégico para o ordenamento do território e para a modernização em ambos os casos.

A dimensão comparativa projeta-se, sobretudo, em como essas áreas são remodeladas; reconvertidas e modernizadas ao sofrerem um *ajuste espacial* pela logística, comportando-se como áreas estratégicas para a formação de centros urbanos regionais e infraestruturas articuladas às redes logísticas com o objetivo de aumentar a fluidez e a distribuição dos fluxos do território. Nesse sentido, nesta dissertação parte-se do pressuposto que são as demandas impressas pela globalização que impulsionam o uso da logística e reconvertem as duas regiões em análise. É necessário ressaltar aquilo que Benko (1996) chama atenção a respeito da globalização, indicando que o atual estágio de desenvolvimento do capitalismo exhibe a intensa utilização de recursos para criar toda uma rede de infraestrutura voltada, prioritariamente, para o aprimoramento e otimização do processo de acumulação de capital, destacando-se, então, o papel da logística no contexto da globalização. De onde decorre que a mundialização do capital é impulsionada, sobremaneira, pelas revoluções logísticas decorrentes da incorporação das

⁸ Para maiores aprofundamentos sobre o conceito de *formação territorial*, ver: MORAES, Antônio Carlos Robert de: *Ideologias geográficas*. São Paulo: Hucitec, 1998.

tecnologias aos transportes buscando integrar os territórios, sobretudo aqueles em que se destaca o seu *conteúdo* (recursos naturais, mão-de-obra, redes de transporte, energia ou telecomunicação), visando a acumulação de capital, em que se deve admitir a expressão seletiva das redes e do que elas veiculam⁹. É nesse sentido que se toma como fato que essas se reestruturam e sofrem um *ajuste espacial* diante da logística contemporânea na globalização, o que permite estabelecer as comparações entre as duas *situações geográficas* aqui postas.

Consoante à discussão, Sposito (1996; 1999) apresenta uma importante argumentação que associa o desenvolvimento das redes logísticas e sua racionalidade com o avanço da fluidez da produção econômica, da cultura e das instituições.

As grandes mudanças estruturais da produção do comércio, da cultura e das instituições são desencadeadas pelas evoluções lentas mais regulares nas 'redes logísticas', definidas como os sistemas que asseguram no espaço o movimento das mercadorias, dos serviços, da informação, do dinheiro e das pessoas (SPOSITO, 1996, p. 61).

A racionalidade da logística conforme Sposito (1996; 1999) está articulada ao mercado e dialeticamente à dinâmica espacial impressa nessas exigências globais, de modo a propiciar o fluxo cada vez mais rápido, eficiente e de custos menores para potencializar a acumulação capitalista na atual fase da financeirização. A resposta rápida à demanda é um fator determinante para o período da economia flexível, ou do meio técnico-científico-informacional conforme Santos (2006), tendo como suporte, segundo o autor, a instalação dos fixos para engendrar com maior eficiência os fluxos da rede econômica global.

Sobre essa discussão, é fundamental destacar que a estratégia da logística também é condicionada ao seu papel geoestratégico na globalização. Sua engenhosidade foi redefinida de uma logística de modelo Fordista – marcada pelo keynesiano cuja organização do espaço e do desenvolvimento regional priorizava os países industrializados nos quais estavam sediadas as empresas que posteriormente, por meio de fusões e redimensionamento estratégico e espacial, passariam a ser transnacionais – para uma logística Toyotista, ou de modelo flexível como apontado por Harvey (2004). Essa reflexão é fundamental para compreender a alteração da estratégia das ações de operação e de instalação de redes sobre os territórios. Para tanto, é preciso reconhecer que o exercício do capitalismo industrial sofreu profundas modificações a partir do século XX por uma revolução pautada na tecnologia da informação, a qual remodelou

⁹ Segundo Santos (2006) a fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas. Criam-se objetos (infraestruturas) e espaços (seletividade) destinados a favorecer a fluidez. No entanto, a fluidez potencial (o que a infraestrutura garante e oferece em seu máximo) na prática só é efetiva para aqueles que se beneficiam, para os atores que induzem e estimulam o processo da criação das redes técnicas e que garante a reprodução do capital. Portanto, quando se fala em fluidez deve-se admitir a expressão mista e seletiva das redes e do que elas veiculam.

a base material da sociedade em ritmo acelerado e integrado cada vez mais por redes. O fato é que o crescimento paulatino das redes em suas diversas escalas, estimulou a integração global de pessoas e empresas, fazendo as economias dos Estados Nacionais e das corporações se relacionarem. É neste momento que para Castells (1999) surge uma nova economia, por ele definida como *informacional, global e em rede*. A característica *informacional* decorre, pois, das corporações e Estados – agentes dessa economia – dependentes da informatização para gerar, processar e aplicar de forma eficiente a informação com base no conhecimento, a fim de coordenar as suas produtividades e competitividades. Já a característica *global* relaciona-se com as operações, consumo, recursos (capital, trabalho, matéria-prima, informação, etc.) cujas produções estão distribuídas em escala global e em rede, uma vez que a concorrência e a produtividade são geradas por uma rede global de interações entre redes empresariais (CASTELLS, 1999).

Ao mesmo tempo, cabe indicar que esse período resulta em maior complexidade gerencial e de controle do território, uma vez que o fluxo de materiais e informações – gerados pela interação global de negócios por meio das redes de colaboração – propiciaram a necessidade de implantar, operacionalizar e gerenciar atividades logísticas cada vez mais complexas. Essa logística contemporânea da acumulação flexível, diferente da praticada pelo modelo fordista, requer maiores aplicações de conhecimento técnico específico, além de habilidades gerenciais para coordenar e integrar processos além das fronteiras da organização do Estado Nacional.

Dessa forma, por meio das possibilidades que a evolução do meio-técnico-científico-informacional acarretou, bem como a expansão e modernização das redes, a logística de transportes pode, decisivamente, servir de suporte a expansão das transnacionais integrando territórios selecionados, potencializando o processo de globalização das corporações e de seus produtos. Nesse sentido, o uso da logística na globalização, redefiniu as relações econômicas e políticas ao usar de estratégias próprias das forças militares (integração, operacionalização e controle do território em porções distantes dos centros de comandos) para a economia de mercado.

Conforme Becker (2000), a logística refere-se a uma nova racionalidade que está na base do poder e em constante inovação acionando a economia e a “guerra”. Nessa ótica a análise do conceito de logística deixa de ser meramente uma apropriação empresarial e se refere à: “preparação dos meios para a guerra – ou para a competição – que se expressa num fluxograma de um sistema de vetores de produção, transporte e execução” (BECKER, 2000, p. 291). Configura-se, nessa perspectiva, um caráter geoestratégico para o conceito *logística*, tanto para

a economia quanto ao território, uma vez que, ao apropriar-se da logística no ordenamento territorial, o Estado oferece maior grau de competição na economia global.

Dessa forma, os *nós de conexão* presente no *Roteiro da Missão Cruls* e em *Nord-Pas-de-Calais* comportam-se como *situações geográficas* em que a geoestratégia é dirigida para a formação das redes de transportes e, conseqüentemente, a intencionalidade da criação de *nós de conexão* como forma de *ajustes espaciais* na globalização. Esse *ajuste* cria infraestruturas logísticas e *nós estratégicos* (de informação, comércio e serviços) ao longo dessas redes. Assim, as infraestruturas instaladas têm papel decisivo na nova dinâmica do território para redinamizar a acumulação ampliada da riqueza.

Portanto apresentar-se-á essas *situações geográficas* onde se organizam os *Eixos de Integração* Uberaba – Uberlândia; Goiânia-Anápolis e Brasília e Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes tão distintas em termos da instalação das redes e seus respectivos interesses geoestratégicos. É fundamental a apresentação de um panorama geral relacionado às redes das duas áreas para analisar a formação de nós instalados geoestrategicamente após os anos 1960, de modo a identificar as principais redes de transporte presentes que articulam *Nord-Pas-de-Calais* nas projeções da União Europeia e o *Roteiro da Missão Cruls* na articulação do território brasileiro.

Esta segunda parte que compreende os Capítulos II e III da dissertação foi organizada de forma a tratar:

- a) o processo de modernização a partir da década de 1960 com a formação das grandes redes viárias na União Europeia, especialmente na França e no Brasil para destacar as duas *situações geográficas* em estudo;
- b) a formação dos nós viários modernos nas principais áreas urbanas articulada ao conceito de *nós de conexão* de Dupuy (1987) no processo de modernização das duas *situações geográficas* e da formação dos *Eixos de Integração*;
- c) o desenvolvimento e a modernização das áreas a partir da instalação dessas infraestruturas.

2.1 A formação das redes de transportes na União Europeia: um elemento fundamental para a consolidação do bloco econômico europeu.

A União Europeia é um dos blocos econômicos mais representativos na geopolítica mundial, pois em termos de níveis de integração entre Estados membros é o que apresenta maior nexos político, econômico e cultural. O bloco europeu destaca-se pela geoestratégia que o sustenta dada a integração de políticas econômicas, taxas de exportação, infraestrutura viária,

moeda comum, livre circulação de pessoas e trânsito de serviços sem precedentes entre seus Estados membros.

A composição das redes de transportes no bloco europeu é bastante articulada para o projeto de integração econômica entre os países membros. Segundo dados do EUROSTAT, em 2015 a rede de autoestradas pavimentadas chegava a 4,5 milhões de quilômetros, as ferrovias a 212.500 quilômetros e 41 mil quilômetros de vias interiores navegáveis. Aqui é interessante arrolar uma pequena comparação entre o Brasil e a União Europeia. A partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e a Confederação Nacional de Transportes (CNT) e do EUROSTAT é possível comparar que o território brasileiro é duas vezes maior que o do bloco europeu. Todavia, o Brasil possui somente 218,5 mil quilômetros de rodovias pavimentadas¹⁰, o equivalente a 4% da extensão da rede europeia, além de 30 mil quilômetros de ferrovias, cerca de 14% da rede da União Europeia, e 11,5 mil quilômetros de vias navegáveis, correspondendo cerca de 28% do total europeu. Portanto, chama-se a atenção para a densidade das redes na União Europeia (UE), mais especificamente para as redes de transportes que foram basilares para a integração dos países europeus e a criação e a realização de um forte mercado interno.

Não foi por acaso que uma das políticas iniciais do bloco¹¹, em 1957 com o estabelecimento do *Tratado de Roma*, foi a livre circulação de pessoas, serviços e bens (COMISSÃO EUROPEIA, 2014), inexecutável sem infraestruturas compatibilizadas e eficientes entre os países europeus. No entanto, o *Tratado de Roma* não definiu exatamente o conteúdo da política comum de transportes. Segundo o dossiê apresentado pela Comissão Europeia¹² (2014), os progressos nesse sentido foram muito lentos até os anos oitenta do século XX porque os governos dos Estados membros relutavam em ceder o controle e a geoestratégia da formação das suas redes de transportes nacionais para uma entidade supranacional em

¹⁰ Pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2017 apontou que o Brasil possui 1.720.756 quilômetros de rodovias, dos quais apenas 218.468 quilômetros são pavimentados, o que representa 12,3% da extensão total. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/pesquisa-cnt-indica-piora-qualidade-rodovias>. Acesso em: 25 de setembro de 2018.

¹¹ Em 25 de março do ano de 1957 é assinado pelos Estados Nacionais: Bélgica, Holanda, Luxemburgo, França, Itália e Alemanha; o Tratado de Roma, que instituiu a *Comunidade Econômica Europeia* (CEE) e a *Comunidade Europeia da Energia Atômica* (EURATOM). A partir do Tratado passou-se a discutir a criação de políticas supranacionais que visavam a integração econômica dos Estados membros com o estabelecimento de união aduaneira e de um mercado comum. Vale salientar que a assinatura deste tratado é um importante avanço após 1951, em Paris, ano que foi estabelecido o tratado que cria a CECA - *Comunidade Econômica Europeia de Carvão e de Aço* e que tinha por objetivo a integração das indústrias do carvão e do aço dos países europeus ocidentais.

¹² Segundo o dossiê apresentado pela Comissão Europeia (2014), dentro do Bloco União Europeia define-se como Comissão Europeia a instituição que representa e defende os interesses da União Europeia. Propõe ações de acordo com a legislação, política e programas das decisões do Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia

formação (COMISSÃO EUROPEIA, 2014). Além disso, havia diferenças substanciais entre as estruturas regulamentares e de transporte de cada país.

Os maiores progressos das políticas legislativas da União Europeia visando à estruturação do Mercado Único Europeu foram iniciados na década de 1980, resultando em uma grande evolução da política de transportes na Europa. Jean e Baudelle (2009) mostram que nesse período começaram a surgir discussões no parlamento europeu com perspectivas de derrubar os obstáculos transfronteiriços como também colocar em evidência políticas europeias que pudessem criar infraestruturas para integrar os mercados nacionais de forma mais efetiva, a partir de uma maior modernização da rede viária que vinha acontecendo desde a segunda metade da década de 1960. Desde então começaram a se organizar debates que visavam desenvolver os fluxos transfronteiriços de bens e de serviços. Tal postura foi fundamental, pois de acordo com a Comissão Europeia (2014), foi através da “livre circulação” que a política de transportes da União Europeia se estruturou para extinguir os entraves entre Estados membros, cujo objetivo foi criar um “espaço único europeu” – em nível da circulação – com condições equitativas de concorrência entre os diversos meios de transporte: rodoviários, ferroviários, aéreos, fluviais e marítimos.

Segundo Jean e Baudelle (2009), vários esforços foram empreendidos para a modernização da rede viária desde a década de 1960, sobretudo as grandes redes rodoviárias que articulariam os mercados europeus. Efetivamente, o esforço da modernização das autoestradas e a transformação da rede aeroviária e ferroviária deu-se na década de 1990 após o *Tratado de Maastricht* com a criação da política das redes *transeuropeias*¹³ do bloco europeu. Este Tratado incluiu ainda a proteção do ambiente na política de transportes.

No ano de 1992 o Tratado de Maastricht estabeleceu as redes transeuropeias (RTE-T) e integrou requisitos de proteção ambiental na política de transportes, uma evolução que seria reforçada ainda nesse ano pelo Livro Branco da Comissão sobre a política comum de transportes. Desta forma, sublinhar-se-ia [...] o objetivo da abertura dos mercados dos transportes (COMISSÃO EUROPEIA, 2014, p. 04).

¹³ De acordo com o *Tratado de Maastricht* (EUR-Lex, 2018), as redes transeuropeias (RTE) devem permitir ligar as regiões europeias e as redes nacionais através de uma infraestrutura moderna e eficaz. “São indispensáveis para o bom funcionamento do mercado único da Europa e para o emprego, dado que asseguram a livre circulação de mercadorias, de pessoas e de serviços” (EUR-Lex, 2018, p. 04). Os artigos 170.º-172.º e 194.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) constituem a base jurídica das redes transeuropeias, que estão presentes em três setores de atividade: a) as RTE-Transporte (RTE-T) abrangem, simultaneamente, o transporte rodoviário e combinado, as vias navegáveis e os portos marítimos, bem como a rede ferroviária europeia de alta velocidade; b) as RTE-Energia (RTE-E) dizem respeito aos setores da eletricidade e do gás natural. Visam a criação de um mercado único da energia e a segurança dos aprovisionamentos; c) as RTE-Telecomunicação (eTen) têm por objetivo o desenvolvimento de serviços eletrônicos transeuropeus de interesse público: saúde em linha, e-learning, administração pública em linha, etc.

O Tratado de 1992 projetava a inclusão de regras comuns para transporte internacional e segurança no transporte, e delimitava, como prioridades do Banco Europeu de Investimentos, aqueles a serem realizados em regiões com dificuldades financeiras e de infraestrutura menos modernas, redução da dependência do petróleo, projetos de integração europeia, tecnologia avançada e inovação (BANISTER, 2000).

Desse modo, em um contexto da economia flexível, a legislação relativa aos transportes na Europa procurou integrar os mercados nacionais do Bloco a partir de suas infraestruturas, além de assegurar a compatibilidade técnica com a intenção de formar o transporte combinado apoiado na logística atual. Esta ação teve por resultado um aumento do Produto Interno Bruto (PIB) em toda a União Europeia, proporcionado pela intensificação do transporte de passageiros e mercadorias (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

Assim, a Europa demandou infraestruturas de transportes interligadas e eficientes para impulsionar o seu crescimento econômico e o comércio, possibilitando também a distribuição eficiente dos bens e a circulação dos cidadãos entre os Estados membros, o que evidencia como a questão dos transportes foi e é fundamental no território europeu, tanto para a integração entre os países, quanto para a dinamização do fluxo de capitais.

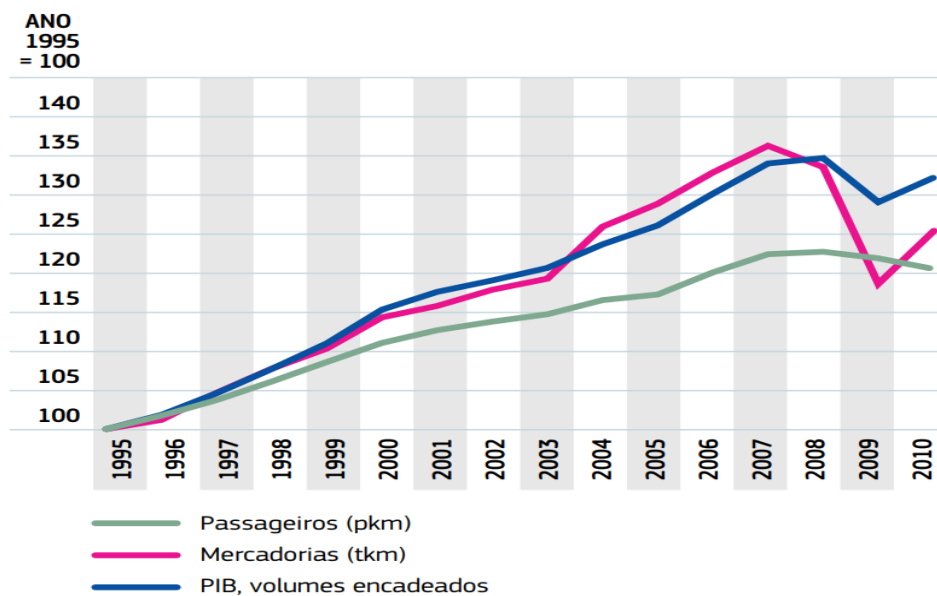
Cabe destacar que o setor de transportes é fundamental também para a produção de empregos e serviços logísticos. No bloco europeu o setor dos transportes emprega cerca de 10 milhões de pessoas, o que representa 4,5% do emprego total (COMISSÃO EUROPEIA, 2014). Por meio disto, afere-se que a articulação das redes de transportes tornou-se um elemento essencial para a economia da União Europeia em termos dos fluxos internos do mercado supranacional europeu e também de exportações. Após a década de 1960, portanto, as redes de transportes e os centros logísticos apareceram como suportes para a construção paulatina da integridade do bloco europeu, os quais foram organizados de forma a possibilitar o desenvolvimento espacial de cidades europeias.

No processo de globalização em que se verifica a vertiginosa ação dos *fixos* e *fluxos* diante da evolução do meio técnico-científico-informacional, intensificam-se as trocas comerciais e os fluxos entre os Estados. Segundo Santos (2004), o imperativo da fluidez e da articulação comanda o espaço econômico – tendencialmente integrado e articulado – pelas estratégias presentes na logística para a reprodução ampliada da riqueza. No contexto da globalização, o território é (re)modelado nesse processo via organização planejada dos espaços por meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, como as corporações transnacionais e o Estado Nacional, resultando na valorização espacial e na densidade técnica. Entretanto, ao mesmo tempo, permanecem os contrastes entre os espaços conectados (densa infraestrutura) e

os menos conectados (esparsa infraestrutura), ou conforme Dias (2000), redes contínuas e espaços com redes descontínuas. Essa discussão é válida uma vez que a criação de densidades técnicas no território é um importante elemento decisivo para investimentos e ações das corporações no território. Tais elementos são decorrentes da modernização dos transportes, criação de infraestruturas – plataformas logísticas, zonas de entrepostos, além de rodovias, ferrovias, portos e hidrovias por meio de políticas territoriais direcionadas a esse fim.

Atualmente, as políticas territoriais que vislumbram a modernização das redes destacam a evolução dos transportes nos últimos anos (Figura 05) e apontam as seguintes prioridades para a União Europeia: a) criar redes de transportes integradas que combinem diferentes meios ou modalidades de transporte; b) criar plataformas multimodais estrategicamente nos nós de integração das redes c) eliminar os estrangulamentos persistentes de natureza técnica, administrativa ou relativos aos limites da rede. O documento da Comissão Europeia de 2014 disponibilizado em francês intitulado “*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*”¹⁴ veio realçar o que havia ainda a fazer para concretizar plenamente o mercado interno dos transportes e potencializar a criação de infraestruturas e plataformas logísticas em importantes *situações geográficas* na Europa.

Figura 05 – Evolução do transporte (passageiros, mercadorias e PIB) na União Europeia entre 1995 a 2010.



Fonte: Comissão Europeia, 2014.

¹⁴ Roteiro do espaço único europeu dos transportes - para um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos (tradução livre).

Essa estratégia revela a criação das infraestruturas de transportes vislumbrando a formação de nós logísticos na Europa como forma de otimizar o mercado interno europeu e se colocar competitivamente na globalização. Nesse sentido, revela-se que essa política territorial demonstra a ação de um *ajuste espacial* como proposto em Harvey (2005). Nesse contexto, as redes de transportes e os centros logísticos apareceram como suportes para a integridade do bloco europeu e possibilitaram o desenvolvimento espacial de cidades europeias, ao mesmo tempo que criavam contrastes entre os espaços. Como apresentado por Benko (1996), a globalização incide na diferenciação e especialização dos espaços uma vez que ela não significa a homogeneização do espaço mundial. Além disso, recuperando Raffestin (1993) e Dias (2000), percebe-se o caráter inerente de poder que as redes criam, exercem e são estrategicamente formadas.

Ao identificar a seletividade espacial da formação dos nós de redes na Europa, nota-se que há uma diferenciação, sobre a qual apresentar-se-á as duas proposições que analisam esse fenômeno no espaço econômico europeu.

A primeira análise é do geógrafo francês Roger Brunet (1989) que discute que a formação do espaço econômico mais dinâmico da Europa tem suas origens ligadas ao desenvolvimento industrial desde o século XVIII, criando espaços mais industrializados e capitalizados que outros. Essas áreas marcadas pela industrialização tradicional (indústrias têxteis e da extração de carvão) foram eleitas como primordiais para receber o *ajuste espacial* – modernização – com a criação de nós viários modernos, inicialmente rodoviários ainda na década de 1960. Segundo Brunet (1989), a maior parte das áreas mais industrializadas e capitalizadas no continente europeu concentra-se no centro do bloco econômico, a chamada “*Megalópole Europeia*” ou no conceito original de Roger Brunet, “*Banane Bleue*” (*Banana Azul*) correspondendo às regiões do norte da Itália, oeste da Alemanha, a Bélgica, a Holanda e Luxemburgo, leste e norte da França – onde se encontra *Nord-Pas-de-Calais* (destacado em cinza na Figura 06) - e sul da Inglaterra. Essa proposição de Brunet (1989) designa uma dorsal europeia, um espaço que pode ser comparado a uma megalópole com fortes ligações entre os *nós de conexão* e que foi modernizada para a estruturação inicial da rede europeia. Nessa área existe uma densidade de 300 hab./ quilômetro² e em média, 40% do PIB da União Europeia, com metrópoles com forte desenvolvimento industrial (BRUNET, 2009).

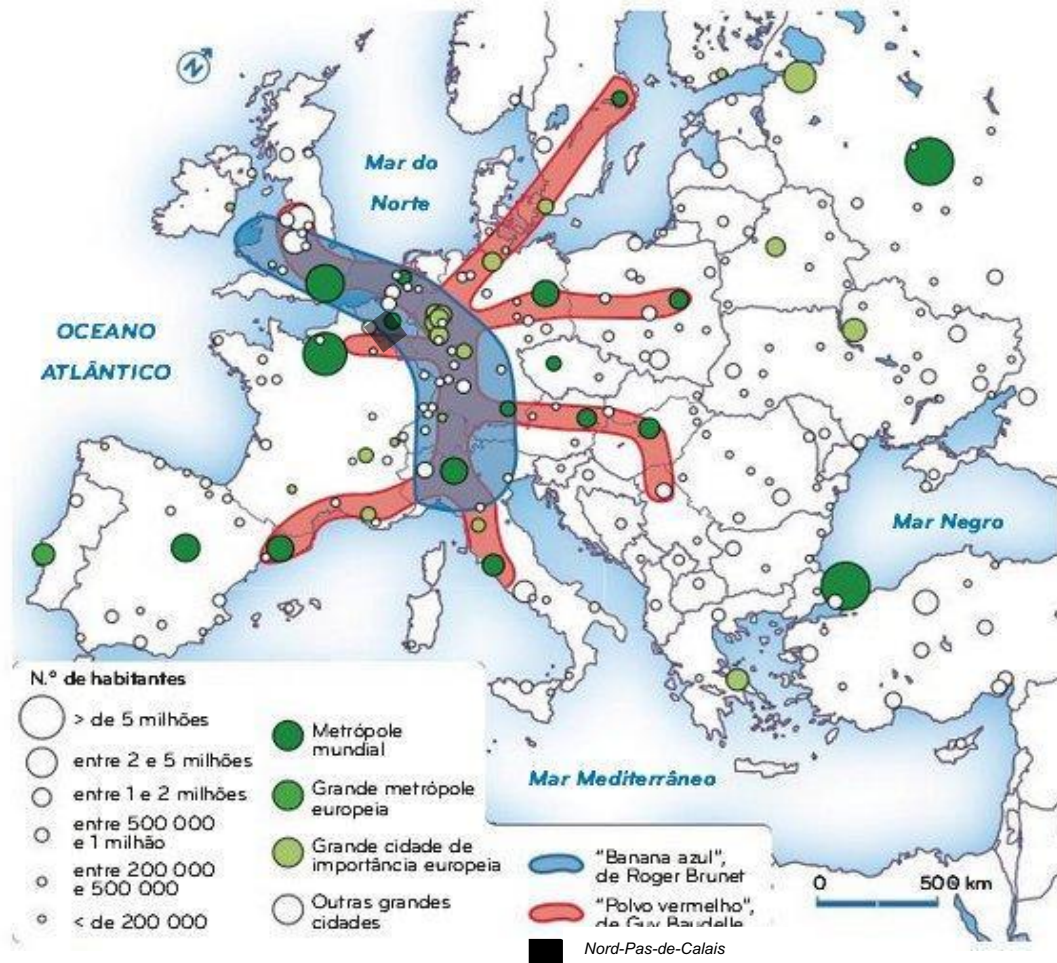
Outra importante proposição que acompanha os eixos principais de industrialização e de dinamização econômica europeia é o chamado “*Pieuvre Rouge*” (*Polvo Vermelho*) discutida por Baudelle (2002). Para esse autor, o estudo das redes de comunicação, do tráfego ferroviário, rodoviário ou aéreo permite constatar que as cidades trocam informações, bens, serviços e

peessoas. As infraestruturas de transporte e comunicação são, portanto, muito importantes na organização das redes urbanas que dinamizam a economia europeia. Essa proposição de Baudelle (2002) permite compreender, por exemplo, a importância das linhas de alta velocidade ferroviária, estudadas pelo autor, nas relações entre as metrópoles europeias e como os espaços de conexão podem aproveitar-se estrategicamente desses entroncamentos (*nós de conexão*) para dinamizar sua economia. Uma análise do *pieuvre rouge* indica que os “tentáculos” que conectam as metrópoles europeias, são, na verdade, as redes modernas de comunicação, com destaque, na França, para as linhas ferroviárias de alta velocidade (*Eurostar* - Paris-Londres; *Thalys* - Paris-Bruxelas). As linhas de alta velocidade reduzem as distâncias-tempo entre as metrópoles, aproxima-as umas das outras e torna aquele espaço regional articulado em nível do bloco europeu, expandindo seu mercado de forma ordenada e estratégica. Isso explica, por exemplo, a batalha travada pelo presidente do Conselho Regional de *Occitanie/Pyrénées-Méditerranée* para obter a extensão da linha de alta velocidade para Toulouse¹⁵, no oeste da França.

A Figura 06 retrata essas duas proposições para analisar as conexões existentes na Europa, em que essas teorizações são importantes para compreender a *situação geográfica* em que se encontra *Nord-Pas-de-Calais*. Elege-se a proposição de Baudelle (2002), uma vez que este considera em sua proposição as redes de transportes como fundamentais na dinâmica da estruturação da Europa.

¹⁵ Para mais informações sobre essa discussão ver o artigo do Jornal La Dépêche du Midi de agosto de 2017: “*TGV: une nécessité pour la région*”, disponível em <https://www.ladepeche.fr/article/2017/08/01/2621194-tgv-une-necessite-pour-la-region.html>

Figura 06 – Rede Urbana e hierarquia das cidades europeias com destaque as proposições de Brunet (1989) e Baudelle (2002).



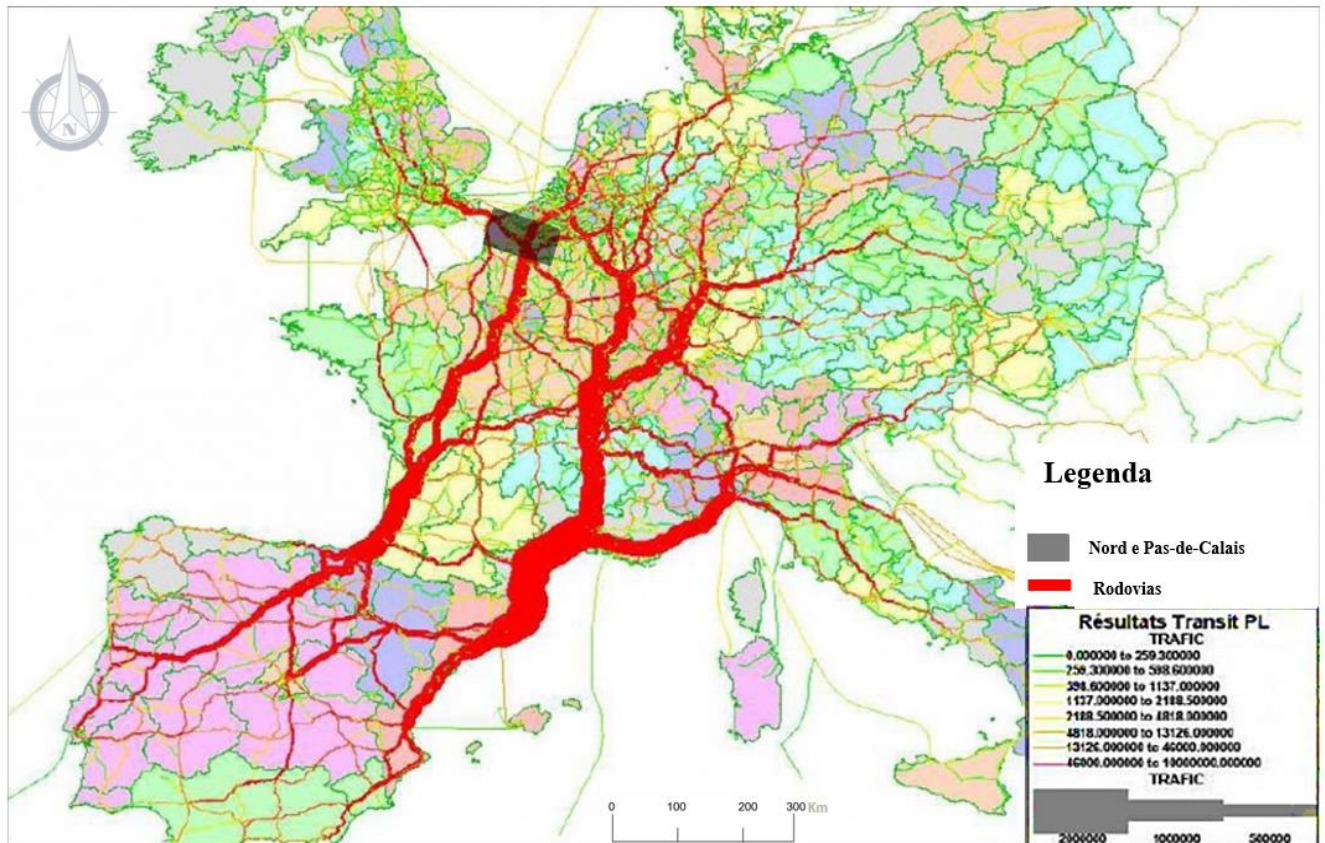
Fonte: La documentation photographie, n° 8074, 2010. Adaptado por AQUILANTE, M.P., 2018.

Essas regiões de grande industrialização, em que os sistemas de transportes, a urbanização e a acumulação de capital apresentam maiores densidades constituem, portanto, uma rede central europeia. A política territorial de criação de infraestruturas de transporte e de comunicação ao longo desses eixos a fim de dinamizar essas áreas de industrialização tradicional, criou, segundo os autores, um alto fluxo de mercado dentro do bloco europeu, especialmente articulados na área da *Megalópole Europeia* de acordo com Brunet (1989) ou do *Polvo Vermelho* de Baudelle (2002) como associado à Figura 07. Esse fluxo é sobretudo do transporte rodoviário uma vez que este representa cerca de 75% do transporte terrestre de mercadorias entre Estados-Membros (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

Também se observa que esses fluxos de caminhões de cargas articulam o território francês, com a formação de três dos cinco principais nós rodoviários instalados na Europa – um deles está em *Nord-Pas-de-Calais* (destaque em cinza). Os nós viários e as redes de transportes

e seus fluxos conectam a França aos países pertencentes à União Europeia, mostrando a importância da França na integração das redes europeias.

Figura 07 – Os fluxos rodoviários de cargas na Europa com destaque à França, 2012.



Fonte: INSEE, 2012b. Adaptado por AQUILANTE, M.P., 2018.

A área que compreende *Nord-Pas-de-Calais* apresenta-se como um nó articulador da rede viária europeia, especialmente a rede *Mar do Norte*, cuja área francesa articula essa Rede Transeuropeia com a rede Atlântico e Mediterrâneo proveniente da península Ibérica e Norte da Itália, além das redes Escandinávia-Mediterrâneo e Mar do Norte-Mediterrâneo e Mar do Norte-Báltico (Figura 08). Assim, *Nord-Pas-de-Calais* organiza-se estrategicamente como um nó articulador na projeção da Rede Transeuropeia de Transportes, também conhecida por “*RTE-T*”. Por conseguinte, a concepção das RTE-T parte do princípio da redução das assimetrias territoriais internas do bloco, projetando um cenário de melhoria das infraestruturas e os serviços de transportes nas regiões, já que a redução do acesso às infraestruturas de transportes e comunicações dificultaria o desenvolvimento econômico do bloco (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

Figura 08 – O projeto Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), 2014.



- | | | |
|---|--|---|
| ■ BÁLTICO-ADRIÁTICO | ■ ORIENTE-MEDITERRÂNEO ORIENTAL | ■ ATLÂNTICO |
| ■ MAR DO NORTE-BÁLTICO | ■ ESCANDINÁVIA-MEDITERRÂNEO | ■ MAR DO NORTE-MEDITERRÂNEO |
| ■ MEDITERRÂNEO | ■ RENO-ALPES | ■ RENO-DANÚBIO |

Fonte: Comissão Europeia, 2014.

De acordo o *Livro Branco*¹⁶ “*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*”¹⁷, desde o *Tratado de Maastricht* de 1992, projetou-se a modernização e interligação da rede viária dos Estados membros do bloco em uma rede coesa que articulasse e criasse nós na Europa com o uso de diferentes modalidades de transporte. Além disso, um dos pontos-chaves apresentados em *Maastricht* é o estabelecimento de uma Política Comum de Transportes. Tal Política tinha como princípios a coesão territorial e a proteção ambiental. São os objetivos precípuos do Livro Branco dos Transportes (2014): I) Reestruturar o setor rodoviário, visando melhorar infraestruturas e reforçar a segurança; II) Revitalizar as ferrovias, por meio de uma concorrência regulada, da definição de padrões de nível europeu a serem seguidos nos Estados e ampliando a velocidade média do transporte de cargas para 80 quilômetros/hora (km/h); III) Controlar o crescimento do transporte aéreo (entre 1974 e 1998 o transporte aéreo cresceu, em média, 7,4% ao ano); IV) Criação do “Céu Único Europeu” em substituição aos sistemas nacionais de controle do tráfego aéreo; V) Tarifação para desestimular o uso dos aeroportos em certos horários; VI) Criação de taxas nos combustíveis aeronáuticos para rotas servidas por trens de alta velocidade; VII) Fomento da multimodalidade, por meio de ligações entre hidrovias interiores e ferrovias – autoestradas do mar, criação de eclusas, propiciando o descongestionamento dos grandes eixos; 219 VII) Promoção de uma rede de trens de passageiros de alta velocidade; IX) Superação de gargalos como as travessias alpinas, os Pirineus. X) Apoio financeiro de até 20% para as Redes Transeuropeias; XI) Promoção de políticas de tarifação mais eficaz; XII) Pesquisa em tecnologias menos poluentes e mais eficazes; XIII) Direitos e deveres dos usuários; XIV) Inclusão de objetivos ambientais para médio e longo prazo (COMISSÃO EUROPEIA, 2011).

No *Livro Branco* estabelece-se também o instrumento utilizado pelo bloco para os investimentos e os fundos de capitais utilizados em projetos de infraestrutura, denominado de

¹⁶ A Comissão Europeia (2011) define o termo *Livro Branco* (Livre Blanc) como uma denominação dotada pela União Europeia para os documentos confeccionados pela Comissão Europeia. Esses documentos representam um plano de trabalho plurianual para determinado setor, sendo a gestão dos transportes uma atribuição compartilhada entre União e Estados Nacionais.

¹⁷ *Roteiro do espaço único europeu dos transportes - para um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos* (tradução livre).

“*Mécanisme pour l’interconnexion en Europe*^{18 19}”. Esse instrumento legal que entrou em vigor em 2013 e que consiste nos investimentos e ações de uma política territorial da criação da *Rede Transeuropeia de Transportes* (RTE-T), foi igualmente concebido para mobilizar investimentos privados que, na sua maioria, são utilizados nos projetos mais importantes para a conclusão da rede transeuropeia de transportes, tais como: a) os corredores principais, como mostrado na Figura 08 e; b) as seções transfronteiriças (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

No que concerne às infraestruturas, os objetivos são: concluir a rede transeuropeia de transportes; integrar de forma mais adequada os transportes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimo-fluviais numa cadeia logística sem descontinuidades; eliminar os principais estrangulamentos; e, construir as ligações que faltam (em especial, as ligações transfronteiras). De acordo com o documento da Comissão Europeia (2014), a manutenção e a modernização das infraestruturas europeias de transportes são realizadas com recursos e financiamento de fontes públicas e privadas. É importante salientar desse projeto composto no documento da Comissão Europeia (2011) que o financiamento desse mecanismo da instalação das infraestruturas e a formação das redes direcionam um montante significativo destinado para as regiões com problemas de dinamização econômica, em que *Nord-Pas-de-Calais* se encontra nessa situação por sofrerem com a crise de suas industriais tradicionais na segunda metade do século XX, o que explica parte da tentativa do *ajuste espacial* através das redes e da logística na área. Além disso, outras áreas destinadas são as transfronteiriças, critério também presente em *Nord-Pas-de-Calais*.

A França apresenta uma localização estratégica por articular a chamada Europa do Norte e a Europa do Sul, compondo um eixo de comunicação europeu majoritário em que se assiste importantes geoestratégias relacionadas a logística no contexto trabalhado nesta dissertação. Nessa configuração, a *situação geográfica* de *Nord-Pas-de-Calais* aparece como um elo importante na estruturação das redes europeias.

¹⁸ O Mecanismo Interligar a Europa - Regulamento (UE) n° 1316/2013 – entrou em vigor em 21 de dezembro de 2013 (JO L 348 de 20.12.2013) atribui fundos da União Europeia (UE) para acelerar os investimentos em projetos de infraestruturas nos setores dos transportes, das telecomunicações e da energia, a fim de impulsionar o crescimento econômico. O MIE apoia em particular os projetos que visam o desenvolvimento e a construção de novas infraestruturas e serviços ou a modernização das infraestruturas e serviços existentes (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

¹⁹ *Mecanismo Interligar a Europa* (tradução livre).

2.2 A França Metropolitana²⁰: integração europeia e a formação geoestratégica dos Carrefours no planejamento territorial.

Cobrando cerca de 550.000 quilômetros quadrados (BENOÎT; SAUSSAC, 2008), a França metropolitana possui uma *situação geográfica* favorável no contexto do continente europeu, uma vez que, o território francês é constituído por redes de transportes com eixos majoritários que comunicam as principais metrópoles europeias (como Londres, Bruxelas, Berlim, Amsterdã) com a capital Paris e com as outras regiões metropolitanas da França, como Lyon, Bordeaux, Lille, Strasbourg, Rennes, Marseille, Toulouse. Nesse cenário, a organização das redes francesas a partir de Paris tem origem na centralização política e administrativa que a capital francesa cumpre, conectando os demais centros econômicos do país (CLAVÉ, 2013). Além disso, os eixos majoritários também estruturam o fluxo de pessoas e mercadorias na Europa, tornando a França um espaço de integração no espaço europeu.

A França metropolitana é organizada como um território bem equipado e bem conectado ao espaço europeu e mundial, notadamente pela sua localização geográfica enquanto ponto de conexão das redes, denominado por Benoît e Saussac (2008), de “*Carrefour en Europe*”. Segundo esses autores, a França ocupa um espaço singular no principal eixo econômico europeu o que garante a fluidez econômica do bloco europeu, como discutido anteriormente. No entanto é importante salientar que esse desenvolvimento das redes europeias não condiciona todo o território e é marcante nos espaços selecionados (os nós viários), em que certas regiões metropolitanas francesas exercem papel decisivo na *conexidade* dos fluxos para a União Europeia.

Na França Metropolitana, os transportes terrestres (autoestradas e ferrovias) são densos e modernos. Uma apresentação geral das principais infraestruturas e modais mostra que, em relação ao transporte ferroviário, o território francês possui atualmente cerca de 32.000 quilômetros de vias férreas, sendo 2.600 quilômetros exclusivos para a alta velocidade (TGV) e que estão conectados com as principais ferrovias de alta velocidade da Espanha, Inglaterra, Itália, Bélgica e Alemanha. Tal fato permite que o modal ferroviário de passageiros ainda seja importante em comparação às autoestradas e aos aviões, pois a articulação pelo TGV reduz consideravelmente o tempo do percurso em médias distâncias e entre as principais metrópoles da França (Paris – Lille, Paris – Marseille e Paris – Strasbourg) e na Europa.

²⁰ De acordo com o INSEE (*L'Institut National de la Statistique et ses Études Économiques*) a França Metropolitana corresponde ao território da República Francesa localizada exclusivamente no continente europeu, incluindo a ilha de Córsega, cuja denominação não se refere aos departamentos de ultramar e territórios de ultramar tidos como França ultramarina.

Segundo Clavé (2013), os anos de 1930 são marcados pelo soerguimento do modal ferroviário através da fundação da *Société Nationale des Chemins de Fer Français* (SNCF), uma das principais empresas públicas francesas, que explora as vias férreas no transporte de mercadorias e de passageiros (vias clássicas e de alta velocidade) até hoje.

A renovação do quadro ferroviário se dá com os trens de alta velocidade cuja importância reside no próprio projeto de unidade do bloco europeu conforme Baudelle (2002). Desde sua construção, em 1981, através da inauguração da linha Paris – Lyon, o TGV permitiu a criação de nós que dinamizaram a interligação entre as cidades, uma vez que, o Estado francês planejou o seu crescimento econômico, tendo as redes de transportes como fator de organização de seu território para gerar pontos de densidades que seriam apropriados pelo capital. Esse caráter de *conexidade* de redes pode ser visto em Lille (círculo laranja) na Figura 09, em que a construção da *Lille Europe* dinamizou a metrópole de *Nord-Pas-de-Calais* ao criar uma infraestrutura que conecta essa área transfronteiriça por meio de seus nós de suas redes, com Londres, Bruxelas, Amsterdã e cidades alemãs, atraindo novos serviços para essa metrópole.

Figura 09 – As linhas de alta velocidade (TGV) na França e nos países vizinhos, 2015.



Fonte: SNCF, 2015. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Entretanto, no que se refere ao transporte de mercadorias, dados do INSEE de 2015 apontam que há uma progressiva baixa na escolha do modal ferroviário, desde 1972, ocasionada pela alta concorrência e eficácia do modal rodoviário, principalmente pelo quesito *porta a porta*

oferecido pelas autoestradas e o financiamento facilitado na aquisição de veículos. Os principais eixos de mercadorias pelo transporte ferroviário concentram-se atualmente em Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Strasbourg, Paris e Lille.

No que concerne ao transporte hidroviário, Clavé (2013) aponta que a França possui cerca de 8.500 quilômetros de cursos d'água e canais navegáveis, mas somente 2% do tráfego de mercadorias com a Europa são realizados por esse modal, diferente de outros países como a Holanda (30%) ou a Alemanha (12%). Para este autor, o quadro atual do transporte fluvial francês mostra que este é pouco desenvolvido e que está em declínio inflexível frente ao transporte rodoviário por vários anos após a década de 1960. Os portos marítimos são bem equipados e passam por processo de modernização pelo poder público, desde os anos 2000, mas sofrem a concorrência dos grandes portos europeus, sobretudo de Roterdã, afetando diretamente a dinamicidade do modal fluvial e marítimo francês.

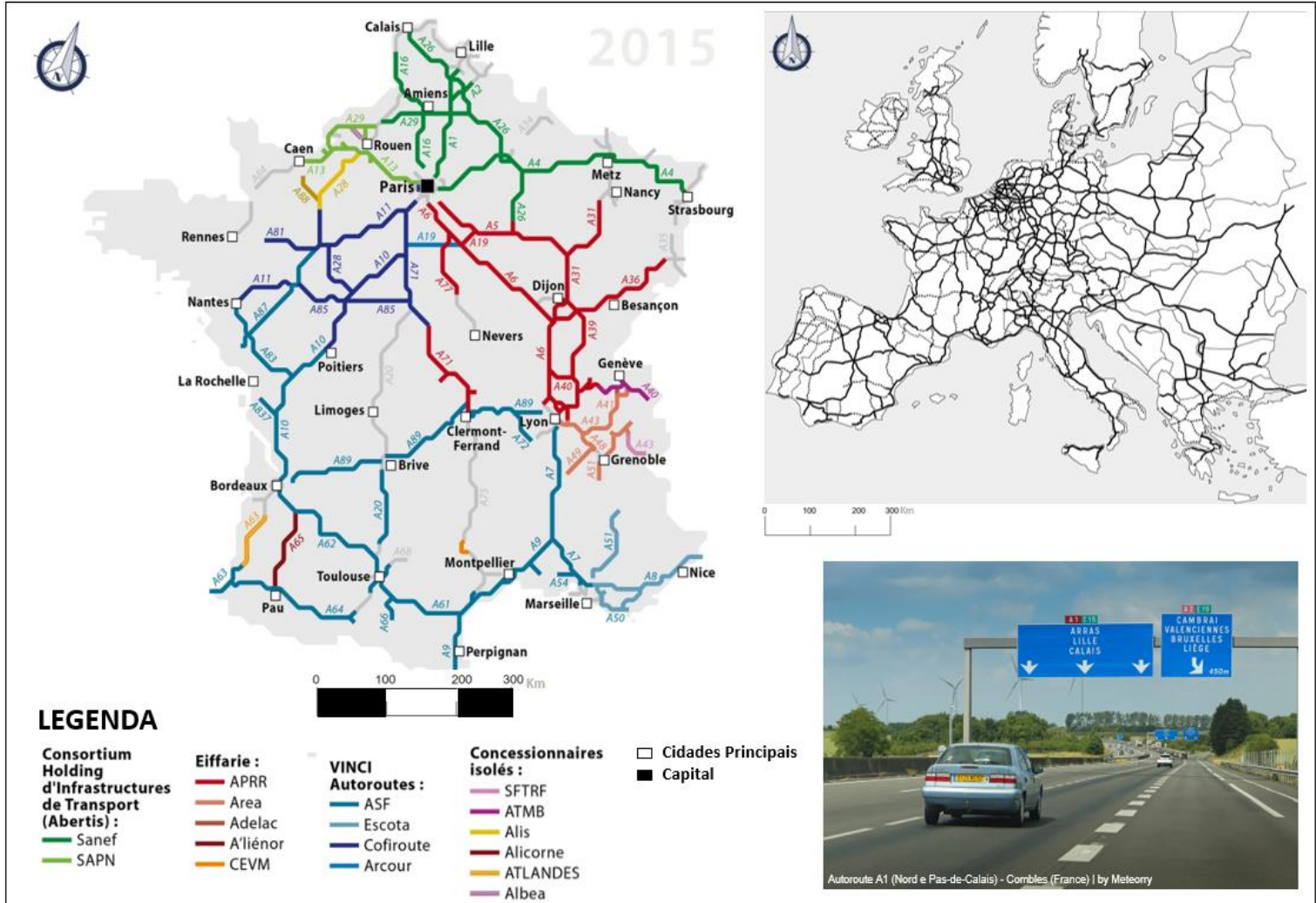
Os transportes aéreos, indispensáveis na dinâmica da globalização, são bem representativos na França. Segundo o INSEE, em 2015 o território francês computava cerca de 150 milhões de passageiros anuais em mais de 180 aeroportos, destes, 85 direcionados ao tráfego comercial. O mais representativo é o aeroporto internacional de Paris - *Aéroport Paris-Charles de Gaulle* com cerca de 60 milhões de passageiros, o sexto maior do mundo e uma das principais “portas de entrada” da Europa. O Estado francês teve um papel decisivo na dinâmica atual do tráfego aéreo, pois a partir da década de 1980 instala-se uma política de modernização e expansão dos aeroportos, em particular, nas grandes cidades regionais, eleitas, por sua importância econômica, como nós aeroviários internacionais e europeus.

Como na Europa, o território francês é estruturado sobretudo pelas *autoestradas*²¹ – vias expressas duplicadas que conectam o bloco europeu – contando com 11.000 quilômetros de autoestradas e 26.000 quilômetros de rodovias nacionais (CLAVÉ, 2013), assinalando uma forte utilização do modal rodoviário tanto para cargas como pessoas. São cerca de 40 milhões de veículos particulares em circulação – a população francesa é de cerca de 66,9 milhões, de acordo com o INSEE (2015) – marcando a forte utilização do transporte rodoviário de mercadorias e pessoas. A rede rodoviária francesa corresponde a 20% de toda a União Europeia, e na escala francesa, esse adensamento rodoviário gera um grande tráfego de pessoas e mercadorias, pelos quais, atualmente, 83% dos fluxos de passageiros e 75% do fluxo de mercadorias na França, são realizados pelo modal rodoviário (CLAVÉ, 2013). Os eixos prioritários de transportes e comunicação por autoestradas na França, mas que estão conectadas

²¹ Correspondente no Brasil a rodovias duplicadas.

à Europa são as autoestradas A1 (Paris – Lille), A4 (Paris – Strasbourg), A6 (Paris – Lyon); A10 (Paris – Bordeaux) e A7 (Lyon – Marseille), conforme a Figura 10 que ilustra as principais autoestradas francesas e suas concessionárias.

Figura 10 – A espacialização das principais autoestradas francesas e suas concessões, 2015.



Fonte: La Documentation Française - Le Moniteur des Travaux Publics, ADF, CNA, Sociétés concessionnaires, 2015. Adaptado: AQUILANTE, M.P., 2018.

Todavia, o cenário atual de uma França bem equipada no modal rodoviário tem origem na política do Estado francês a partir dos anos 1960, em um momento da necessidade de modernização de suas infraestruturas de transportes, sobretudo rodoviária, diante do contexto das discussões e necessidades apresentados pelo *Tratado de Roma*, em 1957.

Além disso, o aumento do tamanho das aglomerações urbanas, o afastamento entre o lugar de trabalho e a moradia e o crescimento horizontal das cidades são fatores somados que influenciaram diretamente o crescimento do tráfego de veículos nos países centrais, conforme apontado por Nobre (2010). Esse autor mostra que a expansão urbana e o aumento do consumo

e da produção de automóveis se fazem numa relação indissociável, porque a malha urbana, ou seja, a estruturação espacial da cidade, expande-se através dos sistemas rodoviários. Em outras palavras, a base material para a dinâmica e o fluxo na cidade, e entre cidades, realiza-se a partir do traçado de ruas, avenidas e rodovias, que ordenam e organizam o espaço urbano para o deslocamento de automóveis.

A reformulação das regiões metropolitanas nos países centrais e semiperiféricos, entre 1950 a 1980, é baseada na construção de vias expressas e na expansão residencial suburbana, tendo o rodoviarismo como intensa política pública, essencial para consolidar o modelo urbano norte-americano do pós-guerra, este baseado no conjunto: vias expressas, automóvel e subúrbio residencial (NOBRE, 2010). Esse modelo estadunidense se espalhou para a Europa abrindo margem para a indústria automobilística.

Essa ideologia contou também com a ação de políticos e técnicos. Um dos grandes mentores do rodoviarismo foi o engenheiro Robert Moses, coordenador do Departamento de Obras de Nova York e responsável pela reformulação da região metropolitana daquela cidade, entre 1949 e 1960, baseada na construção de vias expressas e na expansão residencial suburbana. Moses, por meio do IBEC (*International Basic Economic Cooperation*), fez consultorias para várias cidades do mundo, difundindo o rodoviarismo como política pública, sistema que foi peça fundamental para consolidar o modelo urbano norte-americano do pós-guerra. Baseado na tríade: vias expressas, automóvel e subúrbio residencial, esse modelo consolidou-se nos Estados Unidos e em várias cidades do mundo, abrindo frente para a expansão da indústria automotiva e para a especulação imobiliária (NOBRE, 2010, p. 02).

Soma-se ainda ao contexto do início da globalização, as novas condições de produção e a evolução do tipo e natureza das mercadorias, com maior necessidade de agilidade e logística, as quais fizeram com que os transportes de mercadorias fossem realizados pelas autoestradas/rodovias (maior dinamicidade) em comparação aos outros modais, tornando o modal rodoviário a principal opção para o deslocamento de pessoas e mercadorias na França. Na década de 1960, o Estado francês estimula o ordenamento de seu território a partir do modal rodoviário. Planejou-se a criação de 3.558 quilômetros de autoestradas com o intuito de concluir antes de 1975. Segundo Clavé (2013), nessa época são criadas diversas Companhias de Autoestradas, instituições públicas responsáveis pelo planejamento e execução dos eixos rodoviários. A exemplo, tem-se: *Société de l'Autoroute Paris-Lyon* (SAPL); *Société Française du Tunnel Routier du Fréjus* (SFTRF); *Société de l'Autoroute du Nord de la France* (SANF); *Société de l'Autoroute Paris-Normandie* (SAPN), além do *Caisse Nationale des Autoroutes* (CNA) a qual deveria fornecer às empresas os recursos financeiros necessários para a construção das seções.

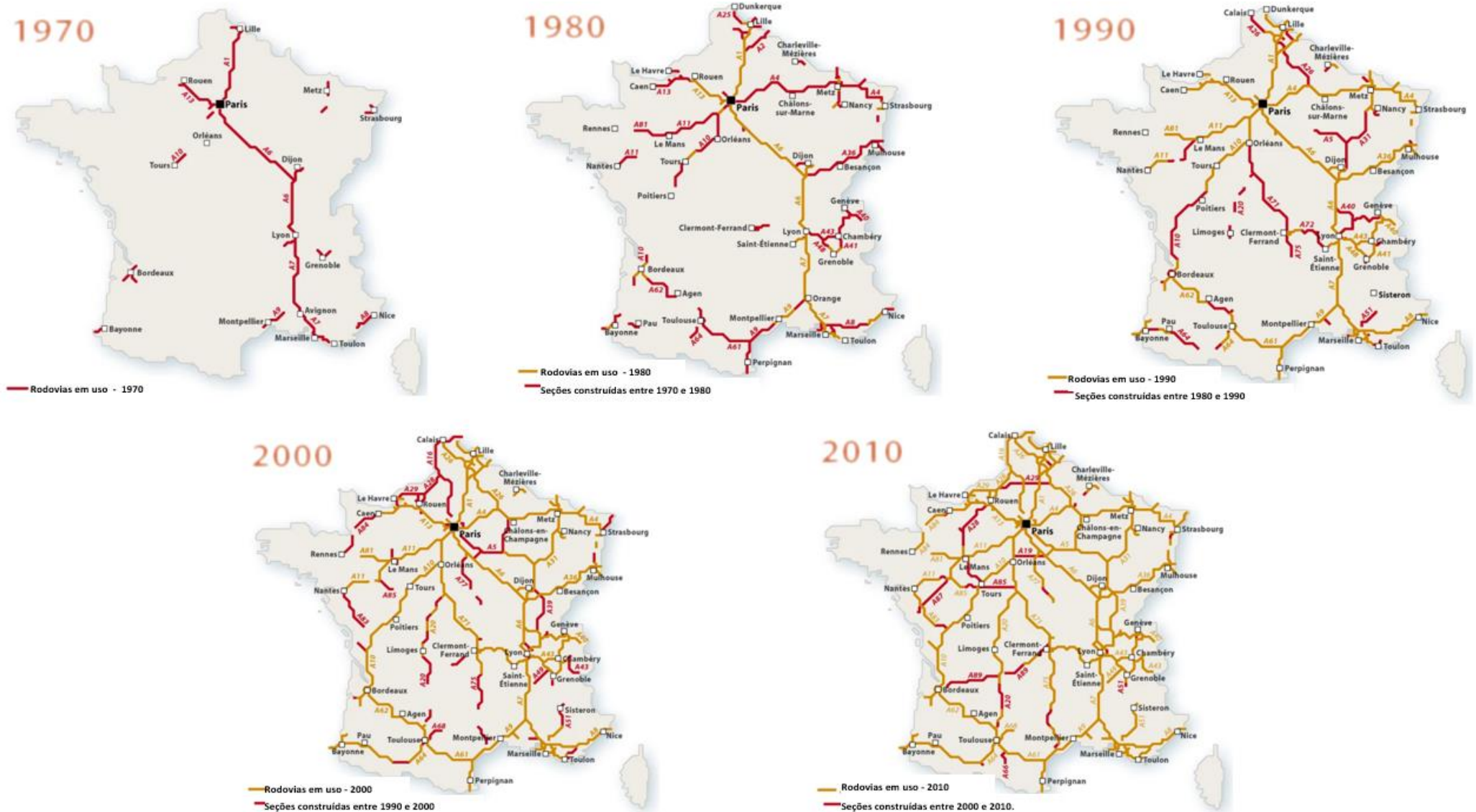
No início da década de 1970, a França contava com cerca de 1.000 quilômetros de modernas autoestradas, com destaque para a ligação norte e sul da França a partir da rodovia A1 (Lille-Paris) e seu prolongamento entre Paris e Lyon (A6). Já entre a década de 1970 a 1980 ocorre, segundo Clavé (2013) a primeira reforma do sistema rodoviário francês, em que o Estado publica um decreto autorizando a concessão de autoestradas a empresas inteiramente privadas. Esse fato faz surgir, por exemplo, companhias privadas responsáveis por executar projetos de autoestradas, porém com a organização do Estado francês.

O processo de planejamento rodoviário da França avança entre as décadas de 1980 e 1990. No ano de 1981, mais de 5.000 quilômetros de autoestradas já estavam construídos na França, sobretudo com ligações que possibilitam conectar as grandes metrópoles nacionais economicamente de maior relevância (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse) aos centros regionais (CLAVÉ, 2013). Seguindo esse princípio, no ano de 1988, o Estado francês apresentou um novo plano nacional de estradas – *Schéma Directeur Routier National* – que contemplava a construção de mais de 2.840 quilômetros de autoestradas, em 10 anos.

No ano de 2001, ocorreu a terceira reforma do sistema de autoestradas para atender às diretrizes europeias planejadas no *Tratado de Maastricht* (1992). A política das Redes Transeuropeia de Transportes projetada a partir de 1992 influenciou de forma geral o planejamento francês na viabilização de maiores infraestruturas de transportes que possibilitassem a articulação do bloco econômico. Nesse período foi criada a *Agência Francesa de Financiamento das Infraestruturas de Transportes* (AFITF) – *Agence de financement des infrastructures de transport de France* – elemento central do financiamento dos vários projetos de transporte (rodoviário, ferroviário, portuário e aéreo).

A Figura 11 mostra a evolução das autoestradas no território francês entre o período de 1970 a 2010, uma vez que os primeiros planos rodoviários nacionais com as autoestradas modernas surgiram na década de 1960 e se materializaram nas décadas seguintes.

Figura 11 – Evolução da instalação das autoestradas na França entre 1970 a 2010.



Fonte: La Documentation Française - ADF, CNA - Sociétés concessionnaires. Adaptado por AQUILANTE, M.P., 2018.

Observa-se também na Figura 11 a maior densidade da formação de *nós de conectividade* no centro e leste da França (Paris, Lille, Dijon, Lyon), os quais são formados para engendrar atividades econômicas como um instrumento estratégico no quadro do ordenamento territorial francês e do fortalecimento das redes europeias de transportes. Vale indicar que a construção das primeiras autoestradas a leste se conecta diretamente com a proposição da Banana Azul de Roger Brunet (1986), sendo que é no leste da França que há maior conexão com regiões historicamente industriais e mais dinâmicas economicamente. Tal estudo de Brunet (1986) permite visualizar que a instalação de autoestradas modernas no centro e leste da França segue o planejamento francês de se articular com economias mais sólidas e historicamente de industrialização forte como Bélgica, Alemanha, Reino Unido e Itália do que com a porção oeste (Espanha e Portugal).

Desta maneira ao debruçar-se sobre a temática da formação da rede rodoviária, por exemplo, verifica-se que essa dinamicidade dos transportes no território francês, bem equipado e bem conectado ao espaço europeu e mundial, não deve ser somente analisada ao nível das infraestruturas, que sem dúvida, são basais ao desenvolvimento e ao crescimento econômico francês, mas também devem ser considerados os planos viários e o planejamento de transportes, pois estas infraestruturas são frutos de políticas de ordenamento territorial, pela qual, perdura na França uma longa tradição. De acordo com Clavé (2013), a França possui uma tradição de “*Amanégement du territoire*”²² que remonta à modernização das redes viárias ainda no século XVIII e se prolonga ao longo do século XIX e se reforça na segunda metade do século XX diante das discussões do Tratados fundamentais para a articulação da União Europeia.

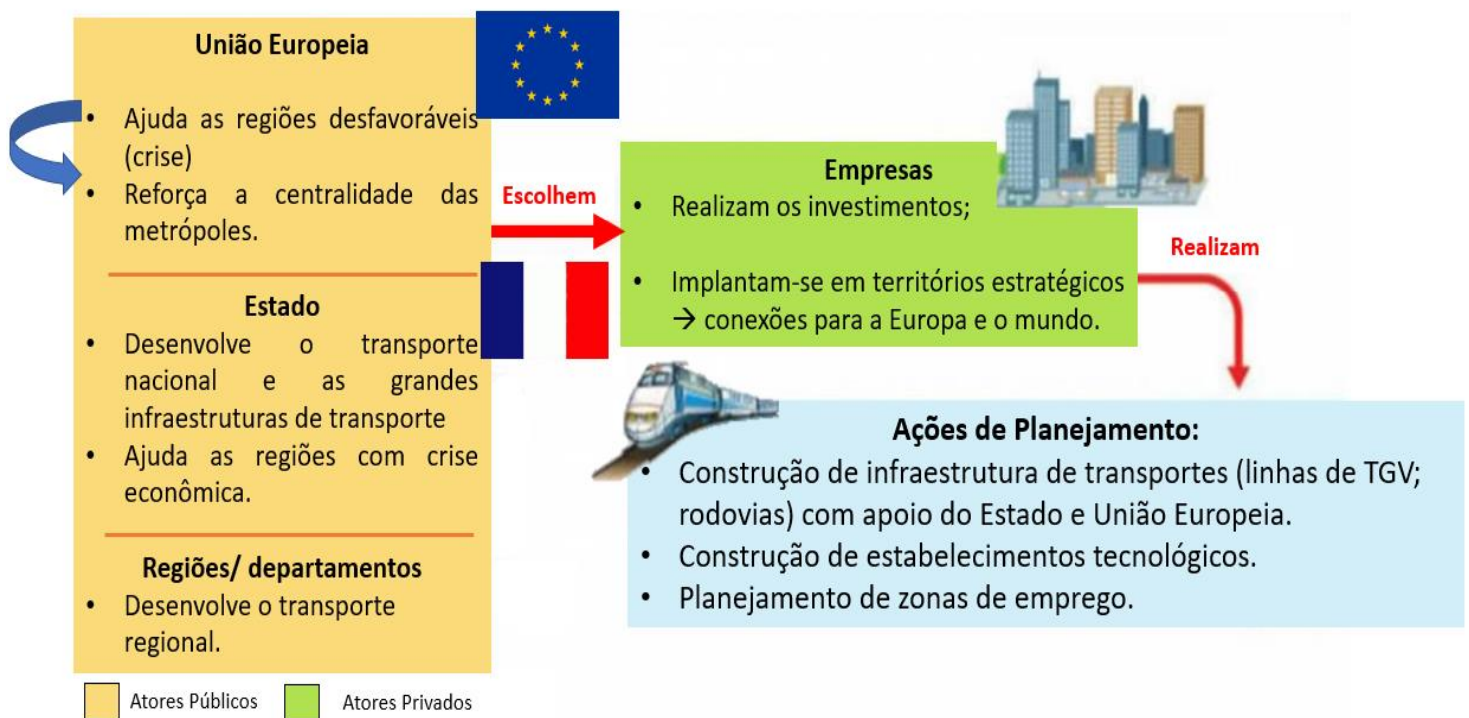
Nesse sentido, pode-se dizer que o cerne da política de ordenamento do território francês tem por objetivo dotar as regiões estratégicas de infraestruturas modernas de transportes cujo discurso da *equidade territorial* (CLAVÉ, 2013) presente no período visava eliminar as desigualdades espaciais e, ao mesmo tempo, incentivar o desenvolvimento social e o crescimento econômico, tornando as redes de transportes como o fator de organização do território e de desenvolvimento das regiões. Todavia, esse discurso de modernização acarretava na construção de importantes infraestruturas de transportes em locais geoestratégicos na França e não articulava todo o território francês, criando situações de desigualdades regionais entre as regiões servidas por grandes eixos e nós. Tal problemática indica que ao dotar de infraestruturas e projetos modernizantes regiões eleitas, o Estado francês não gerava uma situação de *equidade* em seu território, mas aprofundava a disparidade regional – a qual era seletiva, intencional e

²² *Planejamento do Território* (tradução livre).

coordenada pelas corporações/Estado – para a criação e modernização de nós das redes. Essa seletividade novamente reforça o caráter de poder e de ordenamento territorial das redes territoriais e das infraestruturas de transporte presente em Dupuy (1986).

O Estado francês, durante os anos de 1960 em diante com a associação de empresas privadas e a União Europeia (principal agente de fomento nas últimas décadas) formaram um conjunto importante na construção e modernização das infraestruturas de transportes. Segundo os autores Benoît; Saussac, (2008), os atores públicos são imprescindíveis no direcionamento do ordenamento territorial articulando-se em torno do bloco europeu; do Estado-Nacional; das regiões e dos departamentos. Todavia, na atualidade esses atores públicos criam parcerias com empresas (parceria público-privado) que realizam os investimentos nos territórios e são atraídas para regiões estratégicas de conexão. É a partir dessa parceria que se realiza a construção da infraestrutura de transportes (linhas de TGV; autoestradas); de estabelecimentos tecnológicos como polos avançados de pesquisa e tecnologia e do planejamento de zonas de emprego. Essa organização do processo de planejamento pode ser acompanhada na Figura 12.

Figura 12 – Organização do processo de planejamento das infraestruturas de transportes na União Europeia com destaque ao Estado Francês.



Fonte: Benoît; Saussac, (2008). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Esse planejamento atingiu de forma mais incisiva as regiões francesas que apresentavam reflexos estruturais da crise das indústrias tradicionais pós 1960 (indústria têxtil e mineração do carvão) devido à especialização econômica da área e à vulnerabilidade da escolha de uma matriz econômica, gerando desemprego, esvaziamento populacional, crise econômica. Nesse sentido, o planejamento tem como objetivo a *Reconversão Territorial* dessas regiões, apresentando as redes de transporte como uma das infraestruturas chaves para essa reconversão e atração de capitais.

Cabe ressaltar, que de acordo com Clavé (2013), as políticas de planejamento territorial foram conduzidas pelo princípio da *equidade territorial*, com o objetivo de equipar o território da França metropolitana por completo. Entretanto, os altos custos que envolvem equipar todo o território com redes modernas e rápidas, resultaram nas escolhas de certas regiões – sobretudo metropolitanas – e de eixos majoritários para o comércio francês e europeu, cujo planejamento incidiu na criação dos nós viários denominados de *carrefours européens* na língua francesa. O conceito de *carrefours européens* (“entroncamentos/cruzamentos europeus”) refere-se a uma geoestratégia marcada pela construção de eixos majoritários que incidiu na criação dos *nós viários* onde se visualiza com maior intensidade os fluxos (CLAVÉ, 2013). A qualidade da infraestrutura instalada paralelamente à *situação geográfica*, normalmente em zonas de indústrias tradicionais que entraram em falência, constitui-se em fator de *ajuste espacial* para a atração de novas empresas, sobretudo do setor logístico nessas áreas eleitas.

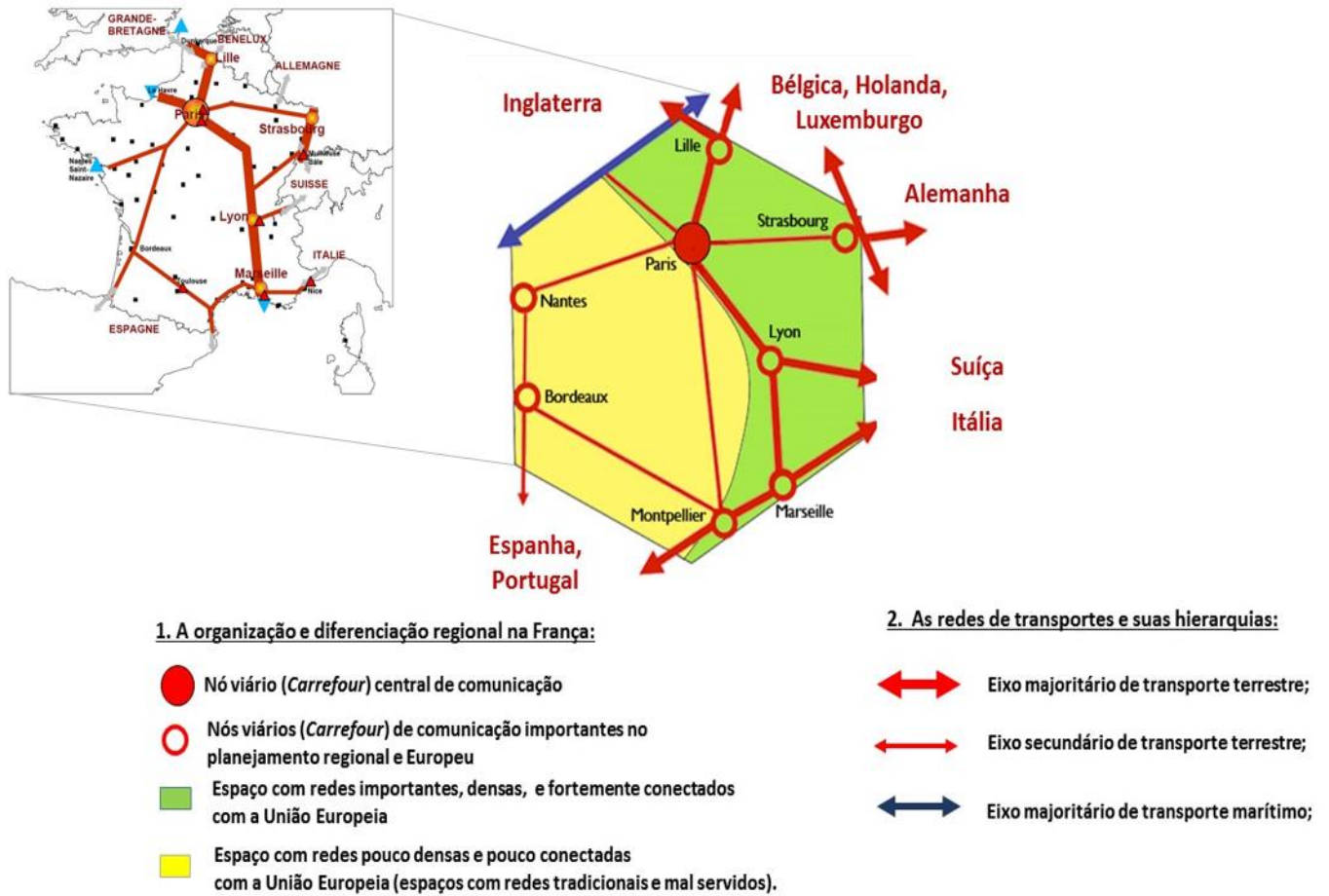
Essa política resultou num contexto onde a maior parte das atividades econômicas e a população na França, concentram-se sobre os nós viários, áreas metropolitanas e eixos estruturantes, os quais estão ligadas com a organização e planejamento do espaço do bloco europeu, em detrimento de regiões que não estão diretamente integradas.

Contudo, esse ordenamento territorial para Benoît; Saussac, (2008), criou uma dissimetria entre o leste e o oeste da França, uma vez que, o oeste caracterizou-se como um espaço com redes menos densas e poucos conectadas com a União Europeia, enquanto o leste é marcado por redes mais densas e conectadas a nível europeu, conforme Figura 13. Recuperase novamente o estudo de Brunet (1986) o qual permite visualizar que é no leste da França que se encontra a Megalópole Europeia, historicamente de industrialização forte como Bélgica, Alemanha, Reino Unido e Itália em comparação com a porção oeste (Espanha e Portugal). Isso resultará, a leste e no centro da França, um espaço mais densamente ocupado por técnicas e redes de transporte em comparação ao oeste, historicamente menos industrializado.

Sobre isso, Benoît; Saussac, (2008) mostram a relação entre as redes de transportes e o território francês, propondo que esse território se encontra compartimentado entre um espaço

econômico que apresenta diversos nós viários (*carrefours*) bem ligados entre eles, aparecendo redes de comunicação rápidas/modernas, conectadas à França, à União Europeia e aos espaços globais. Esse é o caso das grandes metrópoles (Paris, Lille, Estrasburgo, Lyon, Marseille e Montpellier), onde apresentam-se grandes densidades de redes de transportes, capitais e serviços logísticos. O segundo espaço, é constituído por redes tradicionais e que não podem atrair atividades mais modernas, estando diretamente subordinadas às áreas metropolitanas. Além disso esse espaço caracteriza-se por redes e fluxos menos intensos e menos conectados com a União Europeia, com exceção dos grandes eixos transeuropeus que articulam Bordeaux e Nantes. Na verdade, essa reflexão de Benoît; Saussac, (2008) indica uma forte concentração de redes e de dinamização do capital, principal na parte centro-leste da França e a menor dinamização das redes a oeste, conforme relacionado com Brunet (1986). Portanto, a análise de contextualizar os países vizinhos à França, relacionando-os com a proposição da Banana Azul e como isso repercute na organização do território francês, permite explicar o numeroso grau de *carrefours* na porção centro-leste gerando um espaço com redes mais densas em comparação ao oeste.

Figura 13 – A organização do território francês e de seu planejamento viário com a formação estratégica dos *carrefours* (conexidade das redes).



Fonte: Benoît; Saussac, (2008). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Nesse contexto, a lógica de organização das redes e do planejamento do território francês, acabam gerando desigualdades entre as regiões na França, o que manifesta as limitações do discurso da *equidade territorial* presente no ordenamento territorial a partir da década de 1960. A qualidade e a função que uma rede de transportes oferece é um fator essencial ao dinamismo econômico e à integração das regiões francesas com a União Europeia, tornando evidente a *conexidade* dos eixos viários franceses para o bloco europeu. Ao mesmo tempo, essa não integração das redes viárias ocorre de forma igualmente planejada por meio de estratégias adotadas pelos atores que exercem poder sobre os espaços, tornando evidente os processos de integração e de exclusão inerentes às redes (DIAS, 2000). Dessa forma, pensar o planejamento regional a partir do objetivo da reconversão econômica dos espaços, não exclui o processo inverso, no qual as estratégias de desenvolvimento regional, sob a ótica do capital, geram as contradições estruturais para a reprodução capitalista nos espaços.

Quando se dimensiona o esforço da formação da União Europeia, bem como a constituição da rede viária francesa para este estudo, percebe-se que nas duas análises *Nord-Pas-de-Calais* é colocado em evidência diante da *situação geográfica* em que ele se encontra. Evidencia-se a importância destes, bem como de seus nós de suas redes expressos, ao serem considerados um *Carrefour* no planejamento das infraestruturas de transportes. Cabe agora discutir como esse instrumento geoestratégico que consiste nas redes e na logística foi organizado na formação dos *nós de conexão* em pontos estratégicos de *Nord-Pas-de-Calais* por meio da *Reconversão Territorial*.

2.3 O ordenamento viário em Nord-Pas-de-Calais: a Reconversão Territorial como instrumento geoestratégico de modernização.

O *Nord-Pas-de-Calais*, possui conjuntamente 12.451 quilômetros² de superfície e está localizado na Região Política de *Hauts de France*, na fronteira setentrional da França com a Bélgica e o Mar do Norte – correspondendo a 2,3% da superfície total da França metropolitana (JEAN; VANIER, 2008). A população dos dois departamentos no ano de 2015 era estimada em 4,052 milhões de habitantes (Tabela 01) – 6,2% da população francesa, apresentando uma das maiores densidades populacionais da França - cerca de 326 habitantes por quilômetro², contra 115 habitantes por quilômetro² na média geral da França Metropolitana (INSEE, 2015). *Nord-Pas-de-Calais* também desempenha um papel essencial na estruturação do território francês e sua abertura econômica para a União Europeia por corresponder a uma zona fronteiriça de projeção transeuropeia (MENERAULT, 1998) a partir de seus nós de redes analisados.

Desde a década de 1990, o *Nord-Pas-de-Calais* se reforçou através de uma maciça política de *Planejamento Territorial* por meio da reconversão de áreas degradadas pela mineração e pelas indústrias têxteis – sobretudo da antiga *Bacia Mineira* – a fim de atrair novos investimentos a partir de um território pautado nos setores de logística, turismo e de serviços.

Tabela 01 – População de *Nord-Pas-de-Calais*, 2015.

<i>Nord</i>	2.588.100
<i>Pas-de-Calais</i>	1.464.000
<i>Nord-Pas-de-Calais</i>	4.052.200

Fonte : INSEE, estimations de population, 2015. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Em relação à sua economia, o *Produto Interno Bruto* (PIB) de *Nord-Pas-de-Calais* aumentou em média 1,3% por ano entre 1990 e 2011, com um PIB regional em 2012 de 103,2 milhões de euros, sendo uma das áreas que mais produzem riqueza na França (INSEE, 2012b). Este valor é levemente inferior ao registrado na França metropolitana de mais de 1,4% (INSEE, 2012b).

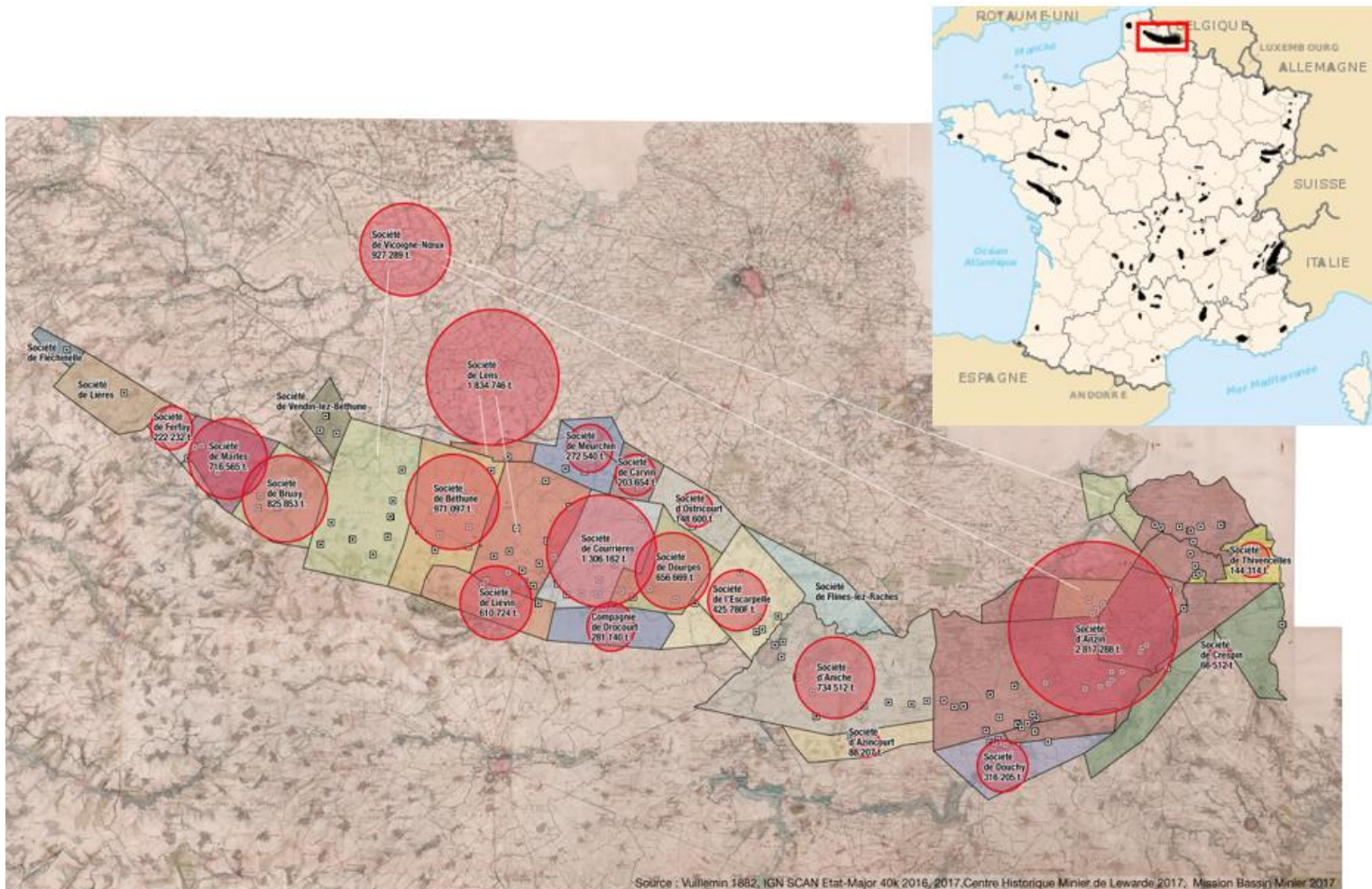
A importância econômica de *Nord-Pas-de-Calais* (5,1% do PIB francês) permanece inferior ao seu peso demográfico (6,2% da população francesa) (INSEE, 2012a). Na verdade, o PIB *per capita* de *Nord-Pas-de-Calais* ainda está abaixo da média nacional apesar de uma recente recuperação devido ao aumento das taxas de emprego regionais. Desde o fim da II Guerra Mundial a área apresenta mutações de seu ciclo da economia, havendo momentos de prosperidade e crises que transformaram profundamente o tecido produtivo e social de *Nord-Pas-de-Calais*, sobretudo na Bacia de Mineração (*Bassin Minier*).

2.3.1 A Bacia Mineral de *Nord-Pas-de-Calais*: a especialização econômica da mineração e a crise das indústrias tradicionais.

Entre 1720 – início da exploração das primeiras minas de mineração do carvão (*fosses d'extraction d'une mine de charbon*) – até 1960 com o *Plano Jeanneney* – plano que previu a redução gradual da exploração – a Bacia de Mineração de *Nord-Pas-de-Calais* foi considerada, segundo Leboutte (1997), a maior bacia carbonífera francesa, sendo um pilar fundamental para a economia e que contribuiu decisivamente para o desenvolvimento industrial do país. Também foi predominante na economia local e regional.

É importante destacar que a exploração da bacia seguiu dois ciclos como apontado por Schmitt *et al.* (2018). Desde o início do século XVIII até meados do século XIX, a atividade mineira permaneceu restrita às minas de carvão localizadas no Departamento do *Nord*, próximas à cidade de Valenciennes, cujas fossas eram de empresas mineradoras como a Anzin e a Aniche. Além disso, dando continuidade ao primeiro ciclo, ocorreu a descoberta do depósito no Departamento de *Pas-de-Calais*, na década de 1850, moldando a área de atuação das empresas da bacia mineira (Figura 14). Nessa época o carvão já era considerado uma matéria-prima essencial na produção industrial e sua exploração era latente. Esses fatores permitiram a instalação de uma série de empresas privadas particularmente poderosas e prósperas no final do século XIX.

Figura 14 – Espacialização das empresas de mineração na bacia mineral de *Nord-Pas-de-Calais* em 1893.



Fonte: SCHMITT et al. 2018.

O segundo ciclo ocorreu entre 1946 a 1960, quando as fossas da Bacia foram nacionalizadas e geridas pela empresa *Houillères du Bassin Nord-Pas de Calais* (HBNPC). O recurso de carvão era uma fonte de riqueza econômica e financeira, particularmente fiscal. Para Schmitt et al (2018), a taxação da mineração foi uma forma interessante de arrecadar benefícios e lucros para as autoridades públicas, estaduais e locais dando força ao poder econômico e político do Estado nessa atividade. No entanto, na década de 1970 em diante *Nord-Pas-de-Calais* enfrentou uma grave crise das indústrias tradicionais devido ao cenário e às alterações internacionais e nacionais que serão apresentados.

O contexto do desenvolvimento econômico de *Nord-Pas-de-Calais* está ligado ainda à industrialização desde o século XIX, que gerou forte crescimento industrial e urbano. Este crescimento industrial foi baseado sobretudo nas indústrias têxteis, na mineração e na siderurgia acompanhado de crescimento populacional exponencial. Nesse cenário *Nord-Pas-de-Calais*

desenvolveu-se sobre uma importante especialização econômica e de empregos, com grau de inovação limitado pela dependência desses setores. As marcas da atividade mineral podem ser encontradas até hoje no território como patrimônios do desenvolvimento cultural, social e econômico daquela época, conforme ilustra Schmitt et al (2018):

Durant près de trois siècles, le charbon a été la principale ressource industrielle et économique du Bassin minier *Nord-Pas de Calais*. En la période d'économie postindustrielle actuelle, le charbon reste indirectement, et plus modérément, une ressource et une promesse. En effet, passés du statut de séquelles à celui d'héritage(s), le patrimoine et les paysages modelés par l'activité minière sont aujourd'hui majoritairement perçus comme une nouvelle ressource et richesse de développement culturel, social et économique du territoire (SCHMITT et al, 2018 p. 03).

A área da bacia mineira em *Nord-Pas-de-Calais* foi fortemente povoada na época da mineração do carvão, sendo caracterizada pela alta densidade demográfica e uma sucessão de *comunas*²³ de tamanhos intermediários, articuladas em torno das cidades centrais. A forma urbana expressava a especialização econômica da extração mineral que se organizava para atender essa demanda. Dessa forma, a forma urbana é marcante diante do processo do capitalismo industrial, o qual criou uma estrutura e seguiu funções ordenadas, sobretudo na área central das cidades industriais europeias em geral, durante o século XIX. Ela é por excelência a forma das cidades capitalistas, as quais constituem objetos de análise pertinentes à história, como produtos das relações sociais impressas no espaço. Para Cury (2010) ao analisar as cidades capitalistas, observa-se que:

[...] elas [as cidades] podem ser denominadas capitalistas pela especificidade de sua forma e de seu conteúdo. Não resultaram de um aumento quantitativo dos mercados, dos mercadores e do comércio. São o produto acabado de um modelo de organização social e econômica que denominamos capitalismo (CURY, 2010, p. 09).

Essa etapa do capitalismo industrial assentava-se na produção de mercadorias para o consumo interno e externo, fortalecendo a economia nacional dos países industrializados europeus. Nesse período, Marx (1988) enfatiza uma série de características que sustentam e articulam a atividade do capitalismo industrial, onde pode-se identificar como característica uma estrutura ligada essencialmente à atividade industrial de manufaturas têxteis com a exploração de recursos energéticos para sustentar essa industrialização. A exploração de recursos minerais, como o carvão, era basilar para fomentar a energia motora da circulação e

²³ A *commune* (Comuna) refere-se a uma escala de municipalidade no Estado Francês. Para o INSEE, é a menor escala na subdivisão administrativa. Essa municipalidade é administrada por um prefeito e um conselho municipal.

da produção de mercadorias e do capital. Como mostra preciosamente Hobsbawn (2000), era o carvão a matriz energética fundamental da época, sobretudo na segunda metade do século XIX, o qual dava condições para a formação de ferrovias, a articulação e a formação de cidades – rede urbana – e o processo de industrialização que ocorria de forma concomitante.

Frente a esse contexto, o capitalismo industrial colocou a cidade como a melhor expressão da acumulação ampliada da riqueza. De acordo com Marx (1988) e Engels (1985) é no espaço urbano que o capitalismo pôde organizar sua estrutura de funcionamento e ação, a partir de formas funcionais de concentração. Em outras palavras, os autores argumentam que o espaço urbano no capitalismo industrial do século XIX é um elemento central estratégico de acumulação capitalista, pois ele por excelência exhibe a forma e a função de concentração de mão de obra e de mercado consumidor. Desse modo, a cidade impulsionada pela atividade industrial, formava uma concentração expressiva de populações na Europa, na qual os indivíduos se concentrava em cada vez maior número nas grandes cidades em razão aos *enclosures* praticados no espaço rural britânico (HOBBSAWN, 2000). Consoante a essa discussão, Cury (2010) analisa a cidade capitalista industrial em relação a sua forma e conteúdo e apresenta a dialética entre o par sociedade/materialidade no espaço com o processo de acumulação capitalista:

Assim como o mercado capitalista não foi somente o resultado da expansão contínua e acelerada das trocas mercantis, as cidades capitalistas também não surgiram apenas como consequência natural do crescimento extraordinário do comércio e dos centros urbanos. Elas têm uma natureza própria. Sua forma e seu conteúdo expressam um novo arranjo econômico e social. Nelas se imprime o selo de uma sociedade que se estrutura e se reproduz tendo como eixo principal o processo de acumulação de capital (CURY, 2010, p. 04).

Ao analisar as características de importantes cidades industriais inglesas do século XIX, Engels (1985) demonstra que a industrialização gera um elevado crescimento demográfico e econômico. O autor demonstra que Londres, a capital do Império Britânico no período, se transformou rapidamente após um surto demográfico. Engles (1985) mostra que a estimativa do número de habitantes de Londres saltou de 1 milhão de habitantes em 1800 para 6,7 milhões de habitantes em 1900, evidenciando o papel da industrialização para a formação dos núcleos urbanos. Esses dados são reforçados no estudo de Codrington (2016) o qual apresenta um gráfico da evolução da população londrina entre o século XVIII ao século XXI. Em todos os Estados Nacionais europeus em processo de industrialização, a revolução demográfica está associada e desencadeia processos semelhantes de crescimento e concentração urbana.

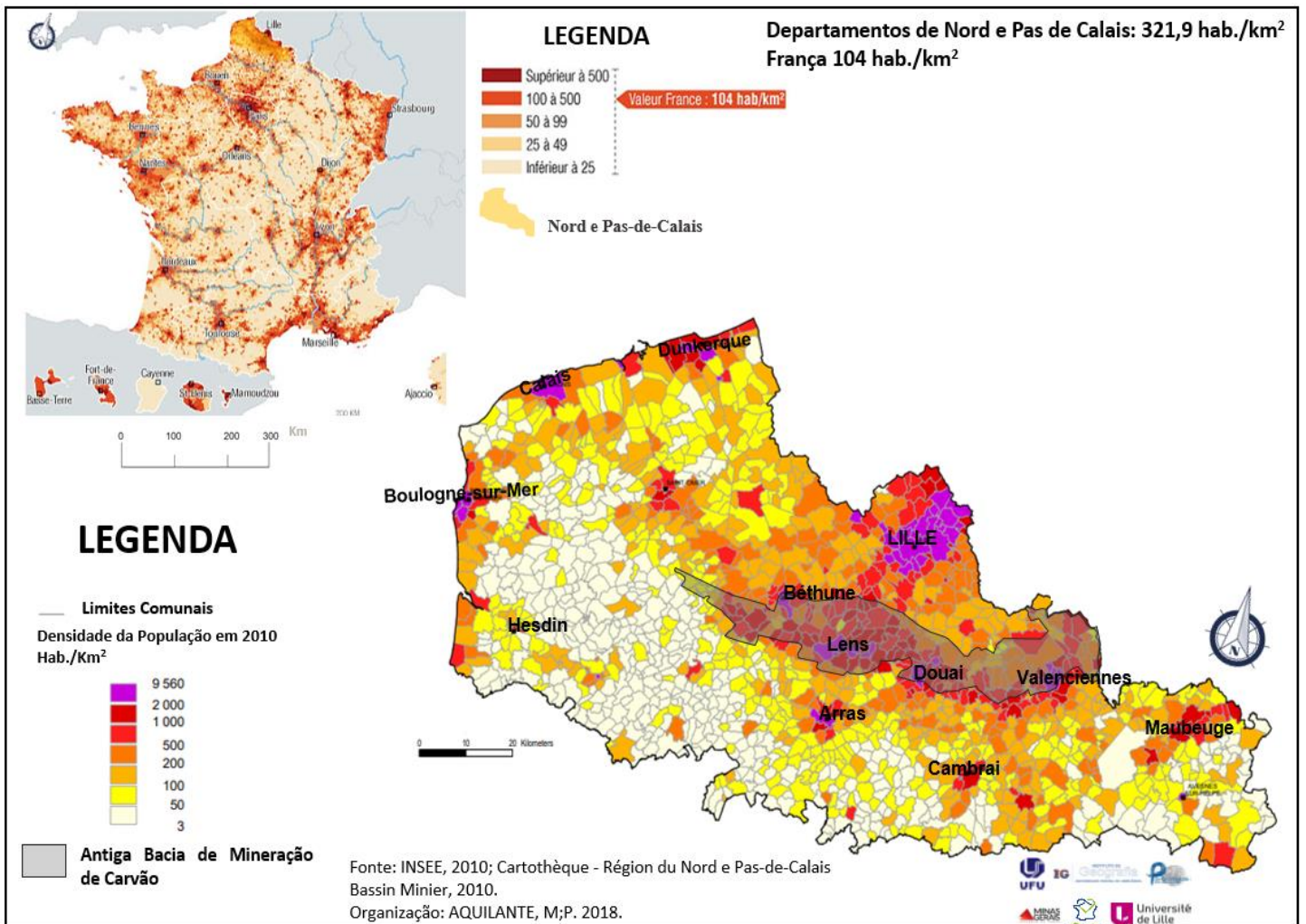
Essa dinâmica impressa pelo capital industrial reorganizou o espaço urbano e construiu uma estrutura que criou, na apropriação do solo urbano, a distribuição e distinção dos espaços entre as classes sociais. Forma e função analisadas em Santos (1994) refletem o modelo de cidade que predomina no capitalismo, transformando o solo urbano em instrumento da própria acumulação e de segregação socioespacial.

O processo e a estrutura da forma urbana da cidade capitalista e de suas funções estiveram estrategicamente, segundo Harvey (2005), alinhados a um padrão de apropriação e utilização do solo urbano pelo capital, o qual tendeu a generalizar-se por todas as cidades do capitalismo. Portanto, há uma dialética estabelecida entre o processo de industrialização e a urbanização. Harvey (2005) e Lefebvre (1999) indicam que as indústrias e cidades desenvolveram-se juntas, muitas vezes umas dando origem às outras. Não foram raros os casos de imensas redes urbanas criadas a partir da expansão industrial. Diante do exposto, identifica-se que coexiste uma ligação estabelecida entre a realidade socioeconômica e as características espaciais inerentes ao processo de urbanização, uma vez que, na formação do espaço urbano, o modo de produção torna-se inseparável da produção do espaço (HARVEY, 2005).

Quando se associa essa discussão com a escala de análise proposta, conclui-se que a industrialização de *Nord-Pas-de-Calais* no século XIX durante a Revolução Industrial francesa, gerou uma organização espacial e uma rede urbana na área articulada por uma rede de transportes que atendia a atividade de mineração de carvão. As primeiras ferrovias foram construídas entre 1835-1840 atendendo as atividades iniciais de mineração na antiga Bacia Mineira (FLOIRAC; MERCIER, 2013). Essa especialização produtiva, apontada por Dormand (2001), insere o contexto da mineração do carvão utilizado na industrialização e modernização²⁴ da economia francesa. A forma urbana relacionada a essa atividade econômica estava expressa em cidades industriais, como exemplo Lens, uma das principais áreas urbanas da *Bassin Minier* e estabeleceu-se um crescimento populacional rápido e polarizador nos limites da bacia de mineração (DORMAND, 2001), como indicado na Figura 15.

²⁴ Utiliza-se o conceito de modernização discutido em Castilho (2011). A modernização se apresenta como um projeto da modernidade feita a partir de uma ideologia desenvolvimentista, do progresso e da racionalidade. Como expansão do modo de produção capitalista pelos lugares, ela se estabelece a partir de dois modelos principais: um político e ideológico; e outro de base técnica e infraestrutural. Nesse sentido, os atores hegemônicos, renovam constantemente os instrumentos e as relações de produção assim como os discursos (do que a ciência não se isenta) que justificam e até “naturalizam” a modernização como um processo necessário ao “progresso social” (CASTILHO, 2011, p. 01).

Figura 15 – A Bacia Mineral de *Nord-Pas-de-Calais* e a concentração da população, 2010.

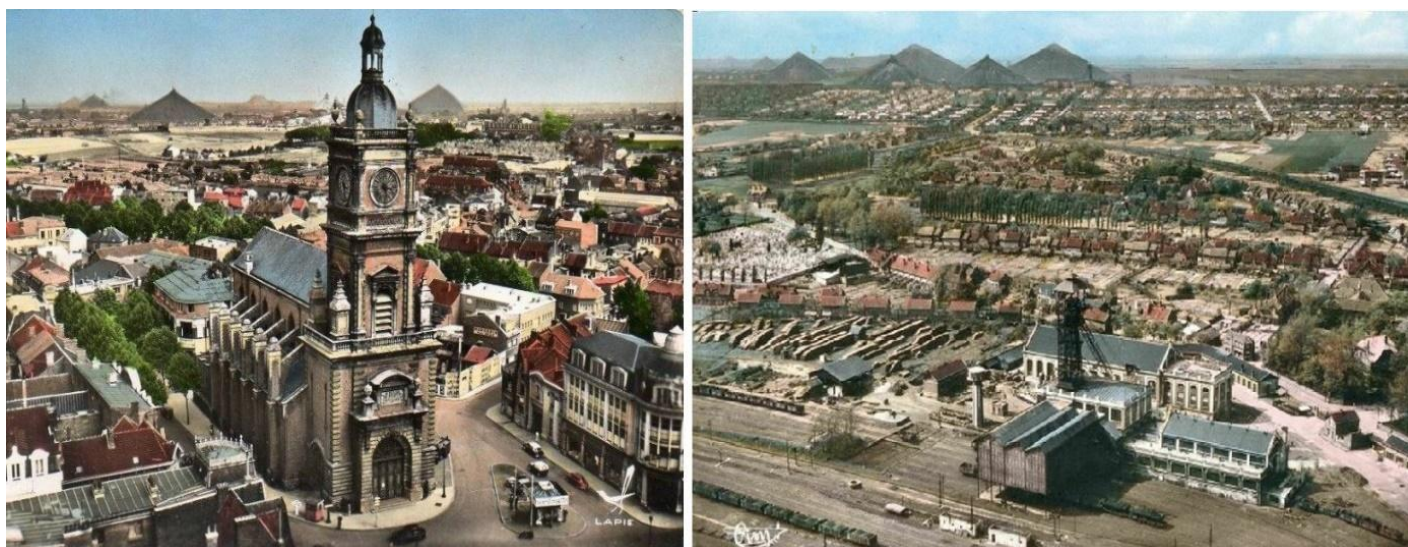


Fonte : INSEE, 2013 ; Bassin Minier, 2010 e Cartothèque - Région du *Nord-Pas-de-Calais*. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Nessa relação entre a exploração mineral e a produção do espaço urbano da cidade industrial e o rápido crescimento urbano, Lens organizava-se de forma a atender essa especialização produtiva voltada à exploração do carvão mineral concentrando a mão de obra utilizada nas minas de carvão nas fossas de mineração e nos *terrils*²⁵, conforme observa-se na Figura 16.

²⁵ Um terril é uma colina artificial construída por acúmulo de resíduos de mineração. São subprodutos de mineração compostos principalmente de xistos e em quantidades menores de arenito. Na área de mineração do norte da França, 340 terrils foram identificadas na década de 1970, após o fim da exploração mineral (DORMAND, 2001, p. 45).

Figura 16 – Área central de Lens, com destaque a Igreja (Église Saint-Léger). Área de Mineração com os *terrils* ao fundo e os bairros operários no entorno, marcando a especialização da cidade e sua organização produtiva.



Fonte : LAPIE, Préfecture Ville de Lens. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Entretanto, essa importante especialização resultou num grau de inovação e de diversificação de atividades econômicas extremamente limitado de acordo com Dormand (2001). Ocorrem três grandes motivos que são observados para contextualizar os motivos que resultaram na crise das indústrias tradicionais de *Nord-Pas-de-Calais*, sobretudo a mineração. Para explicar o declínio da extração do carvão mineral, três razões são mencionadas por Dormand (2011) como: a) o esgotamento do depósito mineral; b) o preço de custo da mão de obra; c) a concorrência com outras fontes de energia.

Sobre o primeiro ponto, o autor chama a atenção para os limites geológicos do depósito de carvão de *Nord-Pas-de-Calais*, sobretudo na parte ocidental da bacia de mineração, onde os primeiros fechamentos de fossas minerais ocorreram com maior força a partir dos anos 1960 pelo início do esgotamento dos recursos minerais. Apesar de toda a bacia não estar esgotada, o principal problema foi o preço do custo dessa extração, ou seja, sua viabilidade. Segundo Dormand (2011), a exploração do depósito da *Bassin Minier* tornou-se difícil, pois os veios minerais de carvão daquela bacia, são geologicamente mais estreitos e a partir da escassez das áreas mais acessíveis tornou-se menos rentável e muito mais difícil o processo de exploração aliado com o fator da limitada tecnologia local. Em comparação com a Região francesa da *Lorraine* (Lorena), por exemplo, as máquinas eram mais eficientes e os veios minerais maiores, o que direcionava a uma exploração mais rentável com maiores investimentos do estado francês. Para se ter uma ideia do panorama geral, o rendimento da exploração do carvão no final da década de 1970 em *Nord-Pas-de-Calais* permaneceu abaixo de 2 milhões de toneladas,

enquanto chegou a mais que o triplo em *Lorraine*, explica Dormand (2011). Em termos de comparação, a produção máxima do período do pós-guerra foi atingida em 1952, com 29 milhões toneladas. Já em 1974, a produção caiu para 9 milhões toneladas e no final de 1978 para 2 milhões de toneladas (DORMAND, 2011). Ademais, soma-se ao fato de que existiam dificuldades financeiras relacionadas com a modernização de equipamentos a fim de aumentar a produtividade de extração de carvão em *Nord-Pas-de-Calais*.

Um outro elemento de explicação para a crise é o oneroso custo salarial que foi somado com o esgotamento mineral de parte da Bacia. A mineração de carvão é de fato uma atividade econômica industrial de grande utilização e exploração de mão de obra. Ao salário mínimo dessa mão de obra altamente especializada na extração do carvão, mas não qualificada, são adicionados benefícios aos trabalhadores, em termos de moradia, cobertura de saúde, aposentadorias e pensões, relacionadas à natureza perigosa do trabalho, juntamente ao contexto de políticas do *Welfare State* na Europa. Portanto a mão de obra mineradora na *Bassin Minier* era onerosa e em além disso, esse custo estava inserido em um cenário de uma região com menor produtividade de extração de carvão por ano. Com isso, Dormand (2011) apresenta que o dispendioso custo da mão de obra e a diminuição da extração do carvão em *Nord-Pas-de-Calais* tornaram as minas menos viáveis em comparação com outras regiões francesas – com equipamentos mais modernos e maior produtividade – e até mesmo estrangeiros. Para Dormand (2011), tornou-se mais lucrativo empreender esforços de políticas de *Amanégement du territoire* incentivando a *Reconversion Territoriale* do que subsidiar a extração mineral nessas condições mencionadas.

O último fator trabalhado por Domand (2011) para compreender o declínio da extração do carvão mineral consiste, segundo o autor, na concorrência com as outras fontes de energia, como o petróleo. Os anos 1960 apresentaram uma explosão do consumo desta energia em escala mundial no contexto da propulsão do rodoviarismo num capitalismo fossilista de acordo com Porto Gonçalves (2006)²⁶. Na França é possível identificar nesse período um maciço instrumento de ordenamento territorial com a criação de rodovias que articulam Lille, Paris e Marseille, e a utilização do automóvel e de caminhões em larga escala, como já dito. A exploração do carvão foi direcionada para áreas mais viáveis, como a Região de *Lorraine*, somado com uma ação geopolítica do Estado francês de intervenções no Oriente Médio visando estabelecer relações de importação de petróleo daquela área, já que o petróleo apresentava maior potencialidade energética na utilização industrial. A crise na *Bassin Minier* em *Nord-*

²⁶ Para maiores informações, consultar PORTO GONÇALVES, Carlos Walter. *A globalização da natureza e a natureza da globalização*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

Pas-de-Calais, indica, portanto, que a principal fonte da concentração de capital do Norte da França foi afetada pela mudança da matriz energética, o que inviabilizou a economia na área.

Deste modo, a partir dos fatores elencados, com efeito a alteração da matriz energética para o petróleo a partir da década de 1960/1970 (HARVEY, 2005), além da transformação do modelo produtivo dentro do modo de produção capitalista – do fordismo para a chamada acumulação flexível – resultou sobre *Nord-Pas-de-Calais* e especialmente sobre a área da antiga bacia mineira, uma grave recessão econômica com o fechamento das minas de carvão. Em outras palavras a alta especialização de *Nord-Pas-de-Calais* em estruturas econômica fordista e não flexível, somada com as questões internas mencionadas (esgotamento parcial do depósito mineral e o alto custo da mão de obra), tornaram incompatíveis a persistência dessa organização espacial marcada pela exploração mineral.

O fechamento das minas de carvão e a conseqüente especialização nesta atividade produtiva, resultou no aumento do número de desempregos, marcando a crise das atividades econômicas tradicionais (INSEE, 2009). Em decorrência desse efeito, o declínio econômico de *Nord-Pas-de-Calais* tornou-se evidente em comparação com as regiões da França que se articularam à globalização (*Île de France, Provence Alpes-Côte d'Azur*). Floirac e Mercier (2013) discutem exatamente esses fatores internos e externos que levaram à crise da mineração em *Nord-Pas-de-Calais*. Os autores apontam que:

[...] a partir da década de 1960, a Região foi fortemente atingida pela crise econômica global. A crise desencadeada pelo choque do petróleo na década de 1970, somada a alteração da matriz energética do carvão para o petróleo e pela concorrência com outras regiões da França e da Europa, abalou as estruturas econômicas de *Nord-Pas-de-Calais*, fato que resultou num intenso declínio das indústrias tradicionais da Bacia Mineira, acentuando a crise e os índices de desemprego e pobreza. Aliado a isso, o alto grau de especialização dessa região industrial voltada à atividade de mineração, aprofundou a crise com a falta de inovação local (FLOIRAC; MERCIER, 2013, p. 92).

Segundo o INSEE (2009), a estrutura do setor produtivo de forma especializada, como no caso da região da antiga Bacia Mineira voltada para a exploração do carvão, pode ser uma fonte de fragilidade frente a eventos imprevistos, como uma crise econômica no curto prazo ou a emergência de uma nova tecnologia ou matriz energética, com conseqüências a longo prazo. Portanto, uma área altamente especializada sob uma determinada atividade econômica, ou que concentra a maior parte de seu trabalho em um pequeno número de instalações está mais suscetível a crises e de alta vulnerabilidade durante uma recessão (INSEE, 2009). Como a área estava altamente especializada na extração do carvão e com a qualificação profissional direcionada exclusivamente para este fim, o processo de crise afetou diretamente e

intensamente a população da antiga bacia mineira, a qual não estava qualificada para reconverter espontaneamente para outras atividades produtivas, aprofundando, dessa maneira, o desemprego e as desigualdades socioeconômicas, após o fechamento progressivo das minas de extração do carvão a partir da década de 1960.

2.3.2 A *Reconversão Territorial* em *Nord-Pas-de-Calais*: o ajuste espacial após a crise das indústrias tradicionais e a formação das redes de transportes modernas.

A partir do final da década de 1970, com a evolução do meio técnico-científico-informacional apresentado por Santos (2004), o modo de produção capitalista passou por uma nova fase gerida a partir da financeirização da economia (CHESNAIS, 2005) com circuitos econômicos mais integrados e dinâmicos articulados em redes, na qual a logística assumiu papel capital na articulação dos territórios. Essa estrutura é a base para compreender o processo de globalização analisada por Benko (1996).

Ademais, a chamada economia *fossilista* apresentada em Harvey (2004) e também por Altvater (1995) ao se referir que o sistema econômico e político capitalista acaba por privilegiar uma determinada estratégia energética (petróleo), confere uma nova realidade, pautada na força do capital das multinacionais automobilísticas, da construção civil e da indústria petrolífera, as quais, reorganizaram a matriz energética desse período articulada aos hidrocarbonetos, levando ao declínio das áreas especializadas na mineração do carvão.

Conforme apresenta Altvater (1995) e Harvey (2004), através da extração e refino de petróleo, obtém-se o combustível necessário para a indústria bélica e seu movimento; para a produção de fármacos; de fertilizantes; e de energia para as indústrias e automóveis. Por consequência, essa nova reconfiguração da produção e de mercadorias, permite a expansão do capitalismo para novos espaços, conforme salienta Altvater (1995, p.29) “uma sociedade industrial capitalista é expansiva no tempo e no espaço”.

Ou seja, os autores indicam que no contexto do capital financeiro, o petróleo se estrutura como o “combustível” necessário para o motor capitalista dos Estados-nacionais, das empresas e corporações transnacionais, pelo qual seu controle e domínio é fundamental na hegemonia de um Estado frente a um quadro de concorrência global entre as hegemônias regionais. Conseqüentemente seu controle leva a maiores acumulações de capital e de poder às empresas e ao Estado diante dessa configuração.

Além disso, ao pensar num panorama atual, nesse arranjo de multipolarização entre as potências e hegemonias regionais – como os EUA, a China, a União Europeia – Harvey (2004) vislumbra que através do contexto da globalização e da informatização, as potências regionais assumem características extremamente dependentes da energia *fossilista* para o exercício de seu poder econômico e bélico. Dessa forma, o acesso e principalmente o controle da extração e refino do petróleo é um componente geoestratégico essencial na configuração de um Estado para a busca da hegemonia global e a diminuição da concorrência de outros Estados e das corporações transnacionais.

É nesse contexto acerca da importância do petróleo no cenário geopolítico que se deve compreender a desarticulação da *Bassin Minier* de *Nord-Pas-de-Calais* e a projeção de uma nova função para uma *situação geográfica* transfronteiriça com a geoestratégia da formação de uma área de integração a partir da *Reconversão Territorial* no norte da França.

As novas demandas que surgem no cenário mundial e conseqüentemente no território francês emergem da necessidade de um marcante planejamento territorial organizando ações de refuncionalização denominadas de *Reconversão Territorial*, sobretudo em regiões deprimidas (CLAVÉ, 2013). Nas cidades francesas que apresentavam baixo dinamismo econômico, decorrente da especialização produtiva anterior à globalização, organizaram-se ações estratégicas com políticas de planejamento, as quais buscavam intervir nas formas e nas funções especiais com o objetivo de reverter a situação instaurada. Promoveu-se a recuperação e requalificação no âmbito dos aspectos físicos, sociais, econômicos e culturais contribuindo para a preservação da história da mineração do lugar, tendo em vista o valor simbólico da especialização da atividade das indústrias tradicionais. Ao mesmo tempo projetou-se alterar a especialização das áreas, aproveitando de sua *situação geográfica* de *conexidade* e de entroncamento viário europeu para atender os interesses inerentes da globalização.

Em *Nord-Pas-de-Calais*, com a crise das indústrias tradicionais, sobretudo da mineração na *Bassin Minier*, formaram-se enclaves econômicos com uma massa de trabalhadores pobres, na maioria das vezes servindo como exército industrial de reserva (INSEE, 2009). Segundo Schmitt *et al.* (2018) o fim da atividade extrativista foi iniciado pelo Estado em meados da década de 1950 através do *Decreto de Pflimlin* a partir do estabelecimento das "*zonas especiais de conversão*" em Bethune. O objetivo era reduzir os setores de produção de carvão mais deficientes em face da crescente demanda por petróleo. Essa lógica avançou especialmente nos anos 1960 com o *Plano Jeanneney e Bettencourt*. Isso fez com que a riqueza mineral gerada durante dois séculos e meio diminuísse gradualmente para se extinguir economicamente em 1990. A *Reconversão Territorial* em *Nord-Pas-de-Calais* implica na

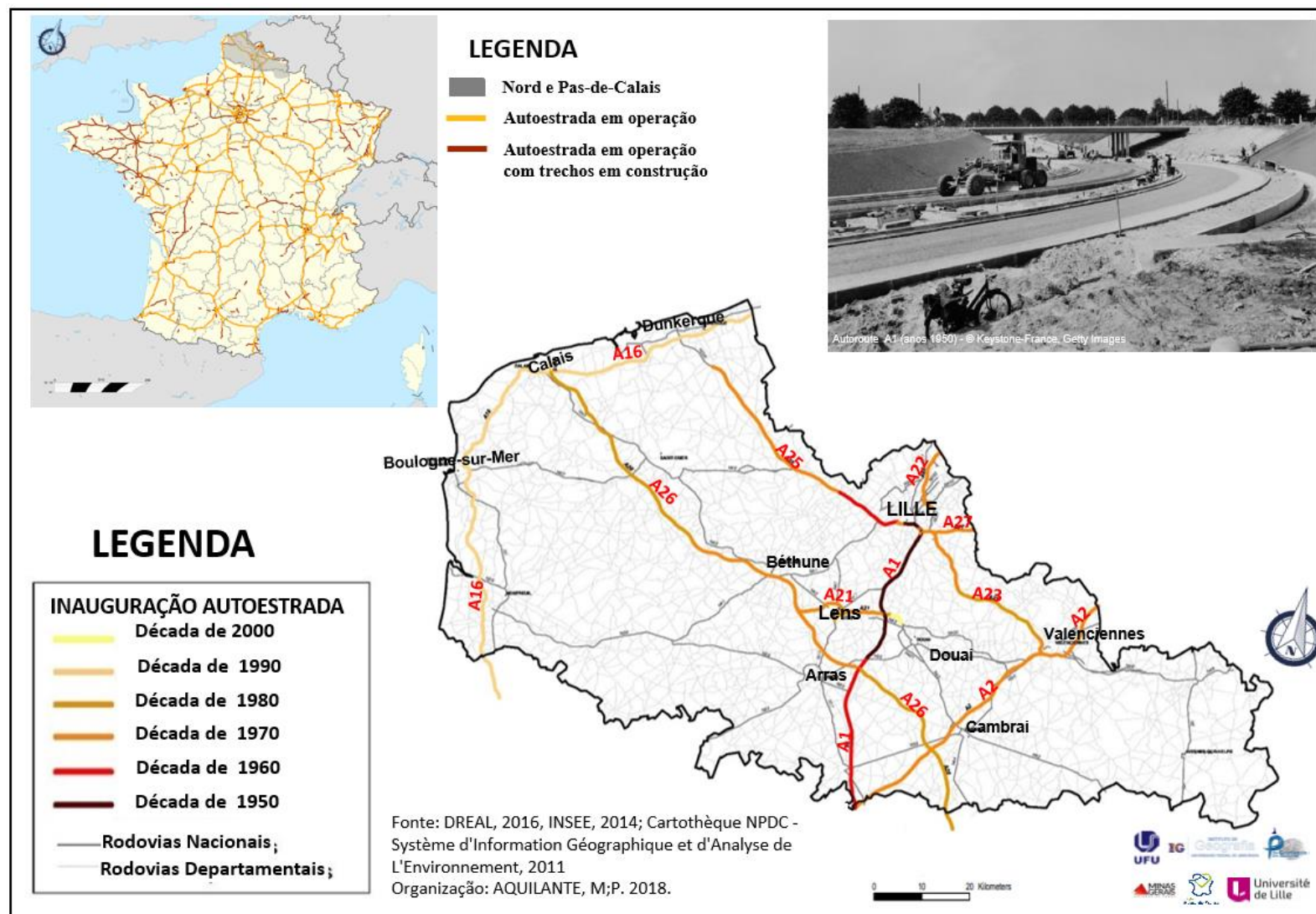
questão da reversibilidade dos modos de ocupação e uso do espaço, bem como da mutabilidade econômica pautando-se na logística de transportes e em técnicas de despoluição com processos criativos e inovadores através dos vetores de riqueza cultural, ambiental e social. Coexiste também o desejo de preservar as áreas degradadas pela mineração e o reconhecimento patrimonial existente, projetando concomitantemente os novos usos econômicos.

Nesse contexto, como mostra Floirac; Mercier, (2013), o poder público local e regional, juntamente com Estado francês, tiveram de fornecer soluções para os problemas socioeconômicos e ambientais imediatos a fim de evitar um maior colapso econômico e social do norte da França. Isso pôde ser feito, a partir de um denso ordenamento territorial à longo prazo, com a modernização e reconversão dos setores decadentes – como as infraestruturas de transportes, a região da antiga Bacia Mineira, e as áreas deprimidas das antigas indústrias têxteis no interior de grandes aglomerações urbanas, como Lille e Roubaix – a fim de lançar os nós de redes dessa área em uma *situação geográfica* que exercem *conexidade* e que revela um novo contexto econômico, com base na integração de *Nord-Pas-de-Calais* no espaço econômico nacional e europeu.

O planejamento territorial realizado em *Nord-Pas-de-Calais* pelo Estado francês, pela União Europeia em associação com as empresas privadas e as coletividades locais deu-se pela renovação econômica de uma região de 100 milhões de pessoas num raio de 300 quilômetros (INSEE, 2007a; 2007b). A proximidade com áreas densamente povoadas e com grande capacidade econômica e industrial, como o sul da Inglaterra, a Bélgica, a Holanda, Alemanha e as próprias regiões francesas, promoveram a conexão entre *Nord-Pas-de-Calais* e a França, mas também com a União Europeia a partir das infraestruturas de transportes que se constituíram em fator fundamental. Como tal, um dos principais desafios para *Nord-Pas-de-Calais*, foi converter as antigas infraestruturas adequadas às falidas indústrias tradicionais em novos arranjos, com base na reconversão da área para novas atividades econômicas (FLOIRAC; MERCIER, 2013).

Desse modo, na década de 1970, nota-se no território o início dos maciços investimentos dedicados ao desenvolvimento de autoestradas. A primeira destas foi construída entre Paris e Lille na década de 1950 e 1960 (Autoroute A1 ou Autoroute du *Nord*) que hoje é uns dois eixos mais movimentados na França (Figura 17). Tal política tornou-se muito importante para a circulação interna, ligando os espaços regionais e também ligando *Nord-Pas-de-Calais* ao fluxo intenso nacional e europeu.

Figura 17 – As principais autoestradas de *Nord-Pas-de-Calais* e seu período de construção (1950 a 2000).



Fonte : INSEE, 2014 ; DREAL, 2016 ; Carthèque NPDC - Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2008. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

As infraestruturas rodoviárias são objetos técnicos e materiais no território, e recebem definições específicas, de acordo com seu planejamento, dimensões, gerenciamento e tráfego. Segundo definições do site do INSEE, na França as infraestruturas rodoviárias são definidas em níveis de hierarquia de acordo com a extensão, conexão e número de vias. Na hierarquia dividiu-se as *Autoroutes* (autoestradas); *Route nationale* (rodovias nacionais); *Route départementale* (rodovias departamentais) e *Voies communales* (vias comunais).

Com base nos dados disponibilizados pelo INSEE (2015), nota-se a densidade atual da malha rodoviária em *Nord-Pas-de-Calais* (Tabela 02). Os dados de 2013 revelam que a composição da rede rodoviária em *Nord-Pas-de-Calais* contava com 627 quilômetros de *autoroutes* (sendo 291 quilômetros no Departamento de *Nord* e 336 quilômetros no Departamento de *Pas-de-Calais*), representando 5,5% do total de autoroutes na França metropolitana. Em relação as *routes nationales*, eram 195 quilômetros em 2013 (com 89 quilômetros no Departamento de *Nord* e 106 quilômetros no Departamento de *Pas-de-Calais*), computando 2% das routes nationales da França metropolitana. No que se refere as *routes départementales*, eram 11.437 quilômetros (5.257 quilômetros no Departamento de *Nord* e 6.180 quilômetros em *Pas-de-Calais*), totalizando 3% das routes départementales da França metropolitana. E, em relação as *voies communales*, *Nord-Pas-de-Calais* contava com 19.159 quilômetros de vias (10.260 quilômetros no Departamento do *Nord* e 8.899 quilômetros no Departamento de *Pas-de-Calais*), representando 2,9% das *voies communales* na França Metropolitana. No total, nota-se a densidade da malha de vias em *Nord-Pas-de-Calais*, contando com 31.418 quilômetros em um território de 12.451 quilômetros².

Tabela 02 – Rede rodoviária em *Nord-Pas-de-Calais* (dados em quilômetros), 2013.

	Nord	Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais / France métropolitaine (en %)
Autoroutes	291	336	627	5.5
Routes nationales	89	106	195	2.0
Routes départementales	5.257	6.180	11.437	3.0
Voies communales	10.260	8.899	19.159	2.9

Sources : SOeS : service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) : direction générale des Collectivités locales.

Fonte: SoeS -SETRA, 2013; INSEE, 2015. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018

No ano de 1985 a densidade da rede de autoestrada em *Nord-Pas-de-Calais* era quatro vezes maior que a média nacional (FLOIRAC; MERCIER, 2013). A elevada densidade da rede de autoestradas permitiu interligar *Nord-Pas-de-Calais* com o restante do território francês e Europeu, sobretudo com a Bélgica e com as regiões mais urbanizadas da Europa.

O principal eixo rodoviário de *Nord-Pas-de-Calais* é a Autoroute A1 que liga as cidades francesas de Paris e Lille. A A1, possui cerca de 211 quilômetros de extensão e sua construção teve início em 1950 entre Lille e Carvin. Foi concluída em 1967, sendo a “espinha dorsal” da rede de transportes europeia, abrigando um grande fluxo de pessoas e de serviços ao longo de seu eixo. A densidade urbana que existe em *Nord-Pas-de-Calais*, juntamente com o grande número de autoestradas e rodovias, aumentou em grande parte a preferência pelo modal rodoviário de mercadorias e pessoas, que de acordo com o INSEE (2015), supera um fluxo de 85% entre os demais modais.

Outros principais eixos rodoviários são a A2 (com 72 quilômetros, liga as cidades de Comblès a Saint-Aybert na fronteira belga); A16 (com 312 quilômetros, paralela ao litoral do Canal da Mancha, liga as *os nós de conexão* e *Nord-Pas-de-Calais* e a fronteira belga com os portos de Dunkerque e Calais, sendo uma importante rota de fluxo de mercadorias); A21 (com 57,5 quilômetros envolve as principais cidades da antiga Bacia Mineira, entre Lens, Douai e Valenciennes e possui um importante fluxo de pessoas dentro de uma área altamente urbanizada); A22 (possui 18 quilômetros na parte francesa e liga Lille as cidades belgas como Gand); A23 (com 48 quilômetros, liga Lesquin ao sul de Lille, com Valenciennes, sendo uma rota complementar a A2); A25 (possui 65 quilômetros e liga Lille a Dunkerque, sendo uma importante rota regional de pessoas e sobretudo, de mercadorias) A26 (eixo paralelo com a A25 até Cambrai, possui 394 quilômetros, desde Troyes na Região de Champagne-Ardenne, passando por Lens até Calais, formando uma rota essencial no deslocamento de pessoas e mercadorias na França) e por fim, a A27 (possui 10 quilômetros e liga Lille a fronteira belga, estendendo-se até Bruxelas).

Portanto, as redes rodoviárias são componentes chaves na estruturação regional concentrando uma alta taxa de deslocamentos diários entre a metrópole de Lille a as áreas adjacentes como a antiga Bacia Mineira (Lens-Douai), e de serviços logísticos, considerando a autoestrada, a espinha-dorsal do desenvolvimento econômico de *Nord-Pas-de-Calais* (INSEE, 2007a; 2007b). A espacialização da rede rodoviária pode ser vista na Figura 18.

Figura 18 – Organização da rede rodoviária em *Nord-Pas-de-Calais*, 2006.



Fonte: Intercarto, 2006.

Em relação às ferrovias *Nord-Pas-de-Calais* possui cerca de 1.446 quilômetros de extensão (Tabela 03). Destes, 220 quilômetros são vias férreas modernas voltadas para os trens de alta velocidade (TGV) com 211 estações ferroviárias (INSEE, 2015). A história das vias férreas em *Nord-Pas-de-Calais* está relacionada com a industrialização do Norte da França, sendo que as primeiras ferrovias foram construídas entre 1835-1840 atendendo as indústrias têxteis e as atividades iniciais de mineração na antiga Bacia Mineira (FLOIRAC; MERCIER, 2013).

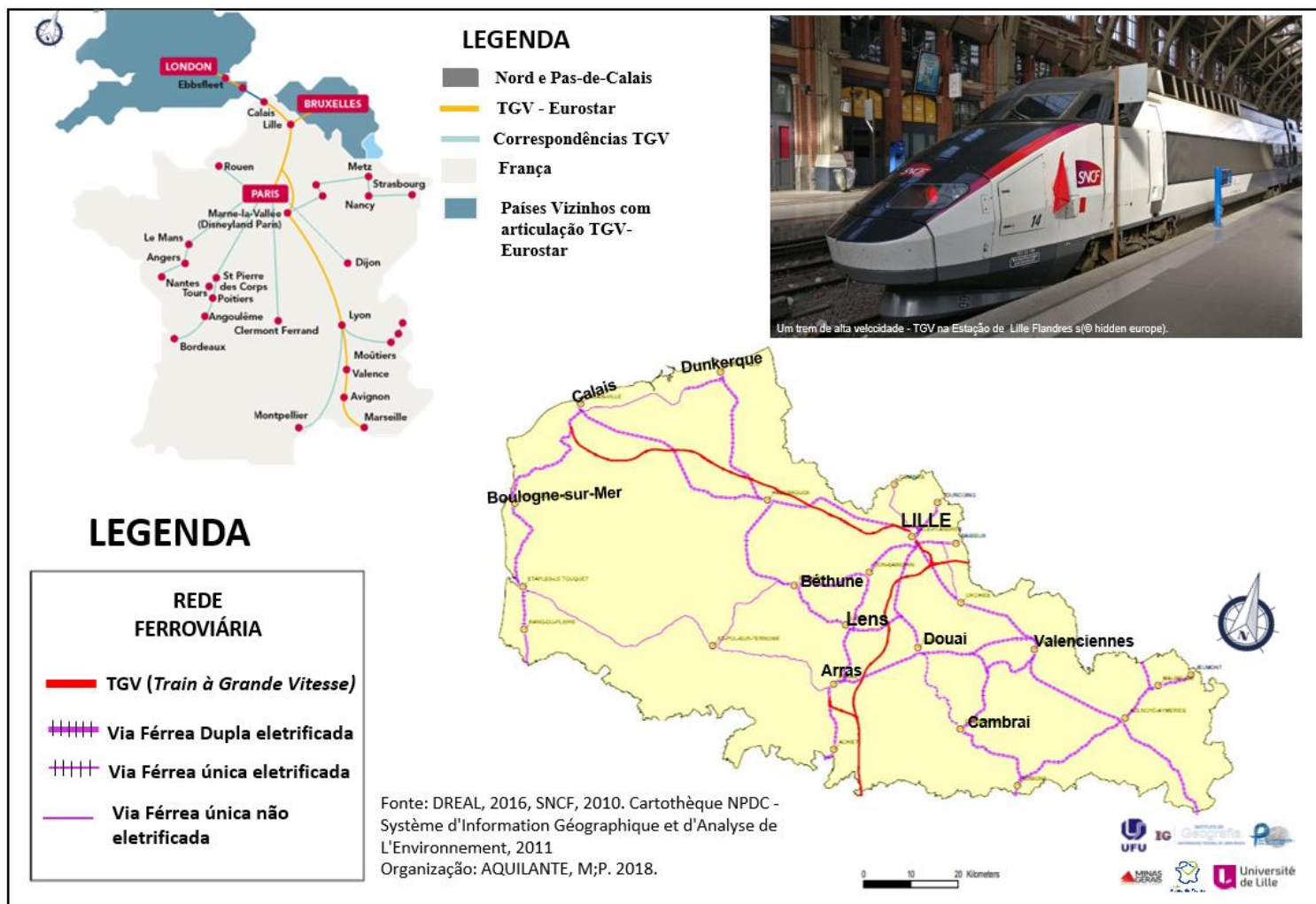
Tabela 03 – Infraestrutura ferroviária em *Nord-Pas-de-Calais* (dados em quilômetros), 2015.

	Nord	Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais	Nord-Pas-de-Calais / France métropolitaine (en %)
Linha férrea (tradicionais e de Alta Velocidade)	848	598	1.446	4.9

Fonte: INSEE (*Nord-Pas-de-Calais en chiffres - Réseau ferré de France*), 2015.

De acordo com dados do INSEE (2015), o atual quadro das vias férreas em *Nord-Pas-de-Calais* apresenta-se da seguinte forma: são 1.446 quilômetros de infraestrutura ferroviária, o que corresponde a 4,9% da malha ferroviária francesa cuja especialização pode ser observada na Figura 19.

Figura 19 – Especialização da rede ferroviária e do TGV em *Nord-Pas-de-Calais*, 2016.



Fonte : DREAL, 2016, SNCF, 2010, Cartothèque NPDC - Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2011. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Na década de 1990, assim como as autoestradas foram modernizadas tal cenário se repetiu com a densa malha ferroviária. No início dos anos 1990, a linha francesa do TGV foi construída entre Lille e Paris e permitiu o deslocamento para outras cidades importantes da França (INSEE, 1996). A principal mudança do modal férreo está relacionada com a eletrificação das linhas e a construção de vias férreas exclusivas para trens de alta velocidade

(TGV), entre Paris e Lille. A materialização dessa rede está diretamente relacionada com a reorganização territorial e funcional de *Nord-Pas-de-Calais*. A cooperação entre os a área com a *Société Nationale des Chemins de fer Français* (SNFC) em 1978 marca o advento da melhoria dos serviços inter-regionais (MENERAULT, 1996).

A introdução do TGV-*Nord* entre Paris e Lille em 18 de maio de 1993 significou um princípio organizador regional da rede ferroviária, sobretudo pela capacidade de conexão de *Nord-Pas-de-Calais* com Paris em uma hora, Londres, duas horas e Bruxelas em 40 minutos. As modificações relacionadas com o TGV feitas para atender as infraestruturas do TGV *Nord* (MENERAULT 1998) admitem este cenário com a organização da passagem do TGV em Lille que criou o nó de acesso principal para o trem de alta velocidade, organizando Lille como um importante nó Europeu de vias rápidas – Lille é a segunda cidade francesa mais bem servida por trens de alta velocidade, somente atrás de Lyon.

Este conjunto apresenta um contíguo de infraestruturas de serviços e hotéis ao longo das estações (Lille Flandres e Lille Europe) que potencializa uma reestruturação econômica ao formar uma metrópole para além das fronteiras nacionais e que dinamiza a antiga região. A integração de *Nord-Pas-de-Calais* e de seus *nós de conexão* foi potencializada com a inauguração do Eurotúnel, em 6 de maio de 1994, através de investimentos dos fundos europeus, ligando a França e a Inglaterra através do território de *Nord-Pas-de-Calais*, principalmente por meio de trens rápidos, como o Eurostar e o TGV, tornando Lille um importante nó entre Paris e Londres com a construção da Estação Lille-Europe no centro da cidade, induzindo novos fluxos e novas atividades para a cidade.

Em relação ao transporte fluvial, os canais e as vias navegáveis foram desenvolvidos a partir do século XVIII. Durante a industrialização da França, vários canais foram construídos e adaptados aos navios em *Nord-Pas-de-Calais*. Tal característica resultou em uma ampla rede de canais navegáveis conectados aos principais portos (Calais e Dunkerque), mas também ao restante da rede francesa e principalmente belga, irrigando um território transfronteiriço, direcionando os fluxos, em sua grande maioria de matérias primas, para os portos de *Nord-Pas-de-Calais* ou para a rede belga, e de lá para o Mar do Norte. Essas configurações foram naturalmente, durante décadas, canais de comunicação e comércio. Mas, hoje, a navegação fluvial é vista como defasada e representa apenas 7% do tráfego de mercadorias (INSEE, 2015).

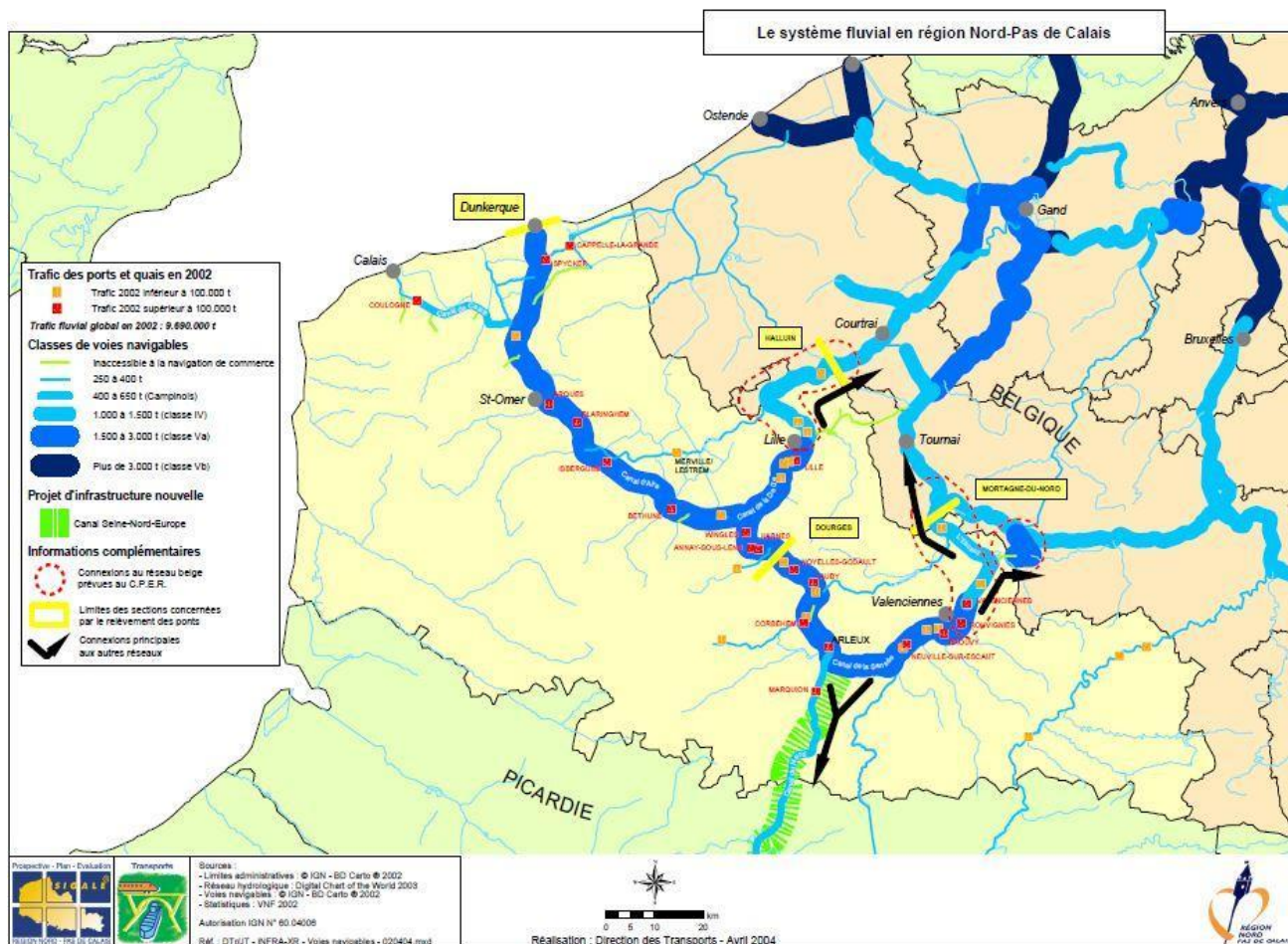
A rede de vias navegáveis de *Nord-Pas-de-Calais* possui mais de 680 quilômetros de extensão, dos quais 241 quilômetros são modernos e de alto gabarito e voltados para a demanda atual, correspondendo a 8% das vias fluviais na França Metropolitana. Dos 680 quilômetros disponíveis, somente 576 quilômetros são úteis para a navegação comercial (INSEE, 2015).

Embora importante, a rede de vias navegáveis de *Nord-Pas-de-Calais* sofre de relativo isolamento devido a problemas de acessibilidade e de extensão de canais antigos. Tal característica torna o modal fluvial menos competitivo e denso em relação aos outros modos de transportes e de outros portos próximos. Para se ter uma ideia, segundo dados do INSEE (2015), no ano de 2012, o Porto Fluvial de Lille contou com 1,3 milhões de toneladas de mercadorias contra 17 milhões de toneladas do Porto Fluvial de Gand, na Bélgica.

A organização do transporte fluvial atual indica que a “*coluna vertebral*” da rede regional navegável de *Nord-Pas-de-Calais* é constituída pelo canal Dunkerque-Escaut, conectada à rede belga, contando com 1,8 milhões de toneladas em 2012 (INSEE, 2015). Essa rede de canais fluviais é importante, pois ela conecta a antiga bacia de mineração e ruma para duas direções: uma para o porto de Dunkerque, o principal porto do Norte da França; e a outra direção é rumo à Lille, Bélgica até atingir a Holanda. As principais mercadorias que circulam pelo transporte fluvial são matérias primas como carvão, grãos, produtos de origem petrolífera, produtos da indústria química e material de construção, marcando como produtos tradicionais do modal fluvial (INSEE, 2012a). Nas duas últimas décadas, foram adicionados produtos acabados ou semiacabados, com alto valor agregado, tais como veículos.

Atualmente, apesar de defasados em relação aos outros modais, existe um esforço de planejamento e desenvolvimento de projetos de modernização dos canais para os próximos anos. O tráfego fluvial de *Nord-Pas-de-Calais* é condicionado pelo tecido industrial, no qual a aglomeração de Lille e seu potencial comercial, em conjunto com as principais cidades regionais (Béthune, Douai, etc), influencia no uso do modal rodoviário em contrapartida ao modal fluvial, mais voltado ao Benelux e ao porto de Dunkerque, conforme visualiza-se na Figura 20.

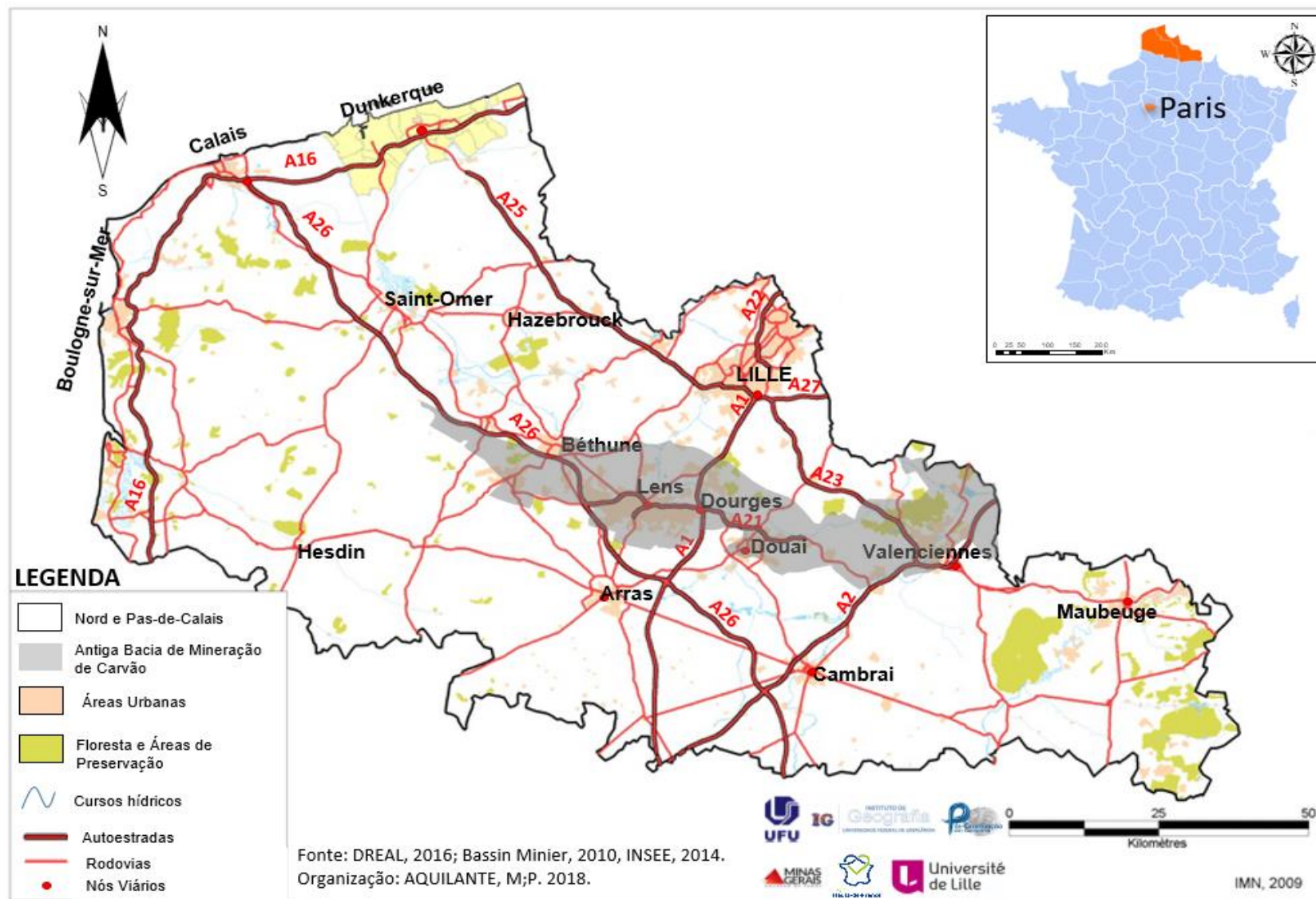
Figura 20 – Espacialização dos canais fluviais em *Nord-Pas-de-Calais* e suas conexões transfronteiriças, 2011.



Fonte : Cartothèque NPDC - Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2011.

São essas redes que permitem uma organização em *Nord-Pas-de-Calais* de aglomerações urbanas e econômicas entre as cidades (Figura 21) as quais engendram uma nova visão de seu território, muito ligada ao aspecto de uma área dinâmica, com Lille categorizada como uma metrópole articulada a União Europeia. No entanto, apesar de uma nova dinamicidade nos serviços e de sua localização geográfica entre três capitais europeias (Londres, Bruxelas e Paris), possuindo uma rede densa de transportes multimodais e que gera novas oportunidades para os *nós de conexão* presentes em *Nord-Pas-de-Calais*, não se deve negligenciar o desemprego elevado e os problemas sociais e econômicos na antiga área de mineração.

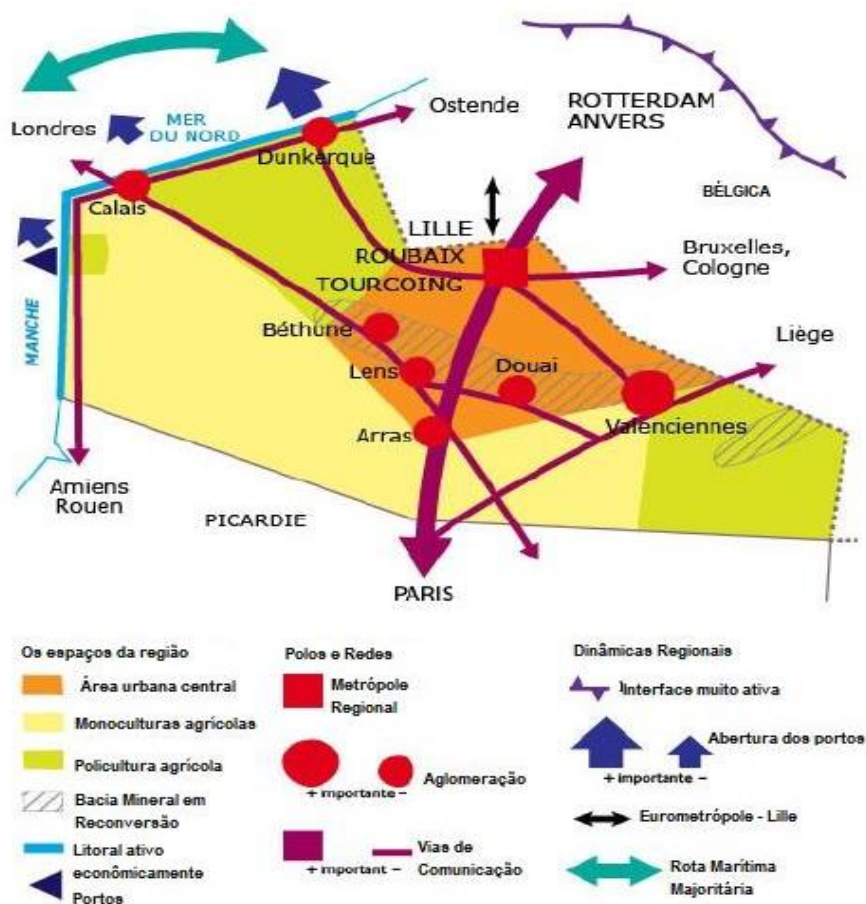
Figura 21 – Espacialização dos nós de conexão e os Eixos de Integração em Nord-Pas-de-Calais, 2016.



Fonte: DREAL, 2016; Bassin Minier, 2010; INSEE, 2012b. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Nord-Pas-de-Calais é marcado, portanto, por singulares projetos de ordenamento territorial para a área ou que é chamado de *Reconversão Territorial*, que funcionam enquanto um *ajuste espacial*. A reconversão salienta a *situação geográfica dos nós de conexão* em *Nord-Pas-de-Calais*, como Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes, os coloca em uma área de integração, na lógica da construção de nós viários – *carrefours* conforme revela a Figura 22. A exemplo desse processo, nota-se a instalação de zonas industriais automobilísticas e ferroviárias modernas de alta tecnologia; zonas comerciais e de serviços; plataformas logísticas multimodais e centros e museus turísticos.

Figura 22 – Esquema da organização e articulação das zonas urbanas e redes em Nord-Pas-de-Calais no planejamento da *Reconversão Territorial*, 2014.



Fonte: Maxicours, 2014. Adaptado por AQUILANTE, M.P., 2018.

Nesse contexto, a recomposição do território de *Nord -Pas-de-Calais* gerou novos polos econômicos de desenvolvimento, como plataformas logísticas e serviços de transporte. Vale lembrar que esse processo de reorganização do sistema de transportes voltado para a logística, está inserido num contexto sobre a demanda e o conjunto do desenvolvimento econômico, com

as exigências de velocidade e de flexibilidade das empresas no contexto de mutação do *fordismo* (consumo em massa e de grandes estoques de produtos) para o “*toyotismo*” com utilização da flexibilidade em detrimento aos grandes estoques com o objetivo de produzir somente o necessário de acordo com a demanda, produzindo em pequenos lotes e com a máxima qualidade, trocando a padronização pela diversificação e produtividade. Nesse contexto, o segmento logístico ganha notoriedade pelas novas demandas econômicas, em que há o aproveitamento da localização geográfica favorável de *Nord-Pas-de-Calais*, para a reorganização e modernização do sistema de transportes, voltados para atender o segmento logístico como uma alternativa de enfrentar a crise econômica e social.

A modernização dos três principais portos da costa litorânea também foi fundamental, fortalecendo o potencial de articulação de *Nord-Pas-de-Calais* e de seus *nós de conexão* para o mercado europeu e mundial.

Em outras palavras, de grande potencial industrial e especializada na extração mineral do carvão, sobretudo na área da antiga bacia mineira, *Nord-Pas-de-Calais*, tornou-se uma região com ampla gama de produção de produtos, serviços e redes logísticas (INSEE, 2012a). Hoje, a economia de *Nord-Pas-de-Calais* continua numa marcha de mutação apresentando uma estrutura econômica similar com a França metropolitana. Com 78% dos empregos, o setor de serviços é o principal empregador (INSEE, 2015). O peso dos serviços é cada vez maior em comparação ao da indústria, que vem, progressivamente, perdendo espaço.

Nesse sentido, é construída a nova imagem de *Nord-Pas-de-Calais* como um território voltado para o transporte e para a logística, devido às densas vias de transportes em seu território (Figura 23), e de atividades e estabelecimentos ligados a esse segmento, sendo a área francesa entre os departamentos da França Metropolitana, onde o transporte logístico é mais significativo (INSEE, 2012a). Claramente, o surgimento da atividade logística de transportes, principalmente do modal rodoviário, está ligado com a política de planejamento de modernização das infraestruturas de transportes, favorecendo a difusão do segmento logístico pela presença de numerosos eixos de comunicação intra-regional, e também nacionais, conectados aos países europeus e formando uma rede articulada entre eles.

Figura 23 – Transporte ferroviário, em destaque o TGV (*Train à Grande Vitesse*) na Estação Lille Europe - Lille; Autoestrada A1 no trecho urbano da metrópole lilloise e Canal de la Deûle em *Nord-Pas-de-Calais*, 2015.



Fonte: AQUILANTE, M.P., 2015.

É essa geoestratégia denominada de *Reconversão Territorial* que transforma os *nós de conexão* em *Nord-Pas-de-Calais* e viabiliza e alimenta a logística articulada a um projeto de “*ajuste espacial*” em *Nord-Pas-de-Calais* ao reconverter as funções econômicas da área e força uma reconversão social e cultural nas mesmas proporções. No capítulo seguinte esses efeitos e estratégias da logística são discutidos com mais profundidade à medida em que se apresenta o projeto de rodoviarismo e a dinamização dos nós das redes em que se localizam as cidades no contexto da globalização. Além disso, avalia a plataforma multimodal e o mote de integração que essa região revela. Vale ressaltar que são exatamente esses pontos que serão tracejados para realizar a comparação com os *nós de conexão* presentes no *Roteiro da Missão Cruls* no Brasil, como os *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília.

CAPÍTULO III:

O ROTEIRO DA MISSÃO CRULS COMO UM RECORTE GEOESTRATÉGICO NA FORMAÇÃO DAS REDES VIÁRIAS PARA A INTEGRAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA

A discussão presente no Capítulo 01 apontou as características iniciais acerca do *Roteiro da Missão Cruls*, sobretudo os *nós de conexão* em destaque como Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília, *apresentando* essa *situação geográfica* como fundamental na integração do território nacional a partir dos elementos da logística contemporânea. O aspecto introdutório foi importante para se estabelecer o reconhecimento do recorte geográfico em estudo e sua *situação geográfica*, além de entrar em contato com as possibilidades de comparação com os *nós de conexão* presentes em *Nord-Pas-de-Calais*. Revelou-se que o *Roteiro da Missão Cruls* corresponde a uma *entidade geográfica* delineada por Sousa e Pedrosa (2016) com especificidades dentro do chamado Planalto Central do Brasil. Esta apresenta uma intensa aplicação de políticas territoriais²⁷ (SOUZA; PEDROSA, 2016) apresentando nós de redes fundamentais para a integração do território nacional, cujo nó articulador corresponde à Brasília – DF e se estende para outros *nós de conexão* das redes, como as cidades de Goiânia, Anápolis, Uberlândia e Uberaba. Tal articulação nacional é viabilizada pelas Políticas Territoriais e instrumentos como os *Planos Viários Nacionais*, primordiais para desenvolverem a articulação das diferentes regiões do Brasil e inserirem os eixos Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília no projeto geoestratégico de integração do território brasileiro.

Nesse sentido serão analisadas neste capítulo, a partir do recorte escolhido – o *Roteiro da Missão Cruls* – os *nós de conexão* que exercem influência direta para propiciar esse recorte como geoestratégico na formação das redes viárias para a integração nacional brasileira,

²⁷ O *Roteiro da Missão Cruls* constitui na proposição de Souza e Pedrosa (2016) como um recorte extremamente importante para a compreensão da formação territorial do Brasil ao apresentar distintas dinâmicas espaciais. Como na área do *Roteiro da Missão Cruls* incidem diferentes transformações que a (re)configuram diante do projeto do Estado brasileiro, ela se apresenta em cada um dos períodos de transformação como um “novo” espaço, caracterizado principalmente pelas mudanças técnicas que buscam atender as necessidades e interesses do modo capitalista de produção, seguindo assim até os dias atuais. Souza e Pedrosa (2016) já indicam esse raciocínio ao mostrarem que se deve compreender a historicidade do processo no qual a região está inserida, que indica, concomitantemente, as características materiais e as ações sobre o território na articulação do território brasileiro.

apresentando o sentido da ocupação do interior e a necessidade da integração territorial no Estado moderno brasileiro.

3.1 Reflexões acerca da necessidade da ocupação do interior e da integração do território brasileiro.

A ocupação econômica do interior do território brasileiro já se apresentava como um problema desde o período colonial (1500 – 1822) e Imperial (1822 – 1889). Segundo Moraes (2000), a necessidade de integração do território nesse período é altamente reveladora de alguns componentes centrais na constituição dos *projetos territoriais* do Estado brasileiro. De acordo com esse autor, a constituição do território nacional está intimamente relacionada à sua herança espacial colonial; a concentração da instalação colonizadora portuguesa no litoral do Brasil; a demarcação de fronteiras sem o efetivo controle da ocupação social e econômica; e, por consequência, o imperativo da necessidade da coesão e da integração do território. Ou seja, para este autor, o desenvolvimento e a *formação territorial*²⁸ brasileira abarcam aspectos ligados diretamente à colonização, ao uso do território e aos padrões e necessidade da organização do espaço brasileiro.

A determinação colonial se inscreve nos padrões de organização do espaço, na conformação da estrutura territorial, nos modos de apropriação da natureza e de usos dos recursos naturais, na fixação de valor ao solo e nas formas de relacionamento entre os lugares (MORAES, 1999, p. 45).

Na colonização da América assiste-se a processos de ocupação que expandem o poderio territorial das metrópoles mercantilistas europeias por meio de instalações produtivas historicamente singulares, isto é, que geram formações sociais e formações territoriais específicas no território colonial. Desse modo, os territórios coloniais e sua exploração pelos europeus atuaram como base da construção dos territórios nacionais na América Latina, como exemplo o caso brasileiro. Como salienta Moraes (2000, p. 21) “[...] a história brasileira é um ininterrupto processo de expansão territorial, este ainda em curso, em uma gênese que remonta ao expansionismo lusitano”. Do ponto de vista desse autor, portanto, a sociedade brasileira resguarda o signo da conquista de espaços, situação que marca profundamente seu

²⁸ Segundo Moraes (2000, p. 105) “A ideia central que se tem é de que essa história territorial seria altamente reveladora de alguns componentes centrais na formação de países de passado colonial. Ao fazer um estudo dos países de formação colonial, essa dimensão espacial ganharia um peso muito maior por uma razão muito simples: a colonização é em si mesma uma relação sociedade-espaço”.

desenvolvimento e sua necessidade da comunicação territorial. Essa condição estará presente no projeto territorial brasileiro.

O imperativo da apropriação constante e extensiva do solo pode mesmo ser considerado um dos fios condutores da formação brasileira. Desde os primórdios, o próprio “sentido da colonização” aqui estabelecido repousou em certas aptidões do território apropriado: afinal, de início, são condições ambientais distintas da metrópole que permitem a realização de explorações complementares. E a colonização do Brasil implicou a integral montagem dessas estruturas de produção, num movimento que sincronizou o povoamento, a apropriação do solo e a exploração produtiva propriamente dita. Em outros termos, tratou-se de um processo simultâneo de construção de uma sociedade e de um território, de uma sociedade que tinha na construção do território forte elemento de identidade (MORAES, 2000, p. 24).

Ou seja, esse contexto geográfico e histórico com origem na colonização e nas estruturas administrativas da colônia portuguesa na América, influenciou, para Moraes (2000), a organização do território brasileiro, uma vez que, a dimensão espacial do território a conquistar, e conquistado, durante o período colonial e pós-colonial, torna-se o elemento central na manutenção, consolidação e expansão de seu espaço territorial. Sob essa lógica se legitimou, por exemplo, o expansionismo interno das fronteiras em direção aos “sertões”, lugares vistos como não civilizados e que deveriam ser incorporados à lógica produtiva do litoral (MORAES, 2000). Nesse projeto, a Coroa portuguesa procurou, sem medir esforços, a consolidação de “limites incertos em terras desconhecidas” demarcando e avançando fronteiras tendo por base a convicção de seu direito de controle e expansão dominial em virtude da lei do *uti possidetis*²⁹. Formou-se um território colonial de ocupação litorânea e de demarcação continental não articulado, consistindo em um grande desafio de integração e manutenção da posse e da soberania da Coroa Portuguesa. A chamada *herança colonial* apresentada por Moraes (2000) no que importa à dimensão espacial, teve influência integral na definição da nova situação, em que o território colonial foi, assim, o suporte sobre o qual se iniciou a formação territorial do Brasil.

É sobre o território demarcado, porém não integrado da colônia, que começa a edificação do espaço nacional, após a emancipação política que se legitima o território e o Estado Brasileiro. Como indica Moraes (2000), a primeira tarefa da recém-independente nação, em 1822, foi exatamente garantir a soberania do Estado sobre as diferentes regiões e as organizações socioespaciais da antiga colônia. A unidade política maturou e se estabeleceu

²⁹ De acordo com Galvão (1996), a lei internacional do *uti possidetis*, criada na Europa logo após os descobrimentos de novas terras além-mar, fundamentava que todas as nações europeias poderiam estabelecer o princípio da efetiva ocupação para reivindicarem a posse e exploração de territórios recém-descobertos por suas navegações.

sobre as instituições, equipamentos e circuitos preexistentes do período colonial (MORAES, 2000) com a imensa dificuldade de integrar o *território herdado*³⁰.

As áreas não exploradas e não integradas dentro do território chamados de “*fundos territoriais*” (MORAES, 2000), deveriam ser incorporadas por um projeto civilizatório e de expansão capitalista, articuladas ao “corpo nacional”. Para o autor, nesse período é possível identificar diversos discursos, os quais consideravam que o território nacional era composto por muitos “vazios demográficos”³¹ a serem “ocupados e civilizados”. A pauta civilizatória vinha acompanhada de ideais de expansão dentro do território para o domínio dos recursos naturais, apoderando-se desses em marcha para o progresso do Estado e da nação. Esta dificuldade e ao mesmo tempo a necessidade da integração do território brasileiro é vista em Souza (2017) que indica:

O extenso território brasileiro que veio a se constituir como Estado nacional independente, em 1822, é marcado por diferentes “histórias regionais” em vista, primeiramente, das dificuldades de comunicação e integração entre as diversas áreas que iam sendo ocupadas. Um dos maiores desafios para o poder central, inicialmente a Coroa portuguesa e, com a Independência, o Governo propriamente brasileiro, foi justamente promover a unidade desse imenso território constituído por brutais diferenças regionais (SOUZA, 2017, p. 26).

Sobretudo com a constituição do Estado brasileiro em 1822, coube a esse Estado, o serviço capital pautado na organização de seu território e sua gestão, bem como a defesa da soberania sobre o território e por escopo sua ocupação. O projeto da nação a ser construída se moldava, portanto, sobre o projeto de integração do interior ou do Grande Oeste ao litoral.

A conquista do “sertão”, identificada com a própria construção da nacionalidade, emerge continuamente como o grande projeto nacional, sendo alçada à condição de função básica do Estado. O discurso que reitera tal projeto é, no império, o do “país a se construir”, e na república, o do “país em construção” (MORAES, 1999, p. 45).

O mesmo autor reconhece que o desígnio do Estado em acessar e dominar os *fundos territoriais* para então integrar e “construir a nação”, atuou, nas palavras do autor, “como forte cimento na manutenção da unidade e integridade da antiga colônia no novo país, pois associava o interesse de elites regionais pouco conectadas internamente em termos econômicos. Urde-se em tal objetivo geopolítico um projeto nacional: construir a nação na expansão territorial”

³⁰ MORAES, Antônio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. São Paulo: Hucitec, 2000.

³¹ É válido destacar que o termo “vazio” e “vazio demográfico” consiste em uma série de discursos hegemônicos empregados e utilizados no período da colonização pelas missões colonizadoras e utilizados posteriormente pelos atores hegemônicos, os quais procuram eliminar as lógicas territoriais pré-existentes dos povos indígenas e instalar uma nova lógica pautada na expansão do espaço econômico sob a égide de seu modelo civilizatório e de modernização.

(MORAES, 1999 p. 46). Essa ideologia legitimou a construção do país tendo por base a formação e consolidação de suas fronteiras e de um forte aparelho de Estado centralizador, baseando-se em políticas territoriais, ou seja, em ações de modelagem e produção de espaços com a dotação de infraestrutura e normatização pelo Estado como mediação essencial no exercício da construção do território.

Nestes países [de formação colonial] mais do que em qualquer outra parte, o Estado aparece antes de tudo como um organizador do espaço, um gestor do território. Por isso, a prática estatal manifesta-se fortemente em suas histórias enquanto políticas territoriais, isto é, como ações de modelagem e produção de espaços. A dotação de infraestruturas, a normalização dos usos do solo, a regulação da propriedade fundiária, a distribuição das populações, tudo se enfeixa na atuação governamental. O Estado se impondo como mediação básica na relação social entre a sociedade e o meio que a abriga (MORAES, 1999, p. 45).

Apontava-se, portanto, para a necessidade de apoderar-se de seu território como fundamento de uma reprodução social do espaço e de ampliação da reprodução capitalista do mesmo. Formulam-se assim estratégias de ocupação territorial nos termos já então colocados para a acumulação da riqueza. Cabe destacar que apesar de os limites do Estado brasileiro já estarem demarcados por conta do processo da independência, a maior parte do território encontrava-se na condição dos *fundos territoriais* a serem articulados.

O mote das estratégias de ocupação do território brasileiro sustenta o *projeto territorial* desse país, o qual é dimensionado como a Geopolítica do Brasil segundo Becker (2012). A geógrafa apresenta que é essa Geopolítica do Brasil, após a formação do Estado brasileiro, que constituiu o papel essencial das motivações políticas e estratégicas quanto à unificação do território.

A Geopolítica do Brasil deve ser compreendida, historicamente, a partir da constituição do Estado nacional após a Independência e do seu papel essencial e crescente na formação de um país-continente cuja organização econômica, social e política foi forjada sob o domínio colonial (BECKER, 2012, p. 130).

Conhecido o potencial que poderia ser explorado, o que se colocava como “legado” da colonização era, na verdade, a possibilidade de instrumentalização dos *fundos territoriais* como estratégia de reprodução capitalista/ e de *ajuste espacial* conforme sinalizado em Harvey (2005).

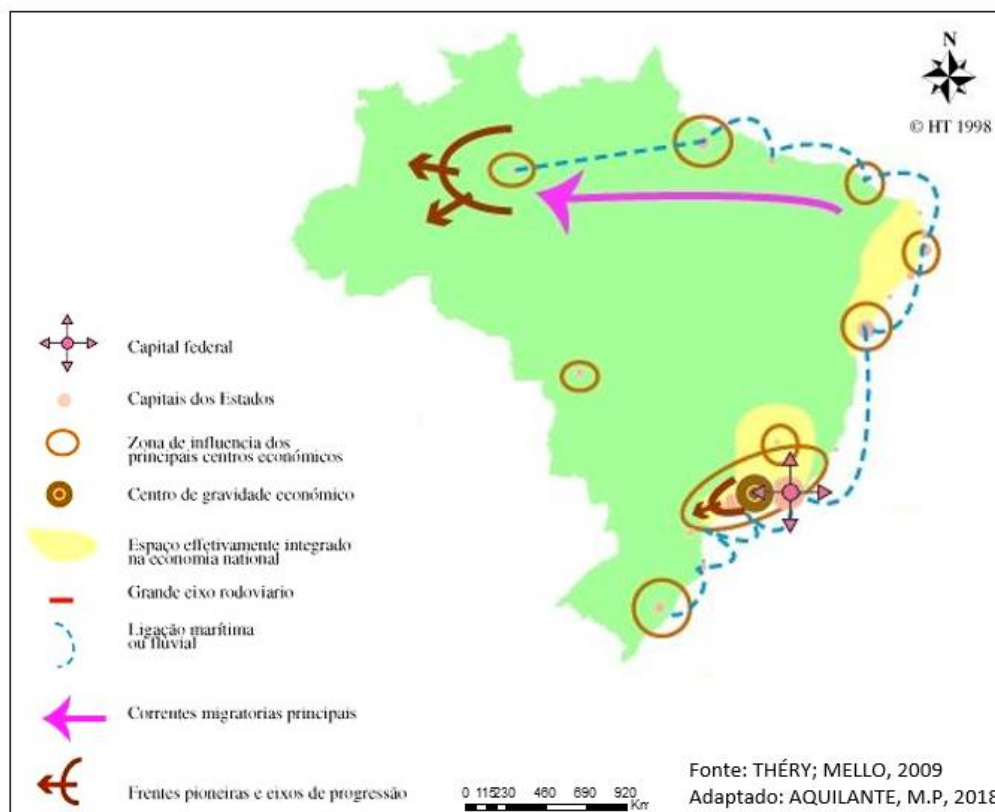
A partir da passagem do século XIX para o início do século XX, o discurso da necessidade de “civilizar” transmuda-se para “modernizar” o Brasil (MORAES, 2002). É o Estado brasileiro, agora no período republicano, novamente o responsável por viabilizar esse *Projeto Territorial* e dotar esse território de infraestruturas, garantindo a integridade e a

continuidade de seu projeto de articulação e da unidade nacional. Conforme Moraes (1999, p. 47) o papel do Estado brasileiro nesse contexto é ser:

[...] viabilizador da conquista, de indutor do povoamento das terras, de dotador de equipamentos, de gestor da ocupação do solo. E, principalmente, de guardião dos fundos territoriais e garantidor da integridade do território, valor supremo da geopolítica nacional e pressuposto geral de todas as demais funções enumeradas. A ação governamental é pensada como geográfica por excelência. Essa concepção aparece já na gênese do aparelho estatal, no processo de independência brasileira.

É sob essa perspectiva que se moveu o contexto da ocupação territorial do Brasil entre o final do século XIX e início do século XX, cujo sentido foi romper com as diversas “regiões independentes” formadas desde o período colonial com suas dinâmicas próprias no que se refere a sua estrutura social, econômica, cultural e política. Além disso, a ocupação econômica até meados do século XX foi estimulada principalmente pela demanda de produtos para o comércio exterior. Em síntese pode-se conceituar essas regiões independentes de economias fragmentadas como *arquipélago econômico* (FURTADO, 2006) destacando-se o povoamento concentrado no litoral e ao longo dos rios; a polarização da economia cafeeira em São Paulo, a ausência de integração terrestre entre as áreas econômicas mais ativas e densamente povoadas, uma vez que estavam isoladas umas das outras, comunicando-se apenas por via marítima (cabotagem) conforme observa-se na Figura 24.

Figura 24 – Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1890.



Fonte: Théry; Mello (2009).

Era então necessário construir um território articulado sob a égide da modernização. Projetava-se apoderar-se de sua porção territorial a oeste, os “sertões”, proposta oriunda de um projeto de Estado. A exemplo, a encomenda dos estudos de Luís Cruls (1892-93) que resultou no Retângulo Cruls, mostra os interesses do Estado brasileiro em materializar a Capital federal no interior do país. A futura Capital federal serviria como um fixo indutor da integração das regiões brasileiras. É nesse contexto que os planos viários da Primeira República passaram a ser delineados. As redes viárias assumiram caráter basal no discurso da modernização, na articulação nacional, na formação de novos espaços produtivos e no controle do território. A instalação dos sistemas viários nacionais foi apresentada como uma forma de assegurar a integridade do território e mitigar o isolamento das regiões do arquipélago brasileiro visto como um entrave ao desenvolvimento econômico. Segundo Brandão (2009):

Ao emancipar-se, em 1822, o país necessitou articular sua frágil unidade. Assim, a formação do Estado nacional deveria manifestar-se também como controle – com algum grau de centralização, soberania e repressão – sobre seus diversos espaços regionais. Sem rupturas, é constituído o Estado Nacional, que articulará as elites oligárquicas regionais e, após as fraturas no período regencial, criam-se mecanismos de garantia da unidade nacional. São lançadas as bases do permanente travejamento horizontal do Estado brasileiro. A pactuação horizontal interoligárquica irá permitir que se combine o dinamismo das forças produtivas em algumas regiões, nas quais

emergem novos atores sociais, com reprodução simples e não dinâmica da periferia, conservando os velhos atores sociais. O Estado nacional irá articular-se para a construção do futuro, legitimando-se como mantenedor do atraso. A preocupação recorrente com a unidade e integridade de um território continental e insular requeria que se promovessem a conquista e a interiorização, construindo as vias de penetração necessárias ao rompimento da fragmentação e do isolacionismo da nascente nação (BRANDÃO, 2009, p. 99).

Assim, durante o Império (1822 – 1889) e a Primeira República (1889 – 1930), significativo número de engenheiros brasileiros começou a se preocupar com a questão da unidade do território e de projetos vislumbrando a integração para o desenvolvimento e o progresso do país. Para Galvão (1996), as preocupações giravam em torno do crescimento barrado pela ausência de um sistema nacional de comunicações, o qual impossibilitava a expansão para o oeste do Brasil. Tais planos apresentados por engenheiros ao Estado poderiam possibilitar a descoberta e o desenvolvimento de novos recursos que continuavam ocultos, bem como iniciar a expansão da agricultura em áreas economicamente ainda não ocupadas pelo capitalismo, favorecidas por uma política de imigração e de colonização. Para esses engenheiros, somente através do planejamento e da execução de uma rede viária nacional, o Brasil poderia constituir-se como um Estado verdadeiramente unificado.

Nesse sentido, as redes de transportes foram discutidas no país enquanto agentes do processo primordial para a construção da unidade territorial do Brasil e, conforme propõe Moraes (2000), dentro da lógica de uma disseminação de “civilização” e posteriormente, de “modernização” do território, a qual pauta-se na necessidade da unificação territorial para o estabelecimento de um futuro mercado interno. É de se destacar os seguidos Planos Nacionais de Viação estrategicamente propostos a partir de 1838, com pareceres que salientavam a hidrovia, a ferrovia ou a rodovia, a fim de permitir a integração territorial e de instalar os sistemas viários enquanto uma das estruturas principais para permitir o desenvolvimento do Brasil. Como exemplo: Plano Rebelo (1838); o Plano Ramos de Queiroz (1874); Plano Bulhões (1882); Plano de Comissão de 1890; Plano Catramby (1926); Plano Paulo de Frontin (1927) e o Plano Schnoor (1927) (AQUILANTE, 2016).

Todavia, a não execução desses Planos nesses períodos corresponde ao “fechamento” de uma região por suas classes dominantes. De acordo com Brandão (2009), as classes dominantes de cada região do país conseguiam manter-se no poder por reproduzir a relação social de dominação e de produção regional. Por meio dessa reprodução, as oligarquias agrárias bloqueavam a penetração de formas diferenciadas de reprodução e de geração de valor. Nessa mesma linha de discussão indica Oliveira (1987) que a “abertura” da região para sua posterior integração nacional incidia na perda da hegemonia das classes dominantes locais e sua

substituição por outras de caráter nacional e internacional. Galvão (1996) discorre também nesse mesmo sentido, ao mostrar a resistência das oligarquias regionais para com os *Planos Viários Nacionais*.

Durante os primeiros séculos da história econômica do país, muitas estradas sugeridas pelo governo (inclusive o colonial) e pelos vários engenheiros brasileiros não puderam ser construídas por total falta de viabilidade econômica. Ao longo do tempo, porém, e sobretudo após a Independência, a abertura de estradas enfrentou a resistência das elites agrárias brasileiras, pois estas tinham fortes justificativas, de ordem política e econômica, para se oporem à disseminação de vias de comunicação pelos sertões do país. [...] "O grande proprietário tinha horror a estradas, pois elas representavam uma ameaça ao seu poder feudal" (GALVÃO, 1996, p. 188).

Dessa forma, os planos viários da época não foram implantados, mas permitiram criar discussões sobre a integração do território, e favoreceram uma base teórica fundamental que refletiu nos planos viários arquitetados na Era Vargas, diante da necessidade de modernização, industrialização e unificação territorial do Brasil.

A esta altura da análise o que se aventa consiste em demonstrar que a unidade territorial brasileira, fruto de projetos desde o período colonial não estava consolidada nesse momento. Para Anselmo (2000) tal unidade territorial brasileira só pode ser vislumbrada com a consolidação do capital industrial financeiro no Brasil, pelo qual a expansão e a construção de seu território estariam articuladas nas conquistas efetivas de suas áreas internas já demarcadas, estabelecendo definitivamente o seu território. Portanto, cabe agora apresentar a reafirmação do projeto territorial de integração com o contexto presente nos discursos de modernização e industrialização do Brasil, após os anos de 1930.

3.2 Modernização; o vetor urbano/industrial, e a continuidade do Projeto Territorial de Integração Nacional.

Os discursos de modernização do Brasil pautados numa forma de qualificar a expansão territorial interna e a apropriação de novos espaços com a instrumentalização das regiões sob a égide do capitalismo e da ordem burguesa, são centrais no pensamento brasileiro do século XX. Almejava-se a reorganização do território com a integração nacional e a valorização dos espaços acessando os *fundos territoriais*.

[a modernização] conceito central do pensamento brasileiro do século XX, reveste-se também de densa espacialidade. Pode-se dizer que modernizar é entre outras coisas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação. Enfim, modernização implicava no caso brasileiro necessariamente valorização do espaço.

Nesse sentido, o país podia ser novamente equacionado no âmbito espacial no qual o Estado devia agir para instalar o novo projeto nacional: a construção do Brasil moderno (MORAES, 2002, p. 121).

Antes de avançar na discussão é importante reconhecer que o discurso de *modernização* se entrelaça com o conceito de *modernidade*. Este conteúdo chama a atenção para identificar os discursos presentes entre o final do século XIX e início do século XX que penetravam no campo das Políticas Territoriais e da geoestratégica integração nacional a partir da remodelação da estrutura organizacional e material do espaço. De acordo com Machado (2006), o período que se estende do final do século XIX até o início do século XX é caracterizado pela clara necessidade de o Brasil ser reconhecido internacionalmente como uma “grande nação”, desanexando-se dos sinais alusivos de anacronismo, indolência e ociosidade de seus habitantes e de seu território, processos estes que marcaram a historicidade do território brasileiro. Naquele contexto, inaugurou-se, nos discursos e nas ideologias, o imperativo de “*modernidade*”, baseado na remodelação da estrutura organizacional e material do espaço, pautado na integração do território a partir da rede viária e na mudança de ideias acerca da nação.

O discurso empreendido por parte da elite brasileira, especialmente a localizada na capital Rio de Janeiro e nos principais centros urbanos brasileiros – ávida consumidora da produção cultural e literária das metrópoles europeias, principalmente Paris na França – indicava a necessidade de uma modernização da estrutura econômica, social e política do Brasil, para a construção de uma nação e a remodelação do Estado, já que, segundo Machado (2006), a Primeira República mostrava seus sinais de saturação. Segundo a autora, essas ideias foram adotadas por alguns pensadores brasileiros, na procura de compreender o atraso social, econômico e espacial do Brasil e, assim, intervir com proposições transformadoras que promovessem o desenvolvimento econômico da nação, relacionando-se com o tão ambicionado progresso. Constatava-se um Brasil, entre o fim do século XIX e o início do século XX, em processo de modernização, buscando construir um modelo de nação, de identidade nacional, cuja questão da articulação nacional e da modernização mostrava-se essencial (ANSELMO, 2000). Nesse sentido, os discursos sobre a modernização do país apresentavam concepções diretas acerca do território brasileiro, da identidade nacional, bem como projeções do destino nacional a partir de um modelo urbano/industrial que começava a se configurar no país.

Não é objeto desta dissertação alongar a discussão sobre modernização e a identidade nacional. No entanto, é caro para este trabalho compreender que dentro dos princípios modernizantes vigentes à época, sobretudo após os anos de 1930, era urgente a transformação do Brasil rural em um país urbano industrial, em que as atividades econômicas estivessem

organizadas de modo a responder às demandas industriais. Esse processo fomentou a articulação do território com a criação de sistemas viários que interligassem todo o território, através de planos territoriais para a integração nacional bem como desencadeou outros processos, como o êxodo rural, a modernização da agricultura. Coube ao Estado, segundo Anselmo (2000) a tarefa de conduzir esse processo de modernização alçando o Brasil à condição de um Estado importante entre as nações ricas e potências mundiais.

Nas décadas de 1930 e 1940, a integração territorial era fundamental para o desenvolvimento - ou para atingir o *progreso*, para usar terminologia mais de acordo com a época - que, começava a germinar nas mentes de nossas classes dirigentes. Entretanto, não seria o *povo* o responsável pela condução do Brasil à categoria de *civilização*, pois não estava apto para assumir uma tal posição. Este pensamento era claro nas colocações da intelectualidade envolvida com o Estado durante este período (ANSELMO, 2000, p. 87).

Nesse sentido, a modernização pela industrialização se deu através de um Projeto de Estado, principalmente a partir da Revolução de 1930, pautada na conservação do poder político e econômico da classe dirigente do país e ao abandono de uma República oligárquica (LAHUERTA, 1997). Segundo Lahuerta (1997), a identidade intelectual é definida para construir os termos da nação e do moderno, da organização e do espírito de renovação de caráter burguês. É nesse cenário, que através da ruptura com a Velha República e a instauração de uma nova direção política no Governo Vargas por meio da mediação do Estado, que se consolida uma cultura política cujo eixo estruturador se refere ao desenvolvimento industrial e que busca sua legitimidade através do discurso do desenvolvimento da nação. Isso ocorre por meio de um modelo pautado na manutenção da acumulação ampliada da riqueza, num processo de modernização conservadora, ou seja, que mantém as bases políticas de direção do controle do Estado por parte dos atores hegemônicos (LAHUERTA, 1997). Como bem indica Anselmo e Bray (2002) “esta conjuntura histórica exige o rompimento com aquelas ideias que se constituiriam em entraves ao processo, e à inauguração da crença no Brasil moderno” (ANSELMO; BRAY, 2002, p. 114). Esse impulso é tão forte que age intensamente na Revolução de 1930 e no Estado Novo varguista.

Nesse processo, torna-se evidente a necessidade de novas estruturas oriundas dos projetos e da ação do Estado brasileiro sobre seu território dando ao país o caráter moderno. Essas estruturas modernizantes só são possíveis por intermédio de uma unidade nacional coesa e conseqüentemente da desarticulação das oligarquias regionais.

Na raiz disto está o fato de que, tanto durante a efervescência que leva a 30 quanto nos episódios que desembocam no Estado Novo, vários núcleos homogêneos de classes dominantes se movimentaram revelando a tendência de unificação e a predominância

do tema nacional (cultura, do projeto, do Estado nacionais). [...] O Estado Novo representa, portanto, o coroamento de um ideal de modernização e de uma demanda de unificação – cultural, política etc. – que, forte já antes, se radicaliza difusante ao longo dos anos 20, impondo a prevalência do tema nacional (LAHUERTA, 1997, p. 105).

Anselmo (2000) enfatiza que o mote da integração nacional era fundamental nas décadas de 1930 e 1940, visando atingir o ideário do progresso e de modernização dirigida pelo Estado. Nesse sentido, a ideia de instrumentalização do espaço e das regiões sob a égide da ordem burguesa moderna materializou-se no país através da eliminação das estruturas de composição local – classificadas pelo Estado como “aleatórias” da região - que se referiam à ordem oligárquica e, portanto, não correspondente aos anseios de integração do Estado – e a realização de uma intervenção homogeneizadora a partir do ordenamento do progresso e da modernização conduzida pelo Estado. Isso implicou em quatro principais estratégias apresentadas por Oliveira (1987): i) a integração dos mercados; ii) a oportunidade de acesso e transformação das riquezas naturais em novas mercadorias; iii) a construção de estruturas modernizantes que rompiam a até então estabelecida, e a inauguração da ideologia e ideia simbólica do progresso; e iv) a possibilidade da integração territorial.

Assim, são construídas estruturas, cujo agente motriz advém do Estado, que rompem com as antigas estruturas e materialidades da região e das oligarquias regionais, e instala-se uma lógica modernizante e progressista, como por exemplo, a construção de indústrias, a geração de energia e a criação de eixos viários nacionais. Torna-se necessário o ordenamento do território pautando-se no acesso dos valores econômicos e visando a expansão do mercado interno industrial – essencial para a consolidação do processo de modernização do território. Silveira (2003) argumenta que durante o Estado Novo, o Estado brasileiro assume para si responsabilidades fundamentais para o fortalecimento da economia nacional, sobretudo industrial, e a necessidade da construção de infraestruturas viárias. Assiste-se nesse período, um intervencionismo em diversas instâncias, que contribui para o desenvolvimento brasileiro, baseado no aumento das forças produtivas, ou seja, na industrialização (SILVEIRA, 2003). Esse intervencionismo estava pautado, segundo Oliveira (1987) numa ideologia que acreditava que, com o desenvolvimento econômico industrial – graças à articulação de um mercado consumidor unificado – os grandes problemas sociais do Brasil, bem como as desigualdades regionais e a incipiência do mercado nacional iriam progressivamente se reduzir. É a legitimação da modernização no país e a retomada dos interesses da Integração Nacional.

Ao adotar um projeto de modernização reafirmou-se no país um verdadeiro Projeto territorial, agora materializado e realizado pelo Estado centralizado, com consequências diretas

no território brasileiro, uma vez que provocou a reorganização e ocupação do território, dotando-o de novos equipamentos e sistemas de engenharia; e a conectividade dos diversos espaços, a partir de densos sistemas viários e de comunicação para promover o desenvolvimento nacional através da expansão capitalista no país. Becker (2012) aponta que diversos estudos ligados à geopolítica foram empreendidos nesse período enfatizando a “Marcha para o Oeste” e a projeção da conquista do Oeste.

[...] multiplicam-se os estudos de Geopolítica nas décadas de 1930 e 1940, desenvolvidos principalmente por professores de colégios militares, destacando-se, dentre eles, Mário Travassos, com a sua “Projeção Continental do Brasil”. O tema central desses trabalhos era uma nova interpretação geopolítica da história brasileira, focalizando a marcha para o oeste do Estado, desde sua origem na costa atlântica, e enfatizando a necessidade de o Brasil continuar sua projeção para o oeste, especialmente ao longo de dois eixos, um em direção à Bolívia e o outro à Amazônia. A expansão política para o ocidente do século XIX (Acre) deveria ser seguida de ocupação efetiva e integração espacial, revitalizando as “fronteiras mortas” e tornando-as “vivas” (BECKER, 2012, p. 132).

Houve um redirecionamento da economia brasileira em favor do mercado interno, bem como um forte apelo nacionalista, que não excluía o capital externo, mas se utilizava dele para promover o desenvolvimento nacional (SILVEIRA, 2003).

Sobre esse uso e influência do capital externo, Moraes (1999) analisa esse momento apresentando a influência dos países centrais, as chamadas ‘determinações externas’ para o autor, na formação da industrialização desse período. Em Moraes (1999) identifica-se uma linha de pensamento que conecta as ações da economia global à formação brasileira e a instituição do moderno aparelho de Estado no Brasil. Segundo o autor:

As determinações externas atuam continuamente na história do Brasil, pois as economias periféricas são estruturalmente “áreas de ajuste”, que necessitam de tempos em tempos adequar sua produção às inovações empreendidas no centro do sistema mundial. Cada redefinição das matrizes produtivas nos países hegemônicos reverbera nos territórios da periferia, estimulando ou contendo fluxos, direcionando explorações, intensificando ou estagnando atividades. Tais ajustes se manifestam como vagas modernizantes que periodicamente emergem na formação brasileira. Um destes surtos, na década de 1930, institui o moderno aparelho de Estado no Brasil, gerando várias agências e normas governamentais de ordenamento do espaço (MORAES, 1999, p. 47).

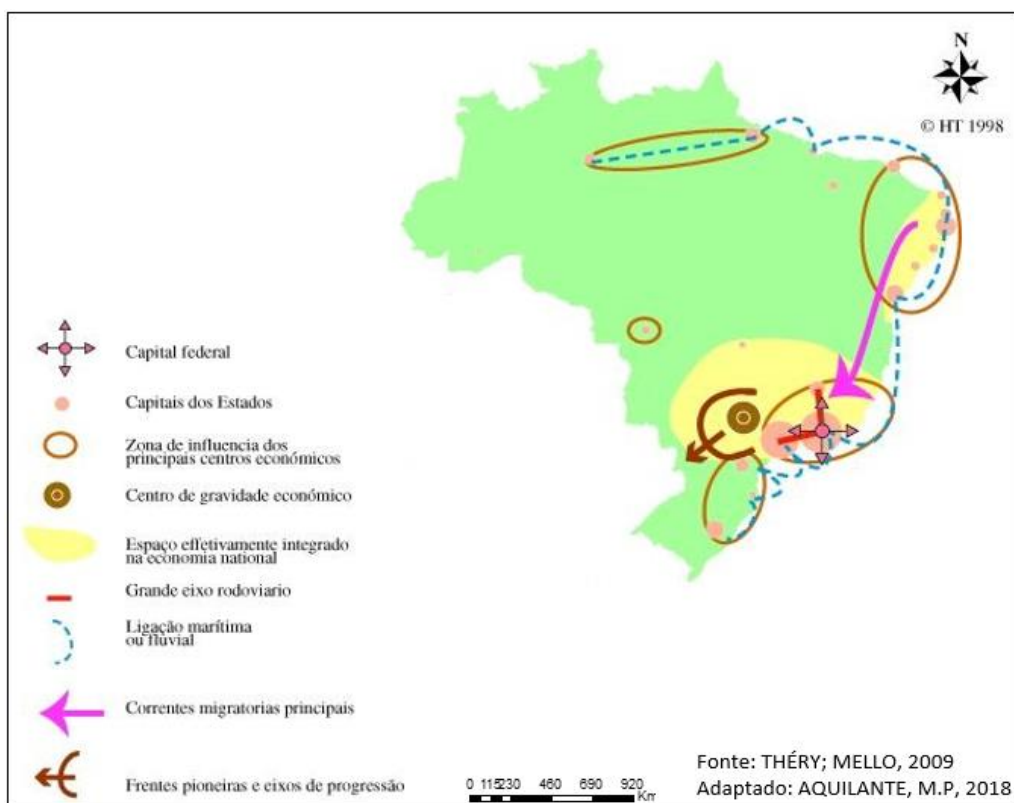
Ou seja, por meio da centralização do poder, o Estado-Novo utilizou-se da legitimidade de seu aparato estatal para a execução de políticas territoriais. Silveira (2003) apresenta alguns órgãos criados nesses períodos, basilares na modernização do Estado brasileiro:

A materialização do intervencionismo-desenvolvimentismo está respaldada e reflete-se pela criação de diversos órgãos, conselhos e departamentos na esfera estatal, como o Conselho Nacional do Petróleo (1938), o Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP – 1938), o IBGE (1938), o Plano de Obras Públicas (1939), o

Conselho de Águas e Energia (1939), a Comissão de Defesa da Economia Nacional (1940), a Fábrica Nacional de Motores (1940), a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940), a Companhia Siderúrgica Nacional (1941), o Conselho Nacional de Ferrovias (1941), o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI – 1942), a Comissão Vale do Rio Doce (1942), a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT – 1943), o Serviço Social da Indústria (SESI – 1943), a Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC – 1945) e outros (RANGEL, 1986; FONSECA, 1999 apud SILVEIRA, 2003, p. 119).

O Estado passou a criar projetos geoestratégicos pautados no desenvolvimento das regiões urbanas e industriais, que deveriam estar integradas ao interior do país e à economia nacional. É nesse contexto que se efetiva a “Marcha para o Oeste”, cuja proposta era povoar as imensas áreas consideradas “*desertas ou vazias*”, para assim alargar o consumo e a produção industrial do Centro-Sul. Pode-se dizer que isso se tornou possível a partir do propósito de construção do Brasil moderno adotado pelo próprio Estado como oportunidade de um geoestratégico *ajuste espacial* em que a formação de uma rede viária articulada promoveria a unidade territorial. A Figura 25 ilustra a organização do espaço econômico brasileiro na década de 1940 com o aparecimento das principais rodovias entre São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, além da interiorização do espaço efetivamente integrado na economia nacional em direção ao Centro-Oeste através da inauguração da cidade de Goiânia.

Figura 25 – Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1940.



Fonte: Théry; Mello (2009).

Os planos viários do período assumem caráter extremamente geoestratégico baseado na soberania nacional para a efetivação da “Marcha para o Oeste”. Vale indicar que o projeto de integração econômica, proposto por Getúlio Vargas, que se baseava num audacioso processo de modernização abrangendo as estruturas produtivas em todo o território nacional, juntamente com a inserção de centros industriais que garantiriam o progresso técnico e econômico do Brasil, concebia a necessidade de industrializar/modernizar o território e articular o país por sistemas de transportes modernos. De acordo com o projeto de Vargas, onde outrora o lugar se encontrava submetido à ideia do *sertão*, ou seja, de atraso, agora se submete à modernidade e ao progresso capitalista. A conquista do *sertão*, emerge, portanto com a continuidade do grande projeto nacional conforme analisado por Moraes (1999).

Por meio dos Projetos Viários Nacionais do período e a implantação progressiva das redes viárias, paulatinamente, o arquipélago econômico analisado em Furtado (2006) e as áreas mais isoladas do interior do Brasil iam se rompendo e sendo aglutinadas e articuladas à ordem capitalista aumentando a área de influência agrícola, pecuária e da modernização industrial. Penha (1993) retoma essa discussão indicando que é no período da década de 1930, com maior expressão no Estado Novo, em que os planos viários são implantados de fato no país.

Apesar de existir esta preocupação desde meados da segunda metade do século XIX, somente na década de 1930, e mais precisamente a partir do Estado Novo, é que os planos de transportes começaram a ser implementados, tendo em vista todo o seu contexto histórico que o caracterizou – a guerra, a centralização do poder, o incremento do mercado interno, o desenvolvimento industrial (PENHA, 1993, p. 112).

Dessa forma no período que se segue à Revolução de 1930 e segue ao Estado Novo, diversos planos viários pautados na comunicação e na articulação territorial foram propostos, sobretudo por órgãos criados pelo Estado, adquirindo o caráter oficial de execução dos eixos viários com destaque ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nesse período destaca-se a atuação do IBGE, que assumiu explicitamente a questão da circulação terrestre como um dos grandes temas de estudos e pareceres ligadas à coesão e integração nacional (PENHA, 1993). São propostos durante o Governo de Vargas: o Plano Geral de Viação Nacional de 1934, o Plano Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, de 1937, o Plano Rodoviário Nacional de 1944 e o Plano Nacional de Viação de 1951.

Cabe destacar que o Plano Geral de Viação Nacional de 1934, estabelecido pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934 pelo presidente Getúlio Dornelles Vargas foi o primeiro plano aprovado e oficializado no país. Com sua efetivação foi possível estabelecer um plano geral das vias de comunicação de caráter nacional, baseado nas contribuições de projetos

desenvolvidos anteriormente. Assim, o Plano Geral de Viação Nacional-1934 (Figura 26) estabelecia a construção de novos troncos e ligações com as materialidades de transportes já existentes formando uma rede viária mais integrada. É interessante notar na figura que o Plano Geral de Viação de 1934 estabelecia um eixo ferroviário importante que atravessaria o espaço que compreende os *nós de conexão* analisados no *Roteiro da Missão Cruls* usufruindo das ferrovias já instaladas. Esse eixo partia da Capital Federal, Rio de Janeiro à época, e rumava para o sul de Minas Gerais, em direção a Lavras, passava pelo Alto Paranaíba e se estenderia ao norte da cidade de Goiânia, próximo de onde planejava-se a construção da Capital Federal Brasília, e se conectaria com a projeção de ferrovias que se estenderiam para o oeste, leste e norte. Esse é um eixo viário fundamental que ligaria diretamente o litoral ao Planalto Central local se sucessivas políticas territoriais no século XX e XXI. Desse ponto seriam construídos eixos de integração que, com a transferência da capital federal, efetivariam a unidade territorial, tornando a *situação geográfica* em estudo em uma área de integração do território brasileiro.

Figura 26 – Plano Geral de Viação Nacional (1934).



Fonte: CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES (1952).

Com o aumento expressivo da frota nacional de automóveis, sobretudo de caminhões, foi necessária a criação de um órgão ligado ao Ministério de Viação e Obras Públicas para planejar, ordenar e gerenciar os sistemas rodoviários. Dessa forma, em 1937 o Estado brasileiro

criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). O DNER apresentou o Plano de Viação DNER (Figura 27), acentuando a política rodoviária em detrimento dos demais meios de transporte. O Plano estabelecia um maior número de nós viários e um traçado mais voltado para o interior diante da retomada da geoestratégia da transferência da capital para o interior do país, demonstrando claramente as preocupações da política territorial de integração nacional. Ou seja, os condicionantes geoestratégicos são evidentes no Plano do DNER-1937, sobressaindo-se questões como a da proteção das fronteiras através da implantação dessa infraestrutura viária, da soberania nacional e da unidade territorial com a estratégica centralização dos eixos viários integrados ao Planalto Central – projetando a futura Capital Federal no interior do território – com as demais regiões do Brasil por meio de eixos geométricos e longitudinais.

Figura 27 – Plano Geral DNER (1937).



Fonte: CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES (1952).

Os nós de redes estruturados no *Roteiro da Missão Cruls* apresentam destaque no Plano do DNER-1937. A área é contemplada com uma das principais rodovias longitudinais projetadas (via interior e via litoral), que a conecta ao sul e ao norte do Brasil: liga-a por um eixo viário que chega a São Paulo ao Sul; liga-a ao norte por um eixo que passa por Uberaba e Uberlândia e segue para o norte atingindo o Planalto Central (Goiânia e a futura área projetada para ser a Capital Federal - Brasília) até Belém; e, conecta-a com Manaus e as capitais do

Nordeste. Esse eixo rodoviário longitudinal de enorme importância para a articulação e para a unidade nacional, ao atravessar os nós de redes do *Roteiro da Missão Cruls* favorece o segmento de transporte logístico já instalado, por exemplo, em Uberlândia, potencializando a acumulação de capital exercida por esse *nó de conexão* e pela maior integração ao mercado interno brasileiro. Além disso, o mais importante é que exatamente nessa *situação geográfica* estudada que se projeta a centralização e a irradiação dos eixos viários integrados, marcando o papel ímpar de Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília para a efetivação da geoestratégia das redes de transportes visando a expansão da modernização a oeste do Brasil. Tais condições tornaram-se mais visíveis com a construção de Goiânia na década de 1930 e a projeção de Brasília vinte anos mais tarde, cuja inauguração se dá em 1960.

Nos planos viários de 1944 e 1951 é reafirmada a necessidade da integração nacional, com redes que partem do litoral, especificamente das regiões mais industrializadas e se encontram no interior, nomeadamente no Planalto Central. Neste ponto, os nós de redes irradiam-se para as demais regiões brasileiras.

A partir da análise é possível concluir que os planos viários projetados e/ou implantados entre 1838 e 1951 foram basais para a compreensão dos planos viários da segunda metade do século XX. Durante o Governo de Juscelino Kubistchek (1956 – 1961), conhecido como o governo das realizações econômicas, baseadas, principalmente, no desenvolvimento industrial e na construção de uma série de infraestruturas, se estabelecem novos grandes eixos rodoviários no Brasil, sobretudo os que ligam os já existentes em São Paulo e Rio de Janeiro, em direção ao oeste do Brasil, por conta da projeção de Brasília. Além disso, os avanços tecnológicos proporcionados durante o período pós-guerra, somados à necessidade da criação de um mercado interno que atendesse os produtos advindos da recente industrialização brasileira, mostrou ao país a necessidade de se constituir uma rede rodoviário nacional integrado e eficiente para ordenar o espaço e potencializar a reprodução do capital. Dever-se-ia assegurar condições mínimas à circulação interna de pessoas, mercadorias e possibilitar o acesso rápido e eficiente da produção nacional – concentrada em São Paulo – destinada ao mercado interno e à exportação, tendo como pilar desse processo a modernização do país pela constante expansão do sistema rodoviário e do segmento logístico. Tal fato pode ser largamente constatado através da inauguração de Brasília no planalto central na década de 1960, que dentre outros fatores, possibilitou a expansão da malha rodoviária ao interior do país, a expansão dos mercados de consumo, a instalação de transnacionais, o alargamento do capital financeiro no país e possibilidades de produção, e a organização e integração do espaço brasileiro tendo os sistemas rodoviários como elementos capitais nesse processo.

Desta forma, as redes viárias planejadas sobre o interior do país, dentro do Plano Nacional de Integração, materializado a partir da década de 1950, permitiu o acesso às regiões mais distantes num plano que integrou o centro econômico e industrial localizado no Estado de São Paulo com o Planalto Central e área eleita para ser a capital do país. As discussões que mostram a importância dos *nós de conexão* presentes no *Roteiro da Missão Cruls* no cenário nacional, sobretudo como uma importante área de integração viária e de entreposto de produtos agrícolas que abasteciam as principais cidades do Sudeste, foram fundamentais para delinear importantes eixos rodoviários e ferroviários na área por meio do Plano Nacional de Viação Rodoviário-1951. Tais discussões estão presentes nos documentos do Conselho Nacional de Transporte, relatadas pelo então Deputado Edison Passos (1952). Cabe indicar a força econômica e política que se colocava na área de estudo à época, com fatores de importante circulação econômica de cereais e grãos que abasteciam São Paulo e o Rio de Janeiro, e também de atores políticos que procuravam delinear os modernos sistemas rodoviários para a integração da área à economia nacional e sua ativa participação na estratégia de alargamento do capital no Brasil, assegurando a inserção dessa *situação geográfica* através dos eixos mais modernos no sistema rodoviário nacional.

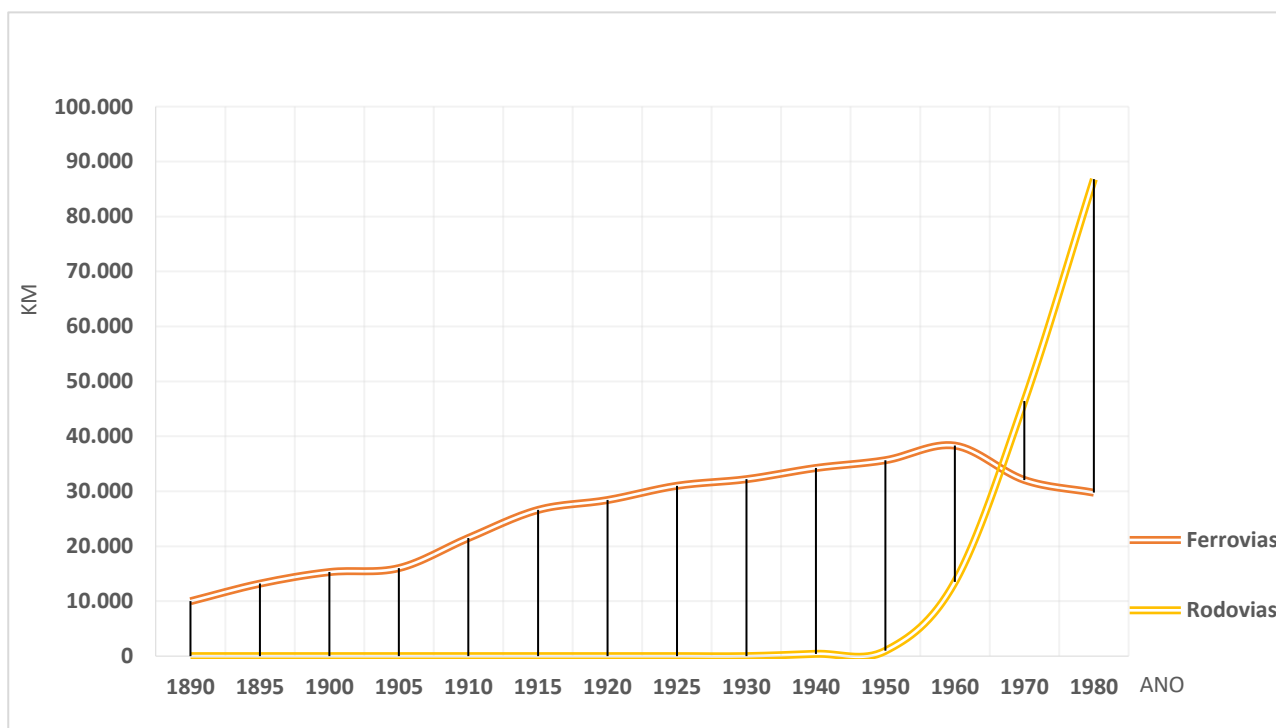
3.3 A Construção de Brasília e os interesses do capital internacional no Projeto Territorial de Integração Nacional.

Após o Governo de Vargas, já na segunda metade do século XX, foram construídas seguidas rodovias federais, cujos projetos estavam diretamente alicerçados na Integração Nacional e na transferência da Capital Federal para o interior do país. Um dos marcos que possibilitou tamanha instalação de infraestruturas relaciona-se com o Governo de Juscelino Kubistchek e as novas estratégias adotadas em relação à entrada do capital estrangeiro – originados de empréstimos internacionais e da ação de multinacionais ligadas ao automobilismo – sobre o mercado brasileiro, o qual colaborou significativamente para o desenho do modelo de integração via sistemas rodoviários que se verificou no país. É nesse modelo de modernização pela industrialização e urbanização que se induz a integração e a articulação de todas as regiões brasileiras evidenciando a instrumentalização do território, seguindo o projeto geopolítico do Estado brasileiro, a fim de propiciar a criação de um efetivo mercado interno e a unificação do controle do território. Neste contexto, uma das estruturas que representam um fixo modernizador são as redes viárias, as quais além de articular as regiões industriais ao Planalto

Central, possibilitaram a criação de novas cidades e terras produtivas, ocupando economicamente os “vazios demográficos”. Ao mesmo tempo que as redes viárias correspondem a um fixo instalado no território, elas propiciam a geração de fluxos e de dinâmicas espaciais que estão articuladas a essa materialidade como por exemplo, a incitação do processo de urbanização, de novas redes de comércio e serviços, de novas materialidades, engendrando a geração de fluxos e de dinâmicas espaciais na produção capitalista do espaço. No caso brasileiro, esse é envolto num projeto de Estado pautado numa lógica que abarca todo o território à medida que as técnicas, e com ela as vias modernas, alcançam novos espaços e integram esses espaços.

O período que se estende entre as décadas de 1950 e 1970 corresponde à instalação definitiva das estratégias debatidas e elaboradas desde a Primeira República. Efetivou-se a transferência da Capital Federal para o Planalto Central, intensificou-se o processo da integração do oeste do território a partir do vetor urbano e industrial, e materializaram-se grandes investidas de construção de infraestrutura viária, com destaque para os sistemas rodoviários em detrimento ao ferroviário, conforme nota-se no Gráfico 01.

Gráfico 01 – Evolução da Rede Rodoviária e Ferroviária no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).



Fonte: SILVEIRA (2003). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Foi, sobretudo a partir da década de 1950, especialmente no Governo de Juscelino Kubistchek, que as rodovias emergiram como a grande infraestrutura viária capaz de interligar efetivamente os vários espaços nacionais potencializando o desenvolvimento econômico brasileiro. Ou seja, a partir da segunda metade da década de 1950 no que tange ao Brasil e sua economia, assiste-se a enormes transformações que se referem a criação de grandes redes viárias; a instalação das multinacionais, aumento do consumo de bens de consumo duráveis e alto índice de absorção do capital externo. Natal (1991) expõe os processos que engendraram maior produção, consumo e reprodução ampliada da riqueza nesse período como: a crescente industrialização, mesmo que concentrada nos grandes centros do Sudeste; a hegemonia do transporte rodoviário; a expansão das infraestruturas de transportes com primazia dos sistemas rodoviários; e a expansão do mercado nacional, com a organização do espaço favorecido pela expansão a oeste do território alinhados com a instalação da capital federal no interior.

A partir do governo Juscelino Kubitschek, com a construção de Brasília e a industrialização pesada que então se verificou (1955-1961), a questão dos transportes alcançou novo estágio; junto com o posicionamento da hegemonia do rodoviarismo-automobilismo, verifica-se a constituição do que se poderia mais propriamente se chamar de mercado nacional. A partir daí a geografia econômica expande-se, a produção amplia-se e diversifica-se. Na verdade, as ligações por rodovias, nessa época, avançaram mais dentro das regiões isoladas do que em termos de ligações interregionais. De fato, só com a construção de Brasília esse quadro inicia uma marcada inflexão. Brasília representou uma opção pela organização do espaço nacional alicerçado no rompimento do isolamento entre as diversas regiões. Dificilmente, de fato, teríamos as ligações rodoviárias de Belo Horizonte, Belém e capitais Nordestinas com o Centro-Oeste, se nele não estivesse situado o Distrito Federal. E foram essas ligações que, pela primeira vez, criaram no Brasil um sistema nacional de transporte, integrando economicamente o país (NATAL, 1991, p. 299 - 300).

As intervenções presentes na segunda metade da década de 1950 repercutem-se nas décadas de 1960 e 1970, e consolidam o projeto de internacionalização econômica. Internamente, o esforço da “construção moderna do território” era realizado pelo Estado, incumbido de criar as infraestruturas e gerar uma industrialização integrada com o território. Este processo foi efetivado internamente a partir de um esforço concentrado do Estado no sentido de criar as condições infraestruturais para a reprodução e expansão do capital.

O Plano Nacional de Desenvolvimento do Governo Kubistchek tinha o objetivo de proporcionar alta capacidade de investimento e defender o nível de atividade econômica, com o propósito de alcançar o progresso de *Cinquenta anos em Cinco* (FAUSTO, 2007). Nesse período estava prevista uma política baseada no *tripé do desenvolvimento*, através da articulação do capital privado nacional, estrangeiro e estatal. O Estado foi responsável pelos setores de infraestrutura e por coordenar os incentivos a fim de criar as condições vantajosas

para a atuação da iniciativa privada ao lado do capital estrangeiro. O Programa de Metas, ou Plano de Metas, como ficou conhecido, consistia num amplo planejamento territorial com 31 metas, as quais tinham como fundamentos básicos os investimentos infraestruturais a cargo do Estado; ampliar e instalar as indústrias de base, estimulando investimentos privados nacionais e estrangeiros e, por fim, forçar a interiorização da economia brasileira com a construção da nova sede administrativa do país (GUIMARÃES, 2010).

O Plano de Metas, insígnia do planejamento estatal e instrumento de viabilização das políticas territoriais propostas, reuniu um conjunto de metas de cinco setores que deveriam garantir o abastecimento da infraestrutura básica e ser capazes de encadear novos investimentos. A proposta era desenvolver os setores de energia, transporte, insumos básicos, como siderurgia e refino de petróleo, e estimular a expansão e diversificação do capital privado nacional e estrangeiro (LESSA, 1982).

O Plano apresentava a *meta síntese*, ou seja, a construção de Brasília no Planalto Central, um dos maiores símbolos do Governo de Kubitschek, a qual intensificou novas oportunidades de empregos, moradias, investimentos diversos, sistemas viários e de comunicações e, por conta dela novos mercados de consumo e a incorporação de novos espaços para a reprodução do capital, como exemplo as novas fronteiras agrícolas com a Revolução Verde do cerrado do Centro-Oeste brasileiro.

Ao que concerne à construção de Brasília e seu papel para a integração nacional, Vesentini (1986), discute que a instalação da Capital Federal no interior do país, chegou a ser vista como um marco na organização espacial do Brasil, como o “coroamento” de todo um processo de integração nacional que como verificou-se foi discutida e mostrou-se como necessária desde a colonização. Vale indicar brevemente que a análise da construção de Brasília está diretamente conectada a sua inserção na organização do espaço geográfico nacional. A Capital Federal no Planalto Central do país significou a instalação de Planos modernizantes em direção ao interior, alargando as possibilidades de reprodução do capital nacional e internacional, ao incitar a formação de rodovias, de núcleos urbanos, da agricultura comercial com os Complexos Agroindustriais (CAI,s).

Para Moraes (2002), Brasília é elemento chave na política territorial da construção da unidade do território brasileiro. A ocupação do Brasil central para este autor foi viabilizada pelas “próteses territoriais” materializadas, entre outras, pelas cidades artificiais, rodovias e usinas hidrelétricas. A integração determinante do território seria efetivada com a instalação de Brasília no Planalto Central, correspondendo ao *nó de conexão* principal do país. Brasília surge enquanto a capital que articularia as regiões via sistemas rodoviários.

Moraes (1999) aponta que o “fazer política” nesse período caminha junto com as formas e modos estritamente ligados à valorização do território. O geógrafo discute que as ações de Juscelino Kubitschek “traduzem” as políticas presentes nas concepções das elites governamentais, segundo as quais o país era visto como um espaço que deveria ser conquistado e explorado. Novamente recupera-se o mote colonial da conquista, o *território herdado*; as necessidades da expansão de suas áreas internas e que se retoma cotidianamente na prática estatal. O Brasil, nessa análise, revela-se como um país em que a necessidade da expansão interna de seu espaço econômico consiste em uma crescente possibilidade de *ajuste espacial* pela apropriação de seus *fundos territoriais*. Tal fato é estratégico para a ampliação do capital ao dar possibilidades de apropriação e de novos *ajustes*, e desperta grandes interesses do capital internacional, que adere ao projeto geoestratégico territorial de Integração Nacional.

Essa reflexão apresentada é extremamente importante para associar os investimentos do capital financeiro global no Brasil aproveitando-se da necessidade de integração do território e por consequência de criação de infraestruturas e financiamentos. Ademais, além do financiamento e empréstimos ao Estado brasileiro como forma de realizar uma acumulação ampliada da riqueza, observa-se a criação de infraestruturas rodoviárias, as quais tornaram o mercado brasileiro altamente interessante para investimento das multinacionais do segmento automobilístico.

Em primeiro lugar, é importante ponderar que frente à dificuldade de financiamento de investimentos internos e de superar a restrição das contas externas, os dirigentes da política econômica do Governo Kubitschek recorreram ao capital estrangeiro como alternativa para alcançar o desenvolvimentismo. Caruso (2015) indica os argumentos apresentados pelo Governo para legitimar o acesso, em forma de crédito, ao capital privado estrangeiro:

Juscelino Kubitschek afirmava que a indústria era o meio para atingir o desenvolvimento e que naquele momento, início de 1956, os obstáculos ao seu avanço eram a insuficiente técnica (tecnologia, conhecimento e maquinário) frente aos países desenvolvidos e a limitada capacidade interna de capitalização. Esta última era uma questão chave, porque neste momento já não se conseguia manter o nível de investimento dos últimos anos e, se afirmava que o país não tinha a capacidade necessária para aumentar o montante de 24 inversões e a produtividade. A solução defendida era buscar os recursos externos, que poderiam se apresentar na forma de crédito e interesse do capital privado estrangeiro (CARUSO, 2015, p. 24).

A entrada do capital privado estrangeiro era importante porque permitiria a introdução da tecnologia avançada de maneira dinâmica na economia e seria uma alternativa frente à importação de máquinas (CARDOSO, 1977). No ano de 1956, no contexto externo havia abundância de capital dos países centrais, alocados no Banco Mundial. Tornou-se lucrativo o

empréstimo com altos juros aos países periféricos emergentes, em que esse movimento de capital em direção à periferia capitalista era uma forma de reprodução ampliada da riqueza, ou seja, um *ajuste* de reprodução do capital conforme apresenta Harvey (2005).

No contexto interno brasileiro, o governo formulou um conjunto de incentivos e instrumentos para facilitar a entrada do investimento internacional (LESSA, 1982). Tal inversão estava prevista no próprio Plano de Metas, que estabeleceu uma participação estrangeira de 1/3 dos investimentos globais (CARDOSO, 1977). Neste período o capital internacional se inseriu na economia brasileira na forma de grandes corporações transnacionais. O investimento estrangeiro direto passou a realizar atividade produtiva localmente, deslocando o processo vertical da produção por meio da construção de filiais no país. As transformações do sistema mundial com a expansão do capital financeiro e do crédito somado ao contexto histórico interno redefiniram a importância do capital estrangeiro no Brasil que, a partir desse movimento, passa a ser parte ativa do desenvolvimento brasileiro, elemento acelerador do crescimento e do processo de industrialização (CALDAS, 1995).

Cabe apontar que as prioridades do Estado já haviam sido determinadas tais como: o aumento rápido da taxa de crescimento, a construção de Brasília e a Integração Nacional. Esses pilares não estariam comprometidos, mas os meios para alcançá-los estariam abertos à negociação ao capital internacional. Caruso (2015) defende que o Estado ofereceu ao capital estrangeiro diversos incentivos, tais como: a isenções de tributos de importação; a prioridade de cobertura e subsídios cambiais; créditos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) de longo prazo e sem reajustes financeiros (que acabariam oferecendo um subsídio adicional); reservas de mercado nos setores em implantação; garantia de ampla liberdade de saída, com a transferência de lucros e dividendos de investimentos diretos pelo mercado livre de câmbio e, com transferência de amortização de empréstimos. O cenário que se tem então é descrito por Caruso (2015) como:

O capital estrangeiro, um dos pilares do tripé do desenvolvimento, se insere na economia brasileira na forma das filiais das grandes corporações, passando a produzir localmente. A sua entrada é legitimada pelas classes dominantes e pelos discursos de Juscelino Kubitschek. As classes que formavam a aliança vigente não se importavam com a origem do financiamento, apenas desejavam manter o equilíbrio e a ordem construída, sem promover reformas sociais e do papel do Estado. Para o governo, o capital estrangeiro seria capaz de fornecer tecnologia e meio de financiamento, obstáculos ao avanço da industrialização brasileira. A aliança com as empresas internacionais fortaleceria a economia, dinamizaria os setores importantes e garantiria alta produtividade. Para incentivar o investimento externo o governo forneceu um grande conjunto de incentivos e construiu uma racionalidade econômica, organizando uma administração paralela com o objetivo de coordenar as discussões e executar as políticas econômicas. Para os setores considerados importantes para o cumprimento

do Plano de Metas, os de base, foram criados os Grupos Executivos (CARUSO, 2015, p. 43).

Vale destacar que o pensamento liberal exercia grande influência no período. Uma das principais afirmações era de que a economia brasileira no passado, impunha muitos entraves à entrada do capital estrangeiro. Dessa maneira, era imperativo criar um ambiente favorável para o investimento internacional no parque industrial brasileiro (FURTADO, 2006). Consoante a essa discussão Caldas (1995) aponta que favorecer o capital estrangeiro era essencial para o sucesso das Políticas Territoriais no período. Se isso, por um lado, agradava a alguns, por outro requeria cuidados, tendo em vista a forte campanha da oposição, sobretudo da UDN - *União Democrática Nacional*.

Ao concentrar o potencial tecnológico, capacidade financeira e força econômica, as empresas multinacionais e as agências reguladoras de crédito tinham a possibilidade de exercer influência sobre as políticas econômicas e por corolário as territoriais do Brasil, as quais analisavam o mercado brasileiro como potencial consumidor de créditos e de produtos. Para garantir a entrada do capital estrangeiro, os instrumentos econômicos se centraram na criação de condições para a segurança e ampla taxa de acumulação de lucro (LEOPOLDI, 2002).

Cabe destacar que as multinacionais concentravam um capital financeiro monopolístico e de caráter espoliador. Espoliador, pois, esses grupos, segundo Harvey (2005) especulam a possibilidade de realizar o *ajuste espacial* nos países periféricos e emergentes, cuja estratégia aparece como uma possibilidade de lucro pela espoliação no interior das contradições da redução da acumulação de capital nos países centrais. Sublinha-se que no período Pós-Guerra a intensa industrialização experimentada pelos países centrais convivia com a queda nas taxas de lucros e a superacumulação com excedente de capital – que se manifesta num mercado saturado de bens de consumo que não podem ser vendidos sem perdas, como uma alta improdutividade e como excedente de capital líquido carente de possibilidades de investimento produtivo (HARVEY, 1999). Em outros termos, esse excesso de capital e de força de trabalho nos países centrais, quando não absorvida nessas economias, é estrategicamente deslocado para sua realização rentável, uma vez que, sua não realização resultaria na desvalorização desse capital.

Se o excesso de capital e de força de trabalho existe em dado território (como uma nação ou Estado) e não pode ser absorvida internamente (tanto por ajustes geográficos ou gastos sociais) então devem ser enviados a outro lugar a fim de encontrar um novo terreno para sua realização rentável para não serem desvalorizados (HARVEY, 2003, p.13).

Analisada em uma ótica de tendência expansiva do capitalismo o *ajuste espacial* torna-se um mecanismo para absorver o excedente do capital das economias centrais e deslocá-lo para países periféricos e emergentes, de modo que esses investimentos retornem ampliados. Em outros termos, os “excedentes disponíveis de um território são compensados pela carência dos mesmos em outro local (HARVEY, 2003, p. 12). Além disso, uma contradição estrutural presente nesse processo revela que tais expansões geográficas, reorganizações e reconstruções do capitalismo, por serem investimentos, criação de infraestrutura e industrialização em certos países emergentes, criam de acordo com Harvey (2003) um ambiente físico à própria imagem oferecendo uma oportunidade de industrialização e investimentos para com os países semi-periféricos. Por outro lado, se o capital acumulado não se move ou não pode se mover, será diretamente desvalorizado. Nesse sentido, verifica-se uma contradição do modo de produção capitalista, que ao investir (deslocar o excedente produtivo) em determinadas economias periféricas, favorece uma industrialização “controlada”, uma vez que, os investimentos nesse sistema de créditos de capital fictício podem estimular ao mesmo tempo que também podem minar e impor desvalorização econômica nos países emergentes – apresentados como territórios vulneráveis. Harvey (2003) conclui:

Elas [transações comerciais e de créditos] funcionam muito bem sob condições de desenvolvimento geográfico desigual em que os excedentes disponíveis de um território são compensados pela carência dos mesmos em outro local. Mas, simultaneamente, o recurso ao sistema de créditos volta aos territórios vulneráveis aos fluxos de capital especulativo e fictício, que podem tanto estimular como minar o desenvolvimento capitalista e mesmo, como ocorreu recentemente, ser usado para impor selvagens desvalorizações nesses territórios vulneráveis (HARVEY, 2003, p.13).

A geoestratégia aplicada consiste, portanto, na expansão geográfica e reorganização espacial como alternativa possível, através da qual se procura uma *mais-valia* relativa à expansão e localização, contudo de forma controlada a fim de não criar novas concorrências nos países centrais. A realocação industrial, do centro para a periferia, possibilita o uso de força de trabalho desvalorizada e, em consequência disso, surge uma troca desigual em sentido restrito entre o centro e a periferia, favorável a primeira. Em economias periféricas como o Brasil a exploração se intensifica. Harvey (2003), desse modo, revela que essa mobilidade da reprodução do capital em nível internacional, é geoestratégica para a acumulação. Essas empresas se instalaram no Brasil com grande capacidade financeira e alta integração tecnológica em comparação aos grupos econômicos nacionais, o que lhes conferiu uma vantagem estratégica. Assim, se dirigiram altos investimentos estrangeiros aos setores especializados que lhes permitiram uma atuação monopolista e de altos lucros conforme

observa-se na Tabela 04 para dimensionar a entrada de capital estrangeiro e os setores que essa capital participou (Tabela 05).

Tabela 04 – Entrada de capital estrangeiro entre 1955 a 1962 (em Milhão US\$).

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Ingressos	163	370	497	501	597	485	676	429
Financiamentos	84	231	319	373	439	347	529	358
PIB Industrial	2178,4	2882	4215	2658,4	3604,2	3966,3	4316,9	4877,9

Fonte: Adaptação. S.E.E.F - Ministério da Fazenda e Carteira de Câmbio do Banco do Brasil em Relatório do Exercício de 1963 - Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC). In: CAPUTO (2007). PIB Industrial de Setor de Transformação extraído do IPEADATA. In: CAPUTO (2007).

Tabela 05 – Participação do Capital estrangeiro (setores econômicos) em 1960.

SETORES	PARTICIPAÇÃO DO CAPITAL ESTRANGEIRO (%)
Alimentos e bebidas	35%
Papel e celulose	30%
Farmacêutica	86%
Química	48%
Siderurgia	17%
Máquinas	59%
Autopeças	62%
Veículos	100%
Alumínio	48%
Cimento	15%
Pneus (Borracha)	100%

Fonte: FAUSTO, 2007.

A inserção do capital internacional não movimentou exclusivamente as montadoras internacionais, mas também setores estratégicos ligados a ela potencializando altos lucros. É expressiva assim, a participação do capital estrangeiro em setores ligados às multinacionais automobilísticas, tais como veículos, pneus, máquinas e autopeças.

Por via da Instrução nº 113 e pela Lei 3.244 entre 1956 e 1961, legitimou-se as investidas quanto ao incentivo da entrada de capital e proporcionou-se proteção a esses investimentos. O setor automobilístico foi o maior beneficiário pela Instrução nº 113. Além disso, também recebeu um conjunto forte de incentivos fornecidos pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que funcionou como uma instituição de apoio, dedicando-se ao estudo, planejamento e aprovação de projetos na área. A centralidade do GEIA no planejamento para a industrialização do setor automobilístico do período pode ser confirmada na seguinte passagem do Decreto nº 39.412 de 16 de junho de 1956, que instituiu o GEIA: “Os equipamentos utilizados na Indústria Automobilística Brasileira são considerados da mais alta essencialidade para o desenvolvimento econômico do País, quando especificamente destinados à fabricantes e subcontratadores” (BRASIL - Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956)

No Plano de Metas, a indústria automobilística assumiu o papel de símbolo de desenvolvimento e modernidade (FARO e SILVA, 2002), pois no Projeto de Integração Nacional, a força desse capital estrangeiro e suas prerrogativas de lucro, forçaram a delinear nos planos viários do período as rodovias como infraestrutura chave para a articulação do país. Além de estimular a concessão de crédito internacional para realizar essas obras – ampliando a acumulação de capital –, as multinacionais encontraram um terreno vasto de expansão de mercado já que se estimulava o consumo do automóvel como elemento de modernidade e status social. A fabricação de veículos liderou os investimentos do período, gerando fortes encadeamentos em outras indústrias, como a de autopeças, metais não ferrosos, borracha e de material elétrico. Com isso, a entrada das grandes empresas estrangeiras, capazes de trazer o financiamento e a tecnologia necessária para implantá-las estimulou o consumo do mercado interno e induziu o endividamento do Estado brasileiro. Para se ter uma ideia do impacto da meta 27 da indústria automobilística, previa-se um investimento de 555,7 milhões de dólares americanos dos quais aproximadamente 70% provieram do capital estrangeiro.

É importante dimensionar que antes das políticas de incentivos aos investimentos internacionais, as indústrias automobilísticas já possuíam instalações comerciais no Brasil. No entanto, estas esperavam por oportunidades maiores para instalar suas fábricas e maquiladoras no país CARUSO (2015). A título de exemplificação, a General Motors (GM) e a Ford Motor se estabeleceram comercialmente em São Paulo no ano de 1925 e 1919, respectivamente. Em

1930, a GM inaugurou uma fábrica, onde realizava a montagem de veículos importados. Todavia com as políticas de incentivo e proteção de investimentos do Estado brasileiro, diversas multinacionais europeias se instalaram no país, acirrando a competição no mercado brasileiro. Tanto a GM quanto a Ford foram forçadas a produzir veículos no país por meio da instalação de filiais. A produção da GM teve início em 1957 e a da Ford, em 1958. Na Tabela 06 observa-se a porcentagem da participação em investimentos das multinacionais automobilísticas estrangeiras no Brasil entre 1955 a 1966.

Tabela 06 – Participação em investimentos das multinacionais automobilísticas que entraram no Brasil via Instrução nº 113 entre os anos de 1955 a 1966.

COMPANHIA	PAÍS DE ORIGEM	%
General Motors Corporation	EUA	13,20%
Ford Motor do Brasil S/A	EUA	11,82%
Volkswagen - Volkswagenwerk GMBH	Alemanha	7,55%
Willys Motors Inc. e Regie Nationale des Usines Renault	França, Bélgica, Suíça e EUA	7,04%
Robert Bosch G.m.b.H	Alemanha	6,85%
Fried. Krupp	Alemanha	6,09%

Fonte: Adaptado de Boletins da SUMOC (1955 A 1964). In: CAPUTO (2007).

Por fim, tendo apresentado a estratégica inserção do capital internacional no Brasil e como os agentes econômicos que controlam esse capital se aproveitaram do projeto territorial brasileiro para potencial acumulação diante da crise da superacumulação nos países centrais, cabe expor como o *desenvolvimentismo* de Kubistchek, com a construção de rodovias federais e de Brasília no delineamento da integração nacional, inseriu definitivamente os *nós de conexão* presentes no *Roteiro da Missão Cruls* numa posição estratégica de integração.

3.4 A formação dos nós de conexão Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília.

A construção da Capital Federal no centro-oeste do território brasileiro como um ponto nodal das redes, criou uma *situação geográfica* ordenando-a, da segunda metade do século XX em diante, como um fator de integração nacional, sobretudo entre Brasília e São Paulo, articulando os *Eixos de Integração no Roteiro da Missão Cruls*. Tal localização estratégica de articulação garantiu a *conexidade* dos fluxos e incidiu em grandes modificações espaciais no território nacional, com a construção de rodovias, o adensamento do traçado urbano das principais cidades e a instalação de infraestrutura de projetos ligados à logística contemporânea. Retoma-se então o Plano de Metas para apresentar a efetivação do Projeto de Integração Nacional (PIN) e a inserção geoestratégica apoiada pela logística.

A partir do Plano de Metas permitiu-se articular de fato os *nós de conexão* do *Roteiro da Missão Cruls*, tornando-a uma área geoestratégica para a integração nacional. Para se ter uma ideia, no que se refere aos transportes, 29,6% dos investimentos do Plano de Metas eram dirigidos a esse segmento, com reequipamento e construção de estradas de ferro, pavimentação e construção de estradas de rodagem, portos e barragens. O mais beneficiado entre os modais foi o transporte rodoviário com planos para a construção de 12.000 quilômetros de novas rodovias, além da recuperação de 3.800 quilômetros e a pavimentação de mais 3.800 quilômetros. Ao final de 1958, chegou-se a pavimentar 5.800 quilômetros (SILVEIRA, 2003) e até 1960 foram construídos 14.970 quilômetros.

Dessa forma, objetivou-se a realização de grandes projetos que contribuiriam para a aceleração da acumulação nacional e internacional. Pautada na integração dos mercados deu-se continuidade ao Projeto de Integração Nacional, essencial na preservação da unidade territorial. Como nota-se no Quadro 01, os empréstimos internacionais, alinhados pela política desenvolvimentista, resultaram em grandes transformações no território brasileiro, como o aumento na geração de energia – imprescindível para a industrialização; latente extensão de rodovias; ampliação da capacidade produtiva da indústria de automóveis; mecanização da agricultura e produção de fertilizantes, sobretudo na ocupação do cerrado com a agricultura intensiva para a exportação, essencial para a formação dos Complexos Agroindustriais - CAIS.

Quadro 01 – As principais metas e seu grau de sucesso no Programa de Metas do Governo Kubistchek (1956 – 1961).

META TRAÇADA	O QUE SE ALCANÇOU
Meta 1: Energia Elétrica Elevação da potência instalada para 5 milhões de quilowatts.	No final de 1961 alcançou-se uma capacidade instalada de 5.205 mil quilowatts.
Meta 8: Rodovias (pavimentação) Pavimentação asfáltica de 5 mil quilômetros de rodovias até 1960.	Foram pavimentados 6.202 quilômetros até 1960.
Meta 9: Rodovias (construção) Construção de 12 mil quilômetros de rodovias modernas até 1960.	Até 1960 foram construídos 14.970 quilômetros.
Meta 11: Marinha mercante Ampliação da frota de cabotagem e longo curso de 300 mil toneladas e frota de petroleiros de 220 mil toneladas.	Foram obtidas 85% da meta em cabotagem e longo curso e 90,9% da meta de petroleiros.
Meta 17: Mecanização da agricultura Aumento do número de tratores em uso na agricultura de 45 mil para 72 mil unidades.	Estima-se o número de tratores de 77.336 unidades.
Meta 18: Fertilizantes Aumento da produção de adubos químicos de 18 mil para 120 mil toneladas.	A produção alcançou 290 mil toneladas.
Meta 19: Siderurgia Aumento de produção de aço em lingotes para 2 milhões de toneladas por ano.	Produção atingiu 2.279 mil toneladas de lingotes.
Meta 20: Alumínio Aumento da capacidade de produção de alumínio para 18.800 toneladas em 1960.	Produção de 16.573 toneladas em 1960.
Meta 25: Borracha Aumento da produção de borracha para 65 mil toneladas, com início da fabricação da borracha sintética.	Instalação da capacidade de fabricação de borracha sintética foi alcançada.
Meta 27: Indústria de automóveis Implantação da indústria para produzir 170 mil veículos nacionalizados em 1960.	Capacidade instalada chegou a 199.180 unidades em 1960.
Meta 28: Construção naval Implantação da indústria de construção naval.	Projetos apresentavam uma capacidade de 158 mil deadweight/ano.
Meta 29: Indústria mecânica e de material elétrico Implantação e expansão da indústria.	O aumento da produção de máquinas e equipamentos foi de 100% e de material elétrico de 200% em 1960 (base: 1955).

Fonte: FARO, SILVA, 1991. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Silveira (2003) retrata esse quadro econômico do país como um período de realizações e de “euforia”, indicando seis destaques na economia da época e que garantiram o aumento da integração do mercado interno pelo vetor industrial:

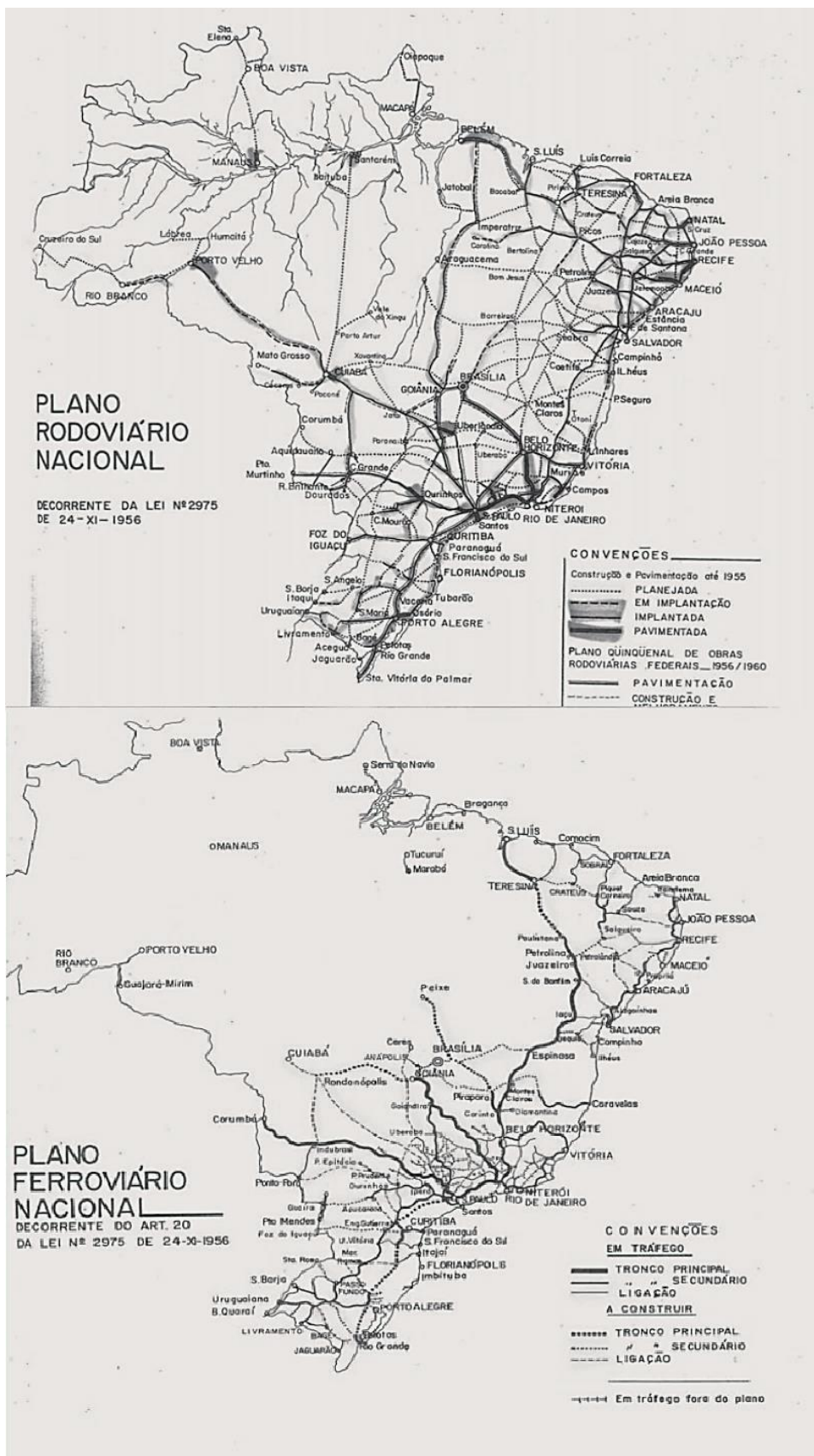
Pelos desejos desenvolvimentistas nacionais, foram destaques na economia: 1) a intensificação do mercado interno urbano; 2) a maior capacidade das indústrias-chave (indústrias de bens de produção, o chamado Departamento I da economia, inclusive ligado à agricultura, como fábricas de tratores, maquinários diversos e outros); 3) os créditos especiais para a formação dos Complexos Agroindustriais (CAIs) – industrialização da produção agrícola; 4) os fortes investimentos externos, principalmente na indústria automobilística (tornou-se autossuficiente, produzindo cerca de 100.000 veículos por ano ao final de 1961) e o crescimento das indústrias de autopeças (Cofap, Vargas, Wiest e outras); 5) o apoio às indústrias nacionais (crédito fácil, reserva de mercado, entre outros) e 6) a dinâmica administrativa baseada no desenvolvimentismo (SILVEIRA, 2003, p. 127).

O fato é que dificilmente apresentar-se-iam as ligações rodoviárias de capitais como São Paulo, Belo Horizonte, Belém, capitais Nordestinas, Porto Alegre, Curitiba com o Planalto Central na década de 1960 e 1970, se nele não estivesse situado o Distrito Federal. E são esses eixos rodoviários que permitiram um sistema nacional de transporte, integrando economicamente o Estado Nacional sob a lógica urbano/industrial. Tais reflexões indicam na “opção rodoviária” um elemento imprescindível para o desenvolvimento econômico do Brasil, uma vez que, os altos empréstimos e investimentos do capital internacional forçavam a escolha desse modal e a instalação das rodovias como estratégia de impulsionar o consumo de veículos. As rodovias iam abrindo novos caminhos apoiadas pela construção de Brasília e de toda interiorização técnica e econômica que ela significou.

Tendo em vista a urgência do seu Programa de Metas e de sua realização, o governo Kubistchek solicitou e obteve a aprovação por lei do processo de revisão do Plano Geral de Viação Nacional de 1934, almejando a elaboração de um Plano Rodoviário Nacional e de um Plano Ferroviário Nacional no ano de 1956 (Lei nº 2.975/1956), conforme pode-se observar a Figura 28.

O sistema rodoviário ganhou notoriedade e prioridade no Plano Nacional de Viação de 1956 (Plano Rodoviário Nacional), uma vez que as rodovias eram o pilar para a realização do Programa e da ampliação do lucro; e de interligação dos nós econômicos e populacionais com potencial mercado consumidor. A evolução da rede rodoviária no período de 1956 a 1960 praticamente duplicou, interligando quase todo o território brasileiro. Efetivou-se Brasília, como centro político-administrativo, bem como reafirmou-se a intensificação econômica de São Paulo como maior centro urbano e industrial brasileiro. Para essas duas áreas urbanas (a capital política e a capital econômica respectivamente) passou a convergir e a irradiar grande parte da malha rodoviária tais como: a BR-040, BR-050, BR-381, BR-116 e outras (SILVEIRA, 2003). Tal espacialização viária pode ser vista na Figura 28.

Figura 28 – Plano Nacional de Viação – Rodoviário e Ferroviário (1956).



Fonte: NIGRIELLO, 2010.

Em relação ao transporte ferroviário, a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, gerou algumas melhorias através dos investimentos do Plano de Metas, mas não impediu a decadência do setor nos anos seguintes, representada pela diminuição da extensão das linhas, notadamente após a década de 1960. Paralelamente, determinava-se o uso dos sistemas ferroviários para o transporte de cargas, tais como minérios, processamento siderúrgico e produção agrícola.

Os nós de redes presentes no *Roteiro da Missão Cruls*, enquanto *nós de conexidade* que exibem uma condição geoestratégica de articulação entre o centro industrial e o interior é reafirmado nesse planejamento viário do período. No Plano Rodoviário Nacional de 1956, nota-se com destaque o trecho entre Uberlândia e Itumbiara já pavimentado, fruto das discussões e debates regionais, pelas quais, Guimarães (2010) aponta que o setor privado atacadista de Uberlândia realizou a pavimentação de um trecho de 200 quilômetros, ainda no início do século XX, o qual trouxe enormes vantagens na dinamização econômica dessa centralidade urbana. Esse trecho se tornou importante nó viário estratégico entre São Paulo e Brasília, já indicado no Plano de 1956 antes de sua inauguração. Além disso, os eixos estruturais rodoviários já estão delineados, os quais serão fundamentais na articulação entre Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília, em que o *Roteiro* conectará a futura capital federal e São Paulo.

Ao final do governo Kubitschek, o país passou por várias crises de ordem institucional e econômica, agravadas nos governos de Jânio Quadros (janeiro a agosto de 1961) e João Goulart (setembro de 1961-1964), que não cabe nos propósitos deste trabalho aprofundar. Cabe destacar, no entanto, que durante o período militar (1964-1985) o dinamismo aliado com o impulso que volveu o sistema rodoviário como fruto e consequência do Programa de Metas manteve um expressivo alargamento.

A partir de abril de 1964, com o início da Ditadura Militar Brasileira e sua extensão até 1985, foi colocada em prática uma série de projetos que tinham na instalação das redes viárias uma preocupação evidente, com destaque para o I, o II e o III Plano Nacional de Desenvolvimento (PNDs) pautados no crescimento econômico do Brasil, na soberania nacional e na integração territorial. Para Moraes (1999), o golpe militar instalado em 1964 reforçou o projeto territorialista e de planejamento territorial integrado, ampliado pela almejada “doutrina” da segurança nacional dos governos militares. As políticas territoriais implementadas pelo Estado autoritário brasileiro, tinham como objetivo incorporar definitivamente as regiões brasileiras ao processo de industrialização em processo no Centro-Sul.

Becker (2012) afirma que as Forças Armadas deixam de ser uma mera “burocracia em armas” e tornam-se planejadoras e gestoras armadas de um projeto científico-tecnológico

nacional. A autora defende que nesse contexto, o Estado assumiu um papel ímpar, em que a sua atuação não se reduziu à conquista e defesa do território, e nem a uma atuação setorial e pontual, mas encampou sistematicamente todos os setores econômicos e todo o espaço nacional. Foi implantada, de acordo com uma poderosa infraestrutura técnica com grandes projetos e criou-se uma política de incentivos fiscais às grandes empresas, gerando fortes impactos socioambientais e socioeconômicos sobre o território brasileiro (BECKER, 2012).

O aparato autoritário/militar estabelecido através do Golpe de 1964 foi a base de apoio para a implementação das medidas econômicas que possibilitaram a continuidade da expansão dos eixos viários. Nesse contexto desenvolveu-se também outro característico fenômeno durante a década de 1960 e 1970 que se refere à urbanização crescente, a qual tem íntima proximidade com a expansão do capital no país. Segundo Silva: “No início do governo militar, o sistema de transporte no Brasil possuía no setor rodoviário um desempenho bem considerável, especialmente no tocante às obras de construção de rodovias, reaparelhamento e conservação” (SILVA, 2008, p. 35).

Os governos militares (1964-1985) tiveram uma preocupação geoestratégica muito importante em relação ao *Roteiro da Missão Cruls*, justamente por concentrar um grande número de infraestruturas técnicas que levou o Estado a implementar e priorizar várias ações como a modernização agropecuária – estratégica na geração econômica do país - e o *Programa de Corredores de Exportação* que a beneficiaram. Isso fez com que a agricultura intensiva no *Roteiro* se ampliasse em produção e produtividade, principalmente nos setores mais modernos e articulados à indústria, geralmente voltados para a exportação. Martins (1998) associa a criação dos corredores de exportação com a modernização agropecuária dessa área:

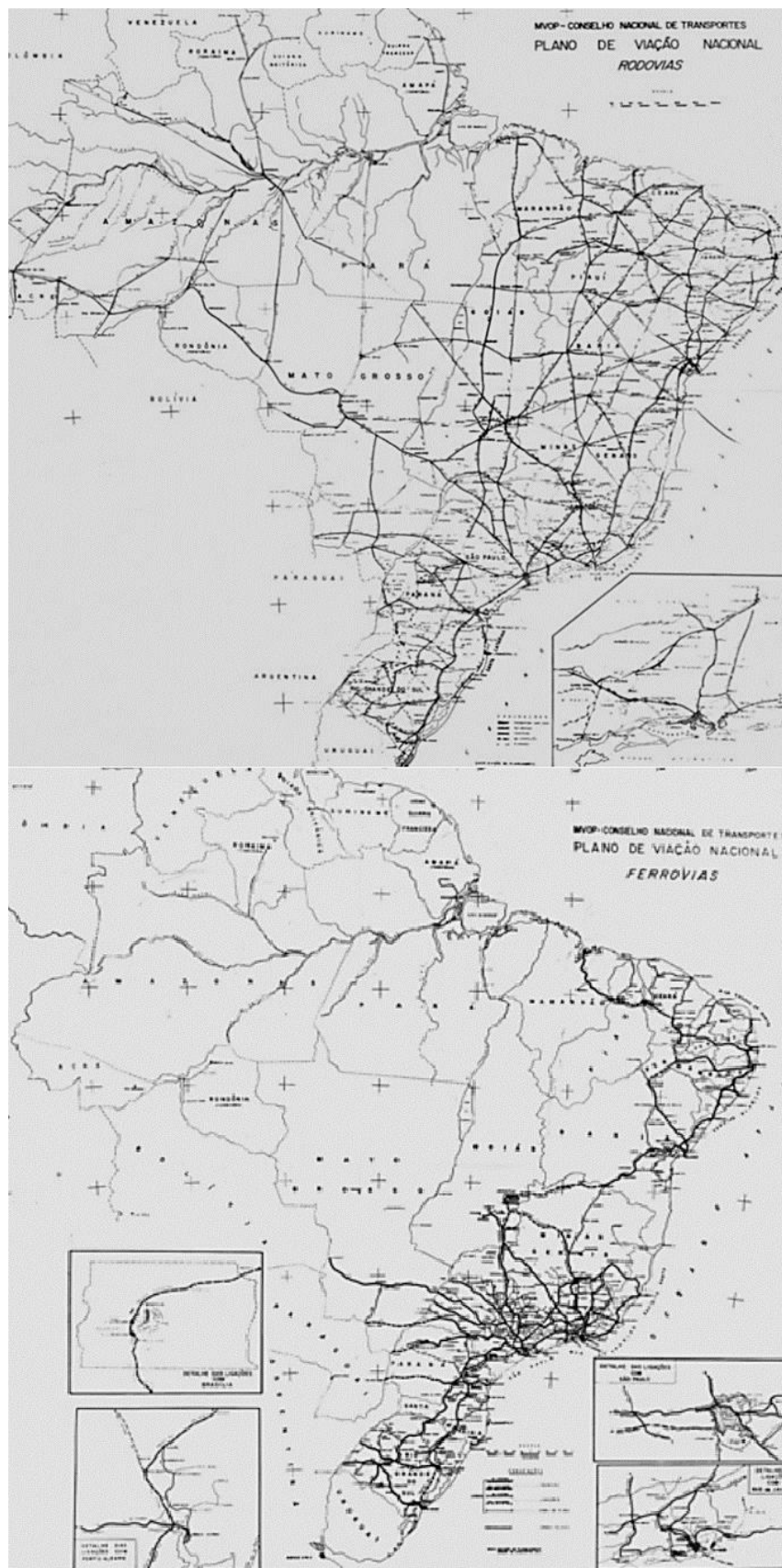
A modernização agropecuária foi um dos pontos de destaque na estratégia econômica do governo federal neste período, como mostra o II PND. Vários projetos buscavam o incentivo e a modernização agropecuária e sua articulação com a indústria. Destacam-se nesse período, o "Programa Corredores de Exportação", do governo federal (1972) [...] e o "Programa de Desenvolvimento dos Cerrados", que integra o próprio II PND, lançado em 1974, prevendo ações até 1979. [...] Todo esse quadro significou um estímulo ao desenvolvimento da agricultura no Triângulo [Mineiro]. Como na região a modernização da agricultura e sua articulação com a indústria já estavam em curso, esses processos se acentuaram sobremaneira durante a década de 80. [...] (MARTINS, 1998, p. 179).

Dessa forma, dada a emergência da instalação dos projetos de crescimento econômico e de controle do território, já em 1964, no governo do General Castello Branco (1964-1967), foi aprovado o Plano Nacional de Viação para os sistemas rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário. O plano rodoviário, consolidado a partir da década de 1960 e 1970 sinalizava

grandes perspectivas para a diversificação econômica de pontos específicos do interior brasileiro. O Plano foi aprovado pela lei 29 de dezembro de 1964, substituindo, definitivamente o Plano Geral de Viação de 1934³². Segundo Nigriello (2010), esse Plano foi elaborado pelo Conselho Nacional de Transportes e visava dar continuidade à modernização dos troncos longitudinais rodoviários ligando-os aos terminais portuários, além de prover a ligação de Brasília com as capitais dos estados. Coube também ao Plano apontar estratégias para facilitar o escoamento dos produtos industriais, minerais, agrícolas e pastoris, relevantes para a economia nacional e dar acesso aos centros produtores e aos grandes centros de consumo (BRASIL, 1974, p. 133). A importância da formação de um complexo sistema rodoviário baseava-se, portanto, em interligar todo o território nacional, facilitar a integração intracontinental e acessar, com maior rapidez, os mercados potenciais nacionais e intercontinentais (Figura 29).

³² Até então, o Plano Geral de Viação oficial era o documento aprovado no ano de 1934, durante o Governo de Getúlio Vargas e com as alterações introduzidas pelos planos provisórios de 1956.

Figura 29 – Plano de Viação Nacional – Rodoviário e Ferroviário (1964).



Fonte: NIGRIELLO, 2010.

A partir desse novo Plano Nacional de Viação, já com as prioridades de integração do país a partir de Brasília e de garantia do escoamento da produção, o Plano de 1964 se apresentou como estrutura vital na formação de uma Política de Transportes, uma vez que definia a localização dos elementos de infraestrutura de qualquer rede viária que deveria permitir a circulação nacional, capaz de atender às demandas de bem-estar e segurança do país (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Todavia, em 1973, o Conselho Nacional de Transportes elaborou outro Plano Nacional de Viação, no qual as infraestruturas rodoviárias permaneciam em evidência, com uma série de investimentos sendo privilegiados, sobretudo para construção das rodovias federais estruturantes do país, denominadas de “BRs”. Pode-se dizer que o sistema rodoviário correspondia ao “sistema nervoso” do Estado, conforme proposição de Brunhes e Vallaux (1928), uma vez que diz respeito a elementos estruturais para a ocupação, ordenamento e efetivação do controle do território pelo Estado.

Como manifesta Bronkhorst (2010), o Plano Nacional de Viação de 1973, aprovado em 10 de setembro desse mesmo ano através da Lei nº 5.917, tinha como objetivo permitir o estabelecimento da infraestrutura de uma rede rodoviária integrada, assim como as bases para planos globais de transporte que atendessem, pelo menor custo, às necessidades dos capitais nacionais e internacionais, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar. Para isso, era necessário definir o sistema nacional de transporte, formado pelo conjunto de sistemas nacionais rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário.

Iniciou-se uma revisão do Plano anterior (Plano Nacional de Viação de 1964), adequando-o às novas necessidades do mercado brasileiro. Vale salientar, que o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro crescia 10% ao ano (BRONKHORST, 2010) à época, necessitando de corredores de exportação e uma estrutura mais moderna e consoante ao Plano de Integração Nacional - PIN.

Pretendia-se com o plano interiorizar o desenvolvimento do país, que ocorria majoritariamente nas áreas próximas a orla marítima, e integrar o território nacional, transformando-o em uma unidade brasileira. As outras propostas para o plano, seus princípios e normas fundamentais, são: unificação do sistema nacional de transportes, seleção de alternativas para os transportes, melhor capacidade dos sistemas existentes, existência prévia de estudos econômicos e projetos detalhados para execução das obras, compatibilização dos objetivos modais ou intermodais dos transportes (BRONKHORST, 2010, p. 06).

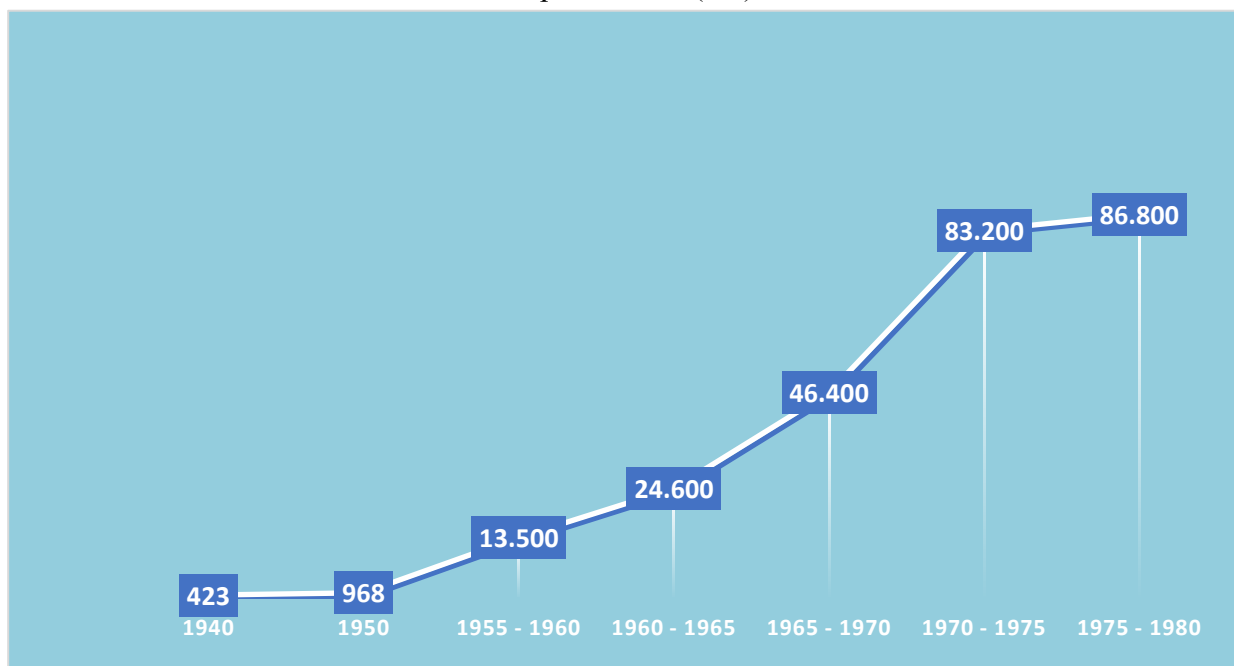
Apesar do Plano Nacional de Viação de 1973 abranger diferentes tipos de modais de transportes, há de se considerar que a rodovia continuou a cumprir papel central como o agente

de integração do país e de crescimento econômico. Tal fato é evidente ao notar-se os pareceres dos redatores do projeto:

É de consenso nacional a importância da rodovia para um país continente como o Brasil; é famosa a expressão “Governar é abrir estradas” (Presidente Washington Luiz), tantas vezes evocada. Verdadeiro “calcanhar de Aquiles” de nossa conquista territorial, em termos de ocupação efetiva do solo brasileiro, o sistema de rodovias do País se afirma como um dos investimentos de maior efeito multiplicador em nossa economia (COSTA, 1971, p. 362).

Tal fato se mostra mais significativo quando se compara os gráficos de evolução do sistema rodoviário no Brasil (Gráfico 02) que demonstram claramente um crescimento exponencial entre as décadas de 1960 e 1975, dadas as políticas, os investimentos estrangeiros e os Planos que priorizavam o transporte rodoviário para a integração nacional.

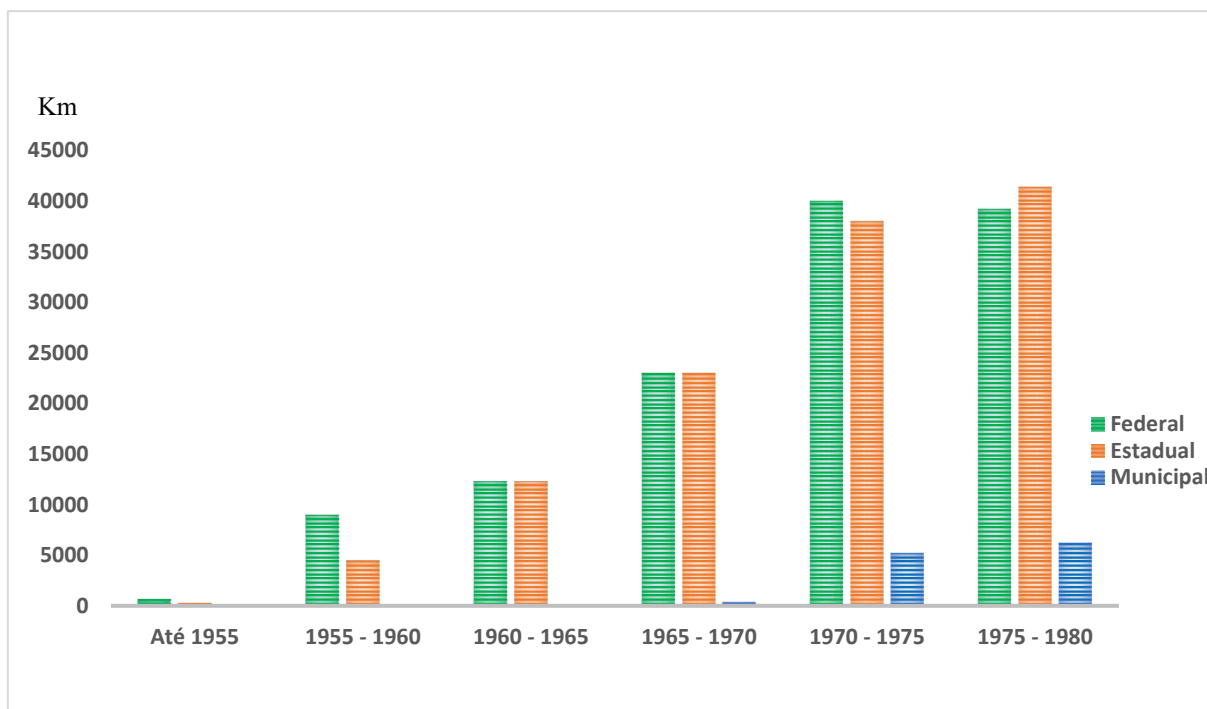
Gráfico 02 – Evolução da rede rodoviária pavimentada no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).



Fonte: SILVEIRA (2003). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Paralelamente, deve-se atentar para o fato de que a prioridade dada aos investimentos no setor rodoviário (Gráfico 03) – devido às estratégias das multinacionais estrangeiras como garantia de mercado e aos créditos facilitados para a criação de rodovias – foi acompanhada do não investimento no setor ferroviário e, inclusive num forte decréscimo da extensão do sistema ferroviário no Brasil e o crescimento exponencial das rodovias, conforme acompanhou-se anteriormente no Gráfico 01.

Gráfico 03 – Evolução da rede rodoviária no Brasil por esfera do Estado (1955 -1980) em quilômetros (km).



Fonte: SILVEIRA (2003). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

O que se observa a partir desse cenário pautado na necessidade do alargamento do mercado no Brasil é que, na década de 1970, o chamado triângulo São Paulo – Rio de Janeiro - Belo Horizonte respondia por cerca de 75% de toda a produção manufatureira nacional (GALVÃO, 1996). Tal fato demonstra a enorme concentração da produção industrial que consolidou vastas áreas dependentes dessa produção concentrada no centro-sul do território nacional.

Posteriormente, nos Planos Nacionais de Viação elaborados em 1964 e 1973 (Figura 30), os *nós de conexão* analisados na área já se encontravam presentes e exibiam a estratégia de articulação do território brasileiro, sendo delineadas e servidas por eixos estruturais rodoviários estratégicos para a articulação nacional. Portanto, as redes territoriais seguindo o conceito de Dupuy (1987) assumem papel primordial também para a compreensão da modernização do *Roteiro da Missão Cruls*, ao propiciar a formação de redes e de nós que puderam dotá-lo de grande valor geoestratégico e econômico, sobretudo após a construção de Brasília, inaugurada em 1960 e a formação das principais rodovias na área.

Figura 30 – Plano de Viação Nacional – Rodoviário e Ferroviário (1973).



Fonte: NIGRIELLO, 2010.

O quadro 02 indica as principais rodovias presentes na área de estudo, reafirmando a presença de redes estratégicas na integração nacional articuladas sobre os nós de redes analisados que articulam o *Roteiro da Missão Cruls*.

Quadro 02: Relação das Rodovias Federais no *Roteiro da Missão Cruls*, 2015.

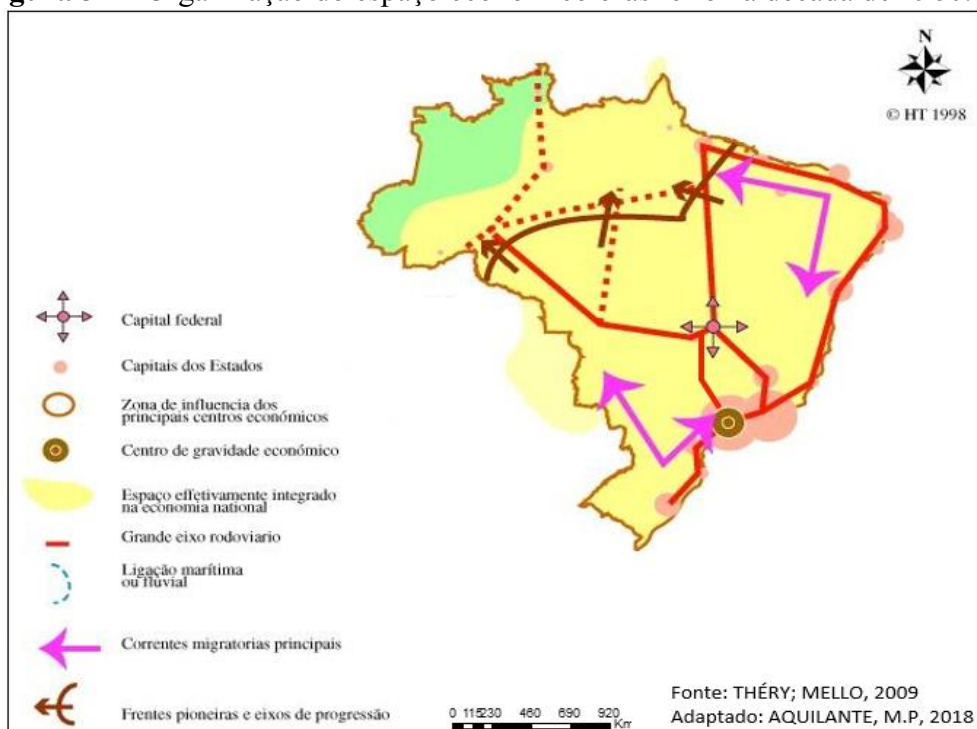
PRINCIPAIS RODOVIAS FEDERAIS E NÓS DE REDES QUE ARTICULAM O ROTEIRO DA MISSÃO CRULS		
RODOVIA	EXTENSÃO (KM)	CIDADES PRINCIPAIS
BR-050	1.105,1	Brasília - Cristalina – Araguari - Uberlândia - Uberaba - Ribeirão Preto - Campinas -São Paulo – Santos
BR-153	3.566,30	Marabá - Araguaina - Gurupi - Ceres – Anápolis - Goiânia - Itumbiara - Prata - Frutal - São José Do Rio Preto - Ourinhos - Irati - União Da Vitória - Porto União - Erechim - Passo Fundo - Soledade - Cachoeira Do Sul - Bagé – Aceguá
BR-040	1.175,5	Brasília – Cristalina - Paracatu – João Pinheiro – Belho Horizonte – Juiz de Fora - Rio De Janeiro.
BR-060	1.459	Bela Vista – Campo Grande – Rio Verde – Goiânia – Anápolis - Brasília
BR-070	1.317,7	Brasília – Aragarças – Barra do Garças- Cuiabá - Cáceres
BR-262	2.295,40	Vitória - Realeza - Belo Horizonte - Araxá - Uberaba - Frutal - Icém - Três Lagoas - Campo Grande - Aquidauana - Porto Esperança – Corumbá
BR-354	852,70	Cristalina (não concluído) * - Guarda-Mor - Patos De Minas - Formiga - Lavras -Cruzília - Caxambu - Vidinha - Passos
BR-365	878,70	Montes Claros - Pirapora - Patos De Minas -Patrocínio - Uberlândia - Ituiutaba - São Simão
BR-455	133	Uberlândia - Campo Florido – Planura
BR-462	100,6	Patrocínio - Perdizes - Entroncamento Com A Br-262
BR-497	353	Uberlândia - Campina Verde - Iturama - Porto Alencastro - Entroncamento Com A Br-158

BR-146	678,7	Patos De Minas - Araxá - Poços De Caldas - Bragança Paulista
BR-154	470,3	Itumbiara - Ituiutaba - Campina Verde - Nhandeara - Entroncamento Com A Br-153
BR-352	816,5	Goiânia - Ipameri - Patos De Minas - Abaeté -Pitangui - Pará De Minas
BR-364	4.141,50	Limeira - Matão - Frutal - Campina Verde - São Simão - Jataí - Rondonópolis - Cuiabá - Vilhena -Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Senamadureira - Feijó - Tarauacá - Cruzeiro Do Sul - Mâncio Lima
BR-452	508,9	Rio Verde - Itumbiara - Tupaciguara - Uberlândia – Araxá
BR-461	110,00	Ituiutaba - Gurinhatã – Iturama
BR-464	500,9	Ituiutaba - Prata - Uberaba - Entroncamento Com A Br-146

Fonte: BRASIL - Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes – DNIT, 2016. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Esse processo de formação das redes viárias em direção ao interior do país continuou a atingir novas áreas na década de 1980, e nas décadas que se sucederam até chegar na atualidade, conforme ilustra a Figura 31.

Figura 31 – Organização do espaço econômico brasileiro na década de 1980.



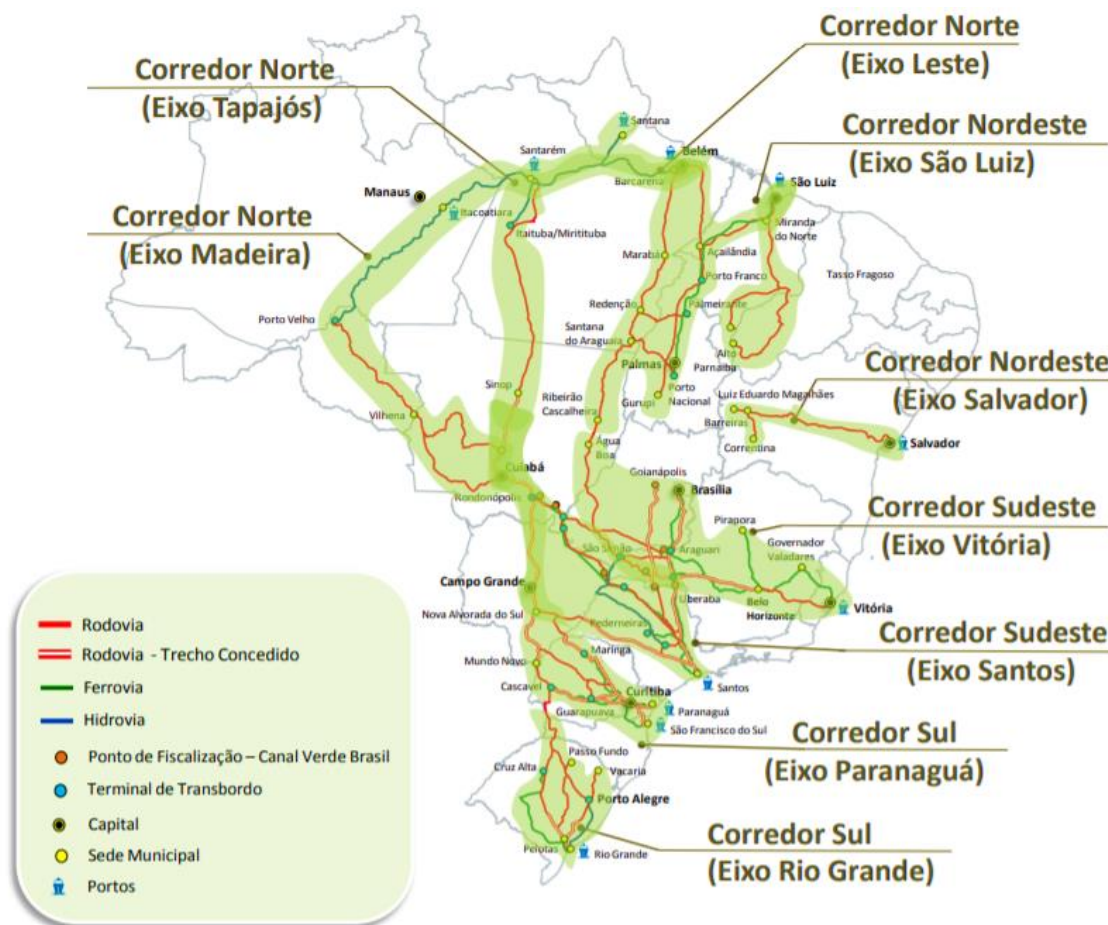
Fonte: Théry; Mello (2009).

Cabe destacar que esse espaço econômico no interior está extremamente articulado com as necessidades dos principais centros econômicos e concomitantemente com a lógica do capital financeiro. As redes de transportes e a logística contemporânea, atuam, nesse sentido, como instrumentos que realizam essa articulação no território brasileiro e na economia internacional no contexto da globalização.

É diante dessa discussão que se observa a importância dos *nós de conectividade* – Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília que se coloca como uma área de extrema relevância em termos de sua posição estratégica no Brasil. Isso porque essa *situação geográfica* diante das necessidades da integração nacional, firmou-se como um espaço que compete à articulação e à integração da região economicamente mais industrializada, de negócios, serviços e de concentrações de capitais no país – em destaque os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais – com a área expressiva do agronegócio no Centro-Oeste e o centro político-institucional do país, Brasília. Essa articulação ocorre a partir de redes técnicas que envolvem o território brasileiro, gerando um alto fluxo de informações, pessoas e mercadorias na área em análise ao longo dos eixos viários instalados, os quais só foram instalados a partir de amplas discussões, sobretudo entre 1874 e 1951, período que marca as principais propostas de *Planos Viários Nacionais* antes da fixação das redes viárias modernas.

Além disso, atualmente, através dos *Corredores Logísticos Estratégicos de Exportação* (Figura 32) e do *Plano Nacional de Logística* (PNL), procura-se dinamizar a produção, o consumo para o território nacional e a exportação de matérias-primas, articulando áreas industrializadas, portos, áreas de produção agrícola e mineral para a exportação. Cabe também apresentar que o Relatório “*Corredores de Exportação*” do atual Ministério da Infraestrutura (antigo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil), considera essas redes como um sistema integrado de transporte de exportação, sendo que seus estudos são inspirados em documentos da Comissão Europeia apresentados anteriormente neste capítulo.

Figura 32 – Corredores Logísticos Estratégicos, 2017.



Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC), 2017 e 2018.

Além disso, dado o caráter indicativo deste instrumento de planejamento, o levantamento das necessidades de infraestrutura e das ações realizadas representam um esforço conjunto do Estado brasileiro e do setor privado de mapear a situação atual da malha viária utilizada para o escoamento do complexo de soja, milho e minerais, demarcando área de prioridades de investimentos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2017). Nesse sentido, avaliou-se a interface da malha viária dos Corredores Logísticos Estratégicos com os potenciais locais para implementação de Centros de Integração Logística, ou seja, áreas que apresentam interseção com os eixos dos corredores logísticos. Neste sentido, os *nós de conexão* que estruturam o *Roteiro da Missão Cruls* estão fortemente relacionados a essa conjuntura geoestratégica de integração nacional ao ser parte crucial no *Corredor de Exportação Sudeste*, o qual incide na formação de nós de rede que dinamizam o interior do território brasileiro

Na contemporaneidade pode-se inferir que os *nós de conexão* analisados se constituem nos maiores nós viários do Centro-sul do Brasil (Figura 33) favorecendo a reprodução ampliada da riqueza, transformações e crescimento urbano acelerado e atividades

logísticas na área. Tais características engendram um decisivo corredor logístico e de comunicação e criam uma *situação geográfica* de integração que está diretamente estruturada diante das geoestratégias de relevância nacional que essa área revela.

Figura 33 – Redes rodoviárias e os nós de redes geoestratégicas no *Roteiro da Missão Cruls*, 2018.

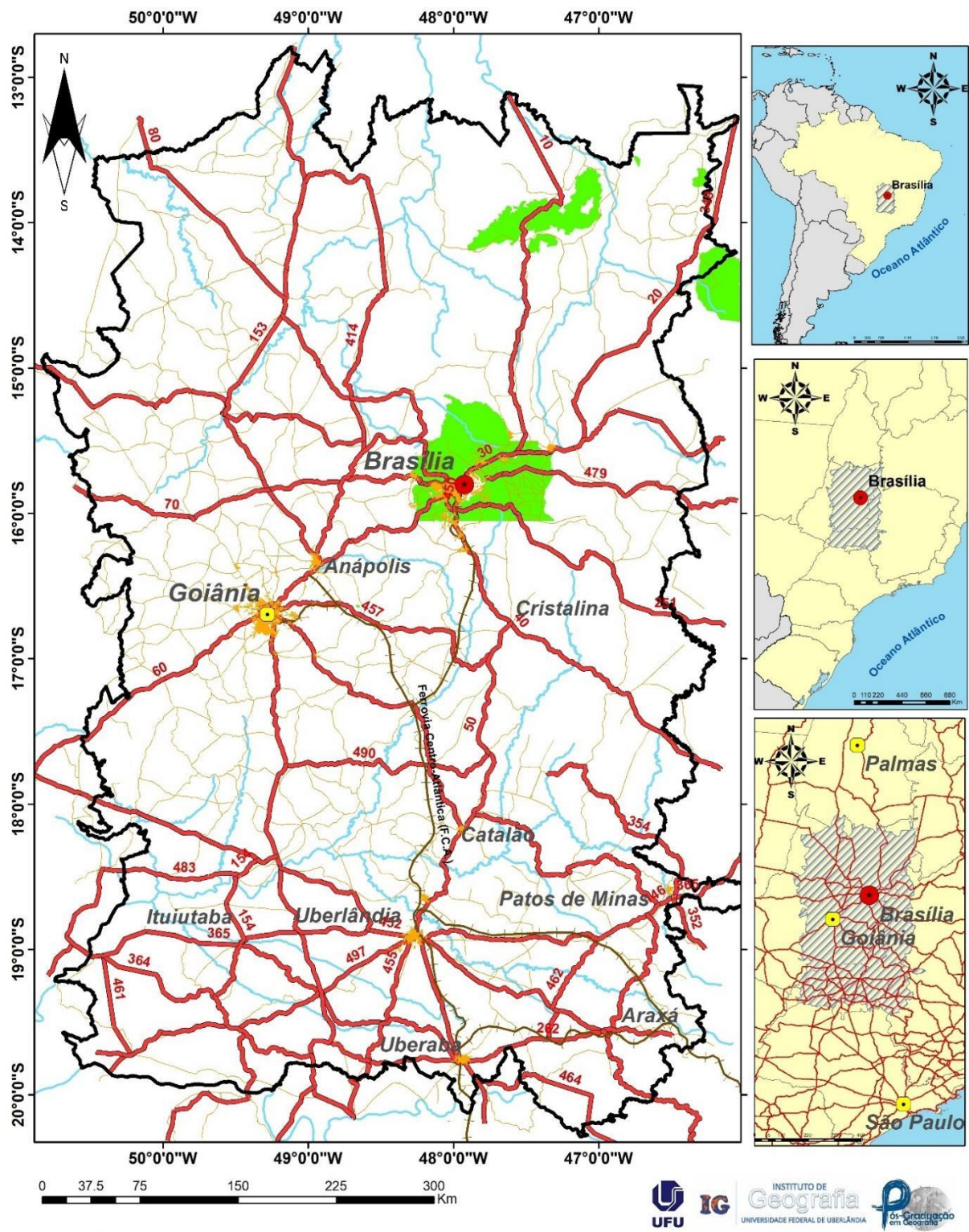


Fonte: IBGE, 2010a; DNIT, 2014. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

A moderna infraestrutura nessas áreas (transportes rodoviários, energia, investimentos diretos do Estado, investimentos internacionais e qualificação de mão de obra como a instalação de universidades) transformou radicalmente a *situação geográfica*, promovendo a efetiva modernização e integração nacional. E foi justamente a malha rodoviária densa e eficiente que se estruturou como um dos elementos fundamentais à implantação da modernização por meio da logística contemporânea e sua articulação com a lógica global especialmente nos nós de redes instalados. Tal processo, segundo Huertas (2014), torna-se mais evidente com a fixação e instalação de centros logísticos e de distribuição que modernizam e atraem novos fluxos. Como exemplo são as áreas urbanas que se localizam nos *nós de conexão* das redes propostos por Dupuy (1987) tais como: Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília. Ou seja, ao longo do *Roteiro* identificam-se *nós de conexão* (DUPUY, 1987) que se (re)estruturam economicamente a partir da configuração das redes: Uberaba (armazenagem e distribuição de insumos agroindustriais), Uberlândia (armazenagem e distribuição de mercadorias com os atacadistas e o segmento logístico), Goiânia (capital do Estado de Goiás, a metrópole regional do mercado consumidor e centros industriais e de serviços) e Anápolis (localização da futura plataforma logística multimodal).

Estas cidades atualmente estruturam-se como centros dos nós das redes, exercendo a *conexão*, segundo Dupuy (1987) ao gerenciarem o armazenamento e distribuição de serviços, produtos e mercadorias, nos quais a logística articula as vias de três grandes regiões do Brasil: Centro-Oeste, Sudeste e Sul conforme identifica-se na Figura 34.

Figura 34 – Os nós de conexão nas redes do Roteiro da Missão Cruls, 2018.



Legenda

- Delimitação - Municípios Missão Cruls
- Áreas Urbanas Principais
- Unidades de Conservação - Federal
- Cursos Hídricos
- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais e Municipais
- Ferrovias

Sistema de Coordenadas: SIRGAS 2000
 Datum: SIRGAS 2000
 Fonte: IBGE, 2010; DNIT, 2014;
 SOUZA; PEDROSA, 2016.
 Elaborado por: AQUILANTE, M.P, 2018;

Fonte: IBGE, 2010a; DNIT, 2014. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Destarte, é a partir de questões históricas e geográficas, que os *nós de conexão* que são estruturadas e que colocam o *Roteiro da Missão Cruls* em evidência, é resultado do projeto de integração nacional, o qual favorece o desenvolvimento de atividades logísticas e de serviços nesses nós, redefinindo o espaço econômico numa *situação geográfica* que exhibe o contexto logístico. A formação das redes de transportes, sobretudo rodoviária permitiu uma condição de entroncamento na área com a constituição de *Eixos de Integração* (Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília) que articulam o interior do território brasileiro e promovem a integração nacional projetada pelo Estado.

Tal configuração permite a criação de importantes infraestruturas, as quais possibilitam a comparação com os *nós de conexão* presentes em *Nord-Pas-de-Calais* a respeito das estratégias de instalação e integração da logística contemporânea na globalização, tais como: a projeção da Plataforma Multimodal em Anápolis; o entreposto da Zona Franca de Manaus em Uberlândia (Porto Seco); o Terminal Integrador de Uberaba e de Araguari, além do setor logístico em Uberlândia, Anápolis e Goiânia.

PARTE 3:

AS APROXIMAÇÕES COMPARATIVAS.

CAPÍTULO IV:

O AJUSTE ESPACIAL PELAS GEOESTRATÉGIAS LOGÍSTICAS EMPREENDIDAS NAS DUAS SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS COMO POSSIBILIDADE DE APROXIMAÇÕES COMPARATIVAS.

Este capítulo da dissertação estabelece a análise comparativa das duas *situações geográficas* tratadas, discutindo os componentes geoestratégicos condicionados pelo segmento logístico, ou seja, visa demonstrar que o *ajuste espacial* praticado nos casos analisados, de acordo com as demandas impressas pela globalização, passou a organizar estratégias territoriais que tornam os nós logísticos em situações importantes de integração dos territórios, consistindo em elemento chave de comparação.

Neste sentido, após a exposição das particularidades e das constituições geográficas e históricas que envolvem os *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília e Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes, faz-se necessário apresentar os elementos conectivos que envolvem essa comparação. Entre estes destaca-se o rodoviarismo, fundamental para a estruturação dos nós, bem como a presença de importantes infraestruturas de transportes logísticos que organizam fixos e fluxos do transporte, exercendo a *conexidade* apresentada por Dupuy (1987). A análise considera também geoestratégica a inclusão de Plataformas Logísticas Multimodais que articulam os nós de redes – gerando a *conexidade* – e tornam esses espaços em *situações geográficas* ímpares de *conexidade*.

A ampliação e a modernização das infraestruturas de transportes geoestrategicamente organizadas permitiram a instalação de novas indústrias e de serviços ao longo dos principais eixos viários, onde as atividades estavam voltadas para a atração de emprego e renda, o que reforçou a dinamização e o crescimento econômico das cidades listadas nesta dissertação.

Expõe-se então cada uma das discussões sinalizadas, de modo a perceber os limites e as perspectivas de uma comparação entre as duas *situações geográficas* analisadas conforme os *Eixos de Integração* pertinentes.

4.1 O transporte rodoviário e as infraestruturas de suporte logístico como articuladores dos Eixos de Integração nas duas situações geográficas.

As redes viárias e os sistemas logísticos voltados para o desenvolvimento e consolidação das infraestruturas de transportes, presentes nas *situações geográficas* em análise, tornam-se atrativos e fundamentais para a dinamização espacial e econômica das áreas analisadas. Como indica Santos (1994), as infraestruturas presentes em cada lugar identificam suas potencialidades e fragilidades, em relação ao volume de produção, de transportes e de circulação de mercadorias, consumo e serviços. Sua importância é identificada e justificada, em grande parte, fora dos lugares nos quais essas infraestruturas se encontram efetivamente. Tal reflexão se mostra válida, pois ela que permite comparar *situações geográficas* distintas e em diferentes níveis de desenvolvimento uma vez que são dirigidas por uma mesma lógica; a lógica do capitalismo financeiro e da globalização.

Neste sentido, os investimentos das corporações e dos Estados nos mais variados setores presentes nos dois *Eixos de Integração* em análise estão diretamente associados com a necessidade da fluidez das mercadorias e da realização da acumulação ampliada do capital. Cabe salientar que a logística contemporânea se caracteriza pelo desenvolvimento de diferentes modais de transportes, cuja racionalização permite a tomada de decisões para o produto chegar ao seu destino final com menor custo e maior agilidade até o mercado consumidor, tornando mais ágil a geração de capital. Para isso é imprescindível a criação de infraestruturas logísticas de transportes e do aporte político-econômico para a organização coordenada dos espaços.

Nessa perspectiva vale destacar a importância das instituições de pesquisa, no sentido de ampliar e aprimorar tecnologias que aplicadas aos diversos setores produtivos beneficiam a dinâmica e os fluxos de informação, tecnologias e serviços, pois a constituição do espaço e sua organização determinam e são determinadas pela estrutura de produção, transportes, comércio e serviços em que o aparato técnico-científico-informacional torna-se fundamental.

De maneira geral, o transporte é um instrumento chave na produção e indução da ocupação espacial e da tomada de decisões. No período em que prevalece o meio técnico-científico-informacional apontado por Santos (2004) e com o nível de competitividade cada vez maior, as corporações transnacionais adotam estratégias para obter melhor agilidade e fluidez no transporte de mercadorias, o que reforça a importância da logística contemporânea, expressa nos altos custos desse setor para a maioria das empresas. A movimentação de fretes absorve entre um e dois terços do total dos custos logísticos (FLEURY, WANKE E FIGUEIREDO, 2009). O transporte de mercadorias tem sido utilizado para disponibilizar mercadorias onde

existe demanda em potencial, dentro do prazo adequado às necessidades do mercado consumidor. A troca de informações em tempo real própria da globalização, exige que a mercadoria seja entregue na quantidade demandada, na hora certa, no lugar certo ao menor custo possível, o que normalmente é associado a economia flexível e ao *just in time*³³. A distribuição dos produtos, desde a fábrica e filiais até os centros atacadistas, exige cada vez mais a utilização de diversas modais de transporte, rodoviário, ferroviário, marítimo, dutoviário e aéreo, de forma integrada.

Não basta apenas ter a disponibilidade do modal de transportes, mas o que garante maior competitividade e agilidade é, de acordo com Rodrigues (2007), a flexibilidade dos modais, ou seja, sua multimodalidade, a qual oferece aos operadores grandes vantagens como o menor custo ao utilizar mais de um modal. Conforme Faria e Costa (2012), essa flexibilidade apresenta algumas modalidades: a) Intermodalidade – designa a conjunção de duas ou mais modalidades em uma simples integração física e operacional, nesse segmento a emissão de documentos de transportes é independente, onde cada transportador assume a responsabilidade pelo transporte, com o uso de um mesmo *contêiner*, um único prestador de serviço e documento único; b) Multimodalidade – designa muito mais do que uma simples inter-relação física. Nessa modalidade é emitido apenas um documento realizado pelo Operador de Transporte Multimodal (OTM), que é responsável pela carga desde o ponto de partida até a entrega final ao destinatário, envolvendo integração de conhecimento, programações, cobrança de frete, entre outras despesas.

A combinação de diferentes modais apresenta grande vantagem, pois a utilização de *contêineres* torna mais ágeis as operações de transbordo de carga ao longo do percurso. Nas duas modalidades o transporte rodoviário tem grande destaque ao atender com mais mobilidade e acessibilidade no sistema *porta a porta*³⁴.

Nas duas *situações geográficas* analisadas as rodovias se tornaram o principal meio de transporte de mercadorias tanto no caso europeu que apresenta uma importante trama

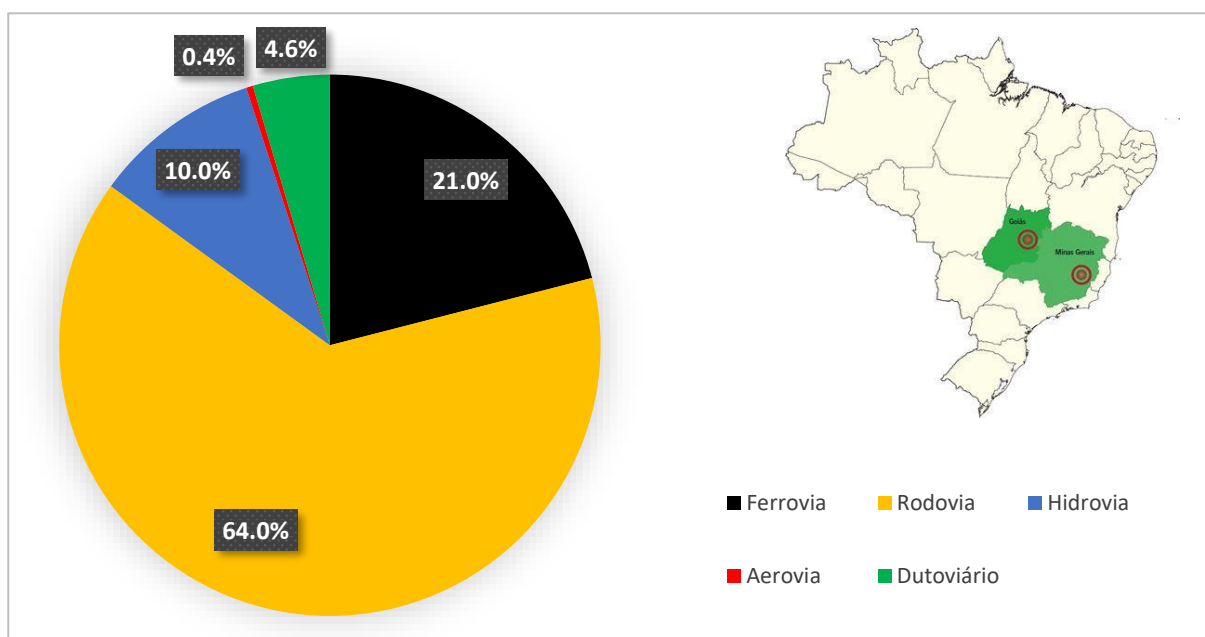
³³ O sistema denominado de *Just in Time*, foi desenvolvido após a Segunda Guerra Mundial no início da década de 1950 na Toyota Motors Company, no Japão, como um método produtivo para aumentar a produtividade, apesar dos recursos escassos limitados (MOURA e BANZATO, 1994).

³⁴ Toda a operação de transporte da carga, desde a coleta do produto na origem até a entrega no destino. Ou seja, a carga, no processo de "*door to door*", é coletada na porta do embarcador e entregue na porta do comprador (porta a porta), cujo comprador é, em sua maioria, acessível por rodovias, o que justifica sua ampla utilização. Faz referência a toda a logística (contratar frete, seguro, desembaraço aduaneiro, transporte nacional) e entregar o produto no local desejado. Segundo Bustamante (1999) "este setor [rodoviário] caracteriza-se pela flexibilidade operacional com reduzidas restrições de acessibilidade provocadas normalmente por questões de segurança operacionais ou topográficas".

multimodal de transportes integrando a França à União Europeia, como no caso brasileiro em que o modal rodoviário é o principal indutor da articulação nacional, como trabalhado nos capítulos anteriores.

Para se ter um panorama da forte presença do rodoviarismo nas regiões em análise, pode-se comparar os dados estimativos da utilização dos modais de transportes no que tange ao transporte de cargas nos *Eixos de Integração* em Minas Gerais e Goiás (Gráfico 04) – unidades federativas que competem à região analisada – disponibilizados pelo Conselho Nacional de Transportes (CNT)³⁵ em 2013, e de *Nord-Pas-de-Calais* para o ano de 2015 (Gráfico 05), disponibilizado pela DREAL/SITRAM.

Gráfico 04 - Composição da matriz de transporte de carga nos *Eixos de Integração* brasileiros em 2013.



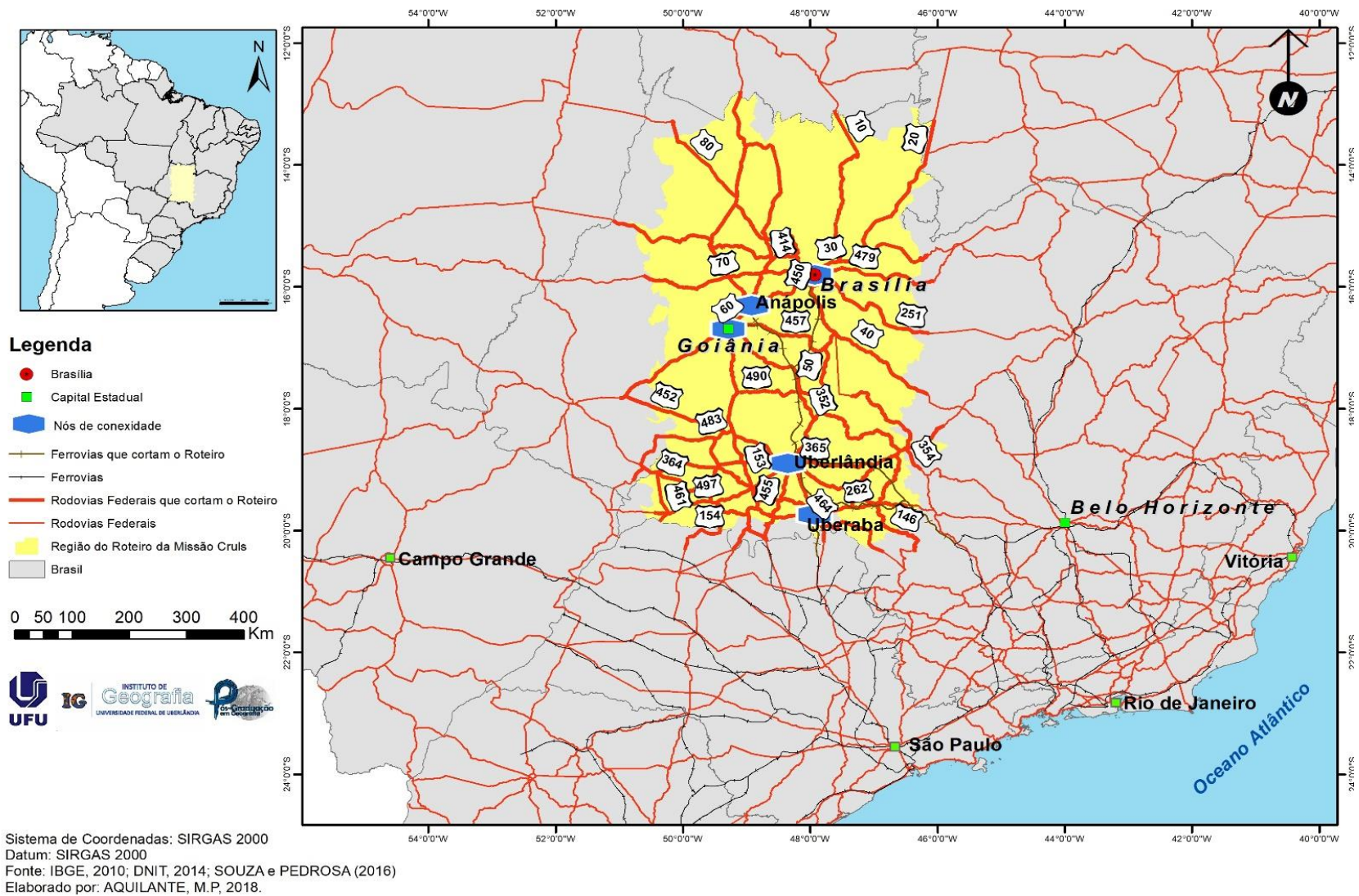
Fonte: CNT, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Conforme observa-se no gráfico 04 o modal rodoviário corresponde a mais da metade do uso de transporte de cargas na área, cuja estatística é bastante semelhante com os dados gerais para o território brasileiro. A grande quantidade de rodovias federais presentes na região – conforme ilustrado no capítulo anterior – propicia o escoamento de produtos agrícolas e de vários outros setores para a indústria e para o consumidor final, transformando a região em polo de crescimento e referência na agroindústria. Dentre algumas rodovias, destaca-se a BR-153

³⁵ Não há dados estatísticos do CNT que indicam a matriz de transporte e sua utilização por escala de municípios brasileiros, o que facilitaria o estudo. Portanto, a análise considerou os dados de Minas Gerais e Goiás, onde localizam-se os *nós de conexão* estudados.

(Rodovia Transbrasiliana, que liga a região Sul/Sudeste de país à Brasília e a região Norte/Nordeste), a BR-365 (Rodovia Diagonal, que liga o norte/leste de Minas Gerais a Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), BR-050 (Rodovia Radial inicia-se em Brasília em direção ao Porto de Santos em São Paulo), a BR-060, ligando Goiânia a Brasília conforme destaca-se na Figura 35.

Figura 35 - Localização geoestratégica dos nós de conexão analisados.



Fonte: IBGE, 2010a; DNIT, 2014. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Os *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília condicionam uma densa rede de transportes que conectam o Centro-Oeste ao Sudeste do país. É importante destacar que nessa conexão, as rodovias assumem condição central de fixos que organizam os fluxos em direção às áreas industriais (interior de São Paulo e a capital paulista, além de Rio de Janeiro e Belo Horizonte) e os portos do Sudeste (Santos e Vitória principalmente). Além disso, é nesses *nós de conexão* que se estabelecem grandes infraestruturas de suporte logístico como terminais integradores de cargas em Uberaba (transbordo de grãos e fertilizantes) e Uberlândia, o Porto Seco do Cerrado em Uberlândia; o Terminal Integrador de Araguari; e o Porto Seco Centro-Oeste localizado em Anápolis.

Sobre os *nós de conexão*, destacam-se os municípios de Uberlândia, Uberaba e Goiânia, sendo considerados polos econômico-regionais e tendo a presença de grandes empresas ligadas aos sistemas logísticos e distribuidores de diversos tipos de produtos ao longo dos eixos viários e das infraestruturas de suporte logístico.

Atualmente, o sistema rodoviário mineiro é o maior do país em extensão segundo DNIT (2014). A malha rodoviária do estado é composta por 35.860 quilômetros de estradas, sendo 26.884 sob competência estadual, conhecidas como as rodovias MG's e 8.976 sob competência federal, as BR's. Neste sentido, em meio à expansão da malha rodoviária mineira, ganha-se destaque o Triângulo Mineiro, pois inúmeras atividades econômicas aí se desenvolveram, principalmente as agroindustriais, em evidência, a pecuária intensiva e a alta produção de grãos. Além disso, o município de Uberlândia sofreu um importante impulso na economia local, transformando a cidade em um importante polo atacadista e distribuidor no país (GUIMARÃES, 2010). Na cidade se concentram grandes empresas atacadistas como Martins S/A, Arcom S/A – Atacado Distribuidor e Peixoto Comércio Indústria Serviços e Transportes LTDA.

Todavia, apesar de o transporte rodoviário ser majoritário nas *situações geográficas* analisadas no caso brasileiro, isso não significa que ele apresente a melhor qualidade. Segundo dados do DNIT (2016), o Brasil possui 1.603.031 milhões de quilômetros em rodovias. No entanto, apenas 196.280 quilômetros são pavimentados, o que representa aproximadamente 12,4% do total. Estudo realizado pela CNT (2013), identificou que 74,9% da malha viária possui algum tipo de problema ou comprometimento e sendo seu estado de conservação considerado como péssimo, ruim ou deficiente. Outro ponto que merece destaque segundo Bartholomeu (2006) é que o transporte rodoviário de cargas é responsável pela movimentação de aproximadamente 60% do volume totais transportado no Brasil, consumindo, para tanto, cerca de 90% do combustível total demandado pelo setor de transporte. Tal representatividade

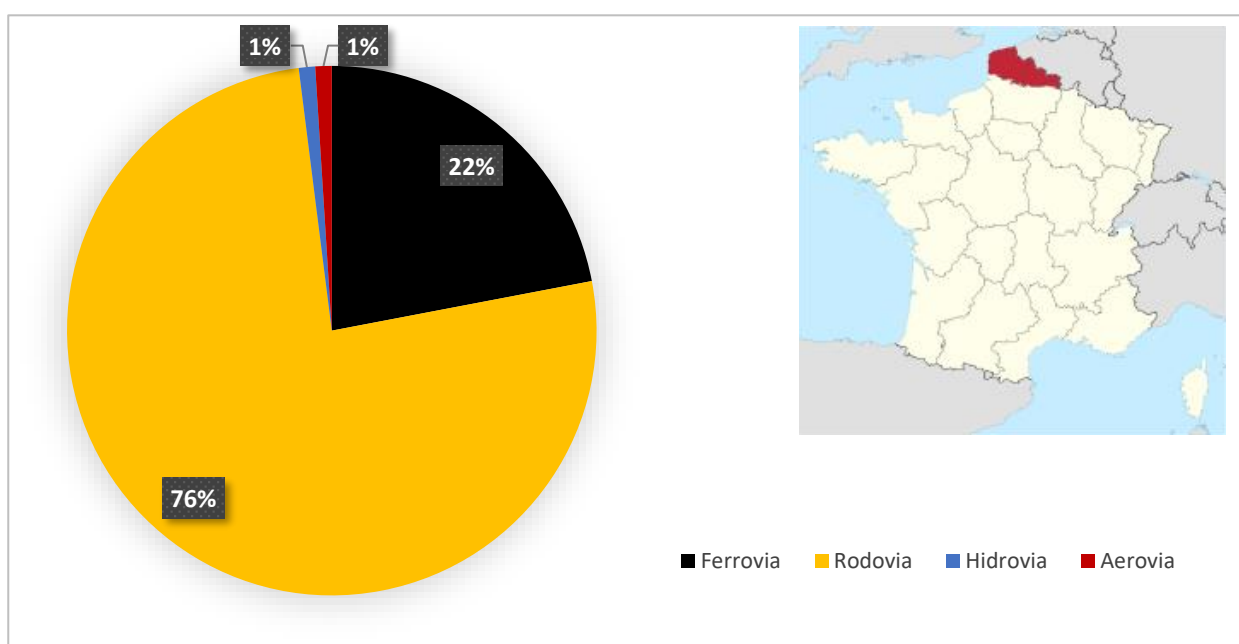
com cerca de mais de 60% no transporte de cargas, aliado ao baixo índice de rodovias pavimentadas impactam diretamente nos custos de operação do setor, com efeito direto no preço dos produtos, seja para o comércio local ou internacional, comprometendo a competitividade dos setores dependentes exclusivamente desse modal.

Desempenhando função de integração e de *ajuste espacial* tanto quanto no caso brasileiro, *Nord-Pas-de-Calais* apresenta uma densa rede de transportes que são conectadas às regiões francesas e à União Europeia. Sua localização geográfica estratégica entre as áreas mais urbanizadas da Europa, juntamente com a proximidade de Paris, Londres e Bruxelas, faz dessa região um importante eixo majoritário de fluxo de mercadorias e pessoas no contexto francês e europeu (CLAVÉ, 2013).

Dessa forma, a densidade das infraestruturas de transportes rodoviário, ferroviário e de canais navegáveis propicia uma importante via de conexão nacional e internacional, condição essa que é indispensável à geração de capitais e de novas oportunidades de reestruturação econômica para *Nord-Pas-de-Calais* que enfrenta graves problemas de desemprego.

Através da análise dos dados do Gráfico 05, fica nítida a supremacia da utilização do modal rodoviário no que se refere ao transporte de mercadorias, no ano de 2015 em *Nord-Pas-de-Calais*, cuja informação geral é bastante parecida com os *nós de conectividade* analisados no Brasil.

Gráfico 05 - Comparação entre os modos de transportes (mercadorias) em *Nord-Pas-de-Calais* no ano de 2015.



Fonte : SNCF/Voies de France/MEEDDAT-SESP; DREAL/SITRAM, 2015. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Os dados mostram a utilização de 76% desse modal, em comparação às ferrovias (23%) e às vias navegáveis (apenas 1%) (DREAL, 2015). Atualmente, esse cenário tende a um aumento do modal rodoviário, devido à particularidade de *Nord-Pas-de-Calais* e de seus *nós de conexão* com o transporte logístico multimodal, cujo segmento mais forte é o rodoviário, aliado à especialização cada vez maior das ferrovias para o fluxo interno de passageiros, através dos trens regionais (TER) e externos a região francesa com os trens de alta velocidade (TGV).

A força do modal rodoviário para o transporte de mercadorias em *Nord-Pas-de-Calais* é evidente. Essa característica advém, desde a década de 1970, da flexibilidade que as rodovias passaram a oferecer, juntamente com a política de modernização das mesmas pelo Estado francês e também advém da integração da União Europeia a partir da instalação de uma densa rede rodoviária.

Vários fatores marcam a crescente expressão de *Nord-Pas-de-Calais* para a formação de um conjunto de fluxo de mercadorias na região e sua relação de intercâmbio entre a Europa do Norte e a França. Dentre esses fatores, pode-se apontar a consolidação das políticas de transportes e de livre circulação dentro do bloco europeu nos últimos anos, o que resultou: numa importante zona de intercâmbio de fluxos ao longo de seu sistema de transportes potencializando o segmento logístico na área; na tendência de crescimento das áreas metropolitanas, criando aberturas com outros países, ao formar um território transfronteiriço; a concentração de fluxos das regiões belgas para seu sistema de transportes.

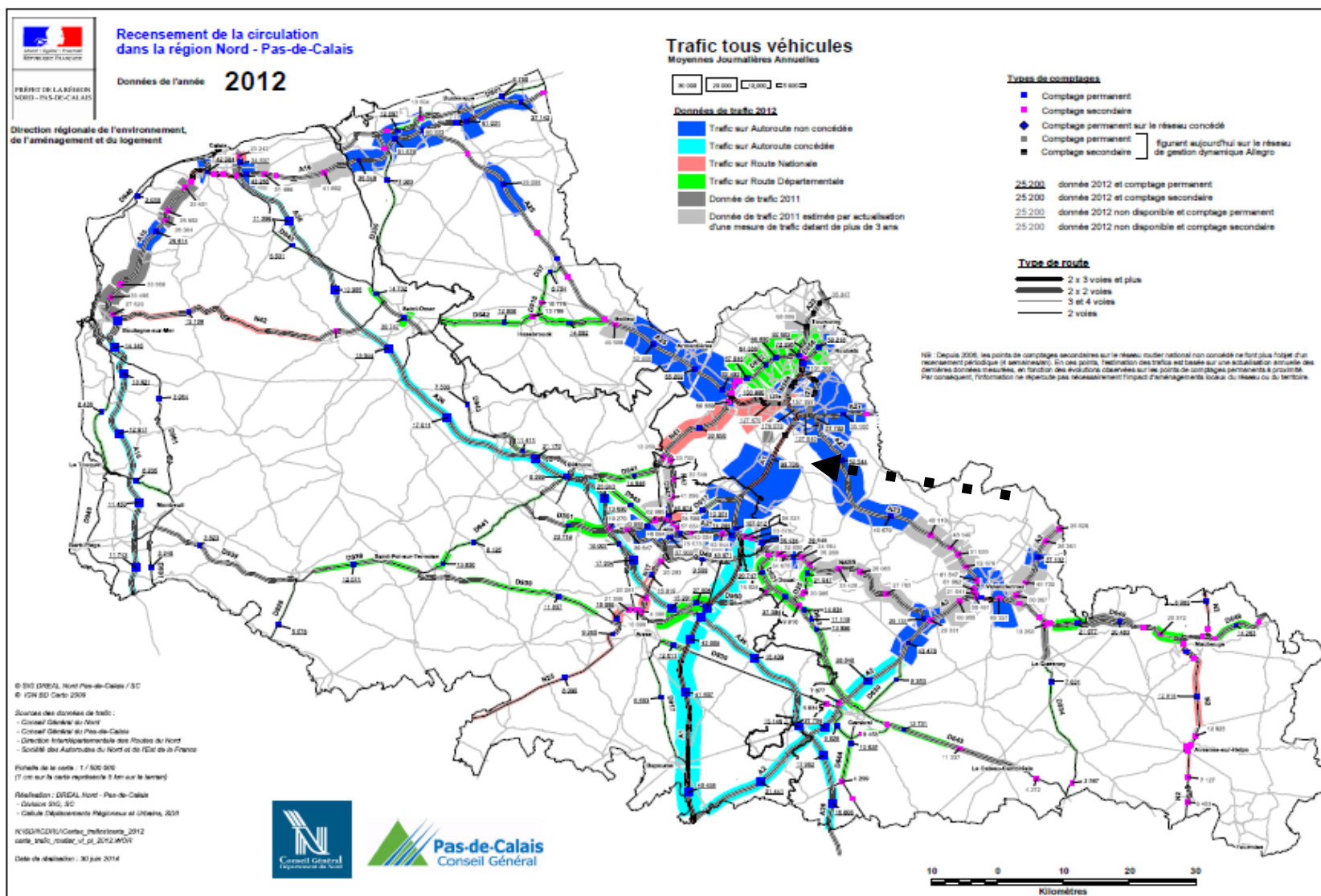
Neste sentido, fica claro que a organização de um território está relacionada também aos fluxos de bens, de serviços e de pessoas que dotam as áreas de infraestruturas para a propensão dos fluxos, com destaque na análise, para os fluxos de mercadorias. Segundo definição do INSEE, “o transporte de mercadorias compreende todo o movimento de mercadorias, transportadas por um modo de transporte, como o ferroviário, rodoviário, fluvial, marítimo e aéreo, sendo medida em tonelada/quilômetros ou sobre a quantidade em toneladas” (INSEE, 2012a. *tradução livre*).

Inicialmente, é importante destacar que *Nord-Pas-de-Calais* é organizado segundo diferentes funcionalidades como: polos urbanos densos; zonas litorâneas; zonas industriais; vias e modais de transportes. Essa dinâmica está relacionada aos diferentes fluxos que se inscrevem no território e apresentam distintas características que geram organizações territoriais díspares. A análise dos fluxos permite verificar a ligação entre as diferentes áreas e compreender a conjuntura que a região está exercendo e as influências que as ações implementadas desde a década de 1960 sobre a área exerceram enquanto *ajustes espaciais*.

Nord-Pas-de-Calais é organizado conforme a maior densidade espacial, ou seja, a presença de numerosas vias de transportes voltadas para a circulação de bens e pessoas conectadas à França Metropolitana e a União Europeia além das densas zonas de urbanização regional. Destacam-se, nesse sentido, a *Área Metropolitana de Lille* (AML) em direção a Lens, Douai, Dourges e Valenciennes, conforme apontam os dados do INSEE (2012b),

A densidade dos fluxos de mercadorias e de pessoas estende-se ainda para outras zonas urbanas, estruturando-se no entorno de aglomerações importantes como Dunkerque ou Arras, ou ainda, em zonas caracterizadas por um tecido urbano denso e ininterrupto de comunas urbanas, como em Lens-Douai e Valenciennes na área da antiga Bacia Mineira. Ou seja, o fluxo de mercadorias e pessoas concentra-se em áreas que comportam os grandes centros de consumo e produção de bens e serviços e que abrigam o movimento pendular de pessoas entre o local de trabalho, estudo e moradia. O principal exemplo dessa dinâmica, é a autoestrada A1 (Paris – Lille), que comporta um maciço tráfego de pessoas, principalmente pelo movimento pendular entre a área da antiga Bacia Mineira como a cidade de Lens, e a *Área Metropolitana de Lille* (AML), em conjunto com o tráfego pesado de mercadorias e serviços ao longo do eixo da autoestrada por sua comunicação com Paris e com a Bélgica (DREAL, 2012), e a presença da plataforma multimodal Delta 3, em Dourges, direcionando grandes fluxos de mercadorias para essa autoestrada conforme a Figura 36.

Figura 36 - Tráfego de veículos em Nord-Pas-de-Calais no ano de 2012 com destaque para a autoestrada A1.



Fonte: DREAL NPDC, 2012.

De acordo com a Figura 36, disponibilizada pela DREAL/ *Nord-Pas-de-Calais*, pode-se verificar o número de deslocamentos diários nas principais autoestradas, sobretudo o eixo da autoestrada A1 (em destaque com a seta tracejada na figura 36), trecho entre Lille e Lens, computando um tráfego de mais de 180 mil veículos dia nesse trecho (DREAL, 2012).

A alta concentração do tráfego nesse trecho da A1 pode ser explicada pela atração da região metropolitana de Lille, em vista dos deslocamentos para estudo e trabalho oriundos da antiga bacia mineira, marcados pela alta dependência dos veículos para se deslocar. Soma-se a isso a atração de um grande número de caminhões em direção à plataforma multimodal em Dourges (Delta 3), já que o principal modal utilizado no transporte de mercadorias é o rodoviário.

Comparando a densidade do uso do transporte rodoviário por volume e por toneladas, cujos dados são disponibilizados pelo SITRAM/DREAL (França) – 2013 e CNT (Brasil) – 2013, pode-se dizer que há equivalência na escolha desse modal tanto para o transporte de pessoas como de mercadorias nas duas áreas em análise, conforme mostram as Tabelas 07 e 08. Dados de 2012 disponibilizados pelo INSEE (2012b) mostram que as rodovias correspondiam a mais de 85% de todo o fluxo de mercadorias na região francesa, marcando a forte utilização desse modal.

Tabela 07 – Volume de mercadorias totais transportadas por diferentes modais nos *Eixos de Integração* franceses, 2013.

<i>Nord-Pas-de-Calais</i>					
Unidade: mil toneladas		Ferrovias	Hidrovias	Rodovias	TOTAL
		TOTAL	15.805	902	51.424

Fonte : SNCF/Voies navigables de France/MEEDDAT-SESP ; DREAL/SITRAM, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Tabela 08 – Volume de mercadorias totais transportadas por diferentes modais nos *Eixos de Integração* brasileiros, 2013.

Triângulo Mineiro e Centro-Goiano ³⁶					
Unidade: mil toneladas		Ferrovias	Hidrovias	Rodovias	TOTAL
		TOTAL	243.819	12627	531.786

Fonte: CNT, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

³⁶ Os dados disponibilizados pelo CNT são estimativas por mesorregiões dos estados de Minas Gerais e Goiás no Brasil. Quanto aos dados da França, esses foram extraídos de France/MEEDDAT-SESP; DREAL/SITRAM para o ano de 2013.

Todavia, cabe destacar que a comparação de volume das mercadorias entre as áreas destacadas não é a tônica da análise, mas sim a utilização densa do modal rodoviário para a estruturação dos fluxos nas duas *situações geográficas*. Cabe destacar também, que para uma análise mais aprofundada, foram obtidos dados que mostram os tipos de produtos que são transportados nos *Eixos de Integração* (francês e brasileiro) diferenciando a circulação de produtos por diferentes modais. Os produtos escolhidos que permitiram a análise e evidenciam a relação entre cada modo de transporte e os principais produtos transportados³⁷ são: *produtos agrícolas; produtos alimentícios; combustíveis; petróleo; minérios; metalurgia; construção; fertilizantes; produtos químicos e veículos*.

Os dados obtidos revelam a quantidade de mercadorias transportadas nos *Eixos de Integração* franceses no ano de 2012, em mil toneladas por modal e por tipo de mercadorias. Para os *Eixos de Integração* analisados no caso brasileiro, utilizou-se de mercadorias semelhantes para comparação (e não do volume das mercadorias totais por modal) a fim de indicar a estratégica utilização dos modais de transportes para cada mercadoria de maior relevância econômica regional. A partir desses dados, verifica-se a utilização dos transportes por cada tipo de produto, indicando a especialização de cada modal para cada produto. Nesse sentido, a análise dos fluxos de diferentes produtos por modal é fundamental, conforme observa-se nas tabelas 09 e 10.

³⁷ Vale indicar, que dos segmentos analisados, destacam-se as seguintes indústrias e atividades produtivas: *Agrícolas*: grãos, abate e processamento de gado, aves e suínos; processamento de grãos; laticínios. *Produtos Alimentícios*: agroindústria, como indústrias de alimentos; fabricação de bebidas. *Combustíveis*: produtos refinados como gasolina, diesel, etanol e gás veicular. *Petróleo*: não refinado e derivados. *Minérios*: Indústrias de Base Mineral; *Construção*: Agregados e artefatos de concreto, cimento, Fibrocimento e gesso; Produtos cerâmicos e minerais Não-metálicos; Minero-químico; *Produtos Químicos*: Indústria de Produtos Farmacêuticos; Indústria Química; Indústria de Artefatos de Plástico.

Tabela 09 – Transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos *Eixos de Integração* franceses, 2013.

Unidade: mil toneladas	Ferrovía	Hidrovia	Rodovia	TOTAL
Agrícolas	1.925	186	6.397	8.508
Produtos alimentícios	881	30	8.331	9.242
Combustíveis	1.102	18	123	1.243
Petróleo	175	42	1.109	1.326
Minérios	3.569	17	672	4.258
Metalurgia	3.365	21	1.389	4.775
Construção	2.688	5.64	8.136	11.388
Fertilizantes	51	5	457	513
Produtos Químicos	424	19	2.129	2.572
Veículos	1.625	0	22.681	24.306
TOTAL	15.805	902	51.424	68.131

Fonte: SOURCE : MEEDDAT-SESP ; DREAL/SITRAM, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Tabela 10 – Transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto no *Eixos de Integração* brasileiros, 2013³⁸.

Unidade: mil toneladas	Ferrovía	Hidrovia	Rodovia	TOTAL
Agrícolas	77.530	9.356	112.567	199.453
Produtos alimentícios	22.567	121	98.331	121.019
Combustíveis	16.845	98	8.5321	102.264
Petróleo	-	-	-	-
Minérios	68.980	1.340	18.200	88.520
Metalurgia	23.679	-	8.967	32.646
Construção	16.790	467	57.987	75.244
Fertilizantes	13.103	1.245	56.298	70.646
Produtos Químicos	4325	0	39.865	44.190
Veículos	-	-	54.250	54.250
TOTAL	243.819	12.627	531.786	788.232

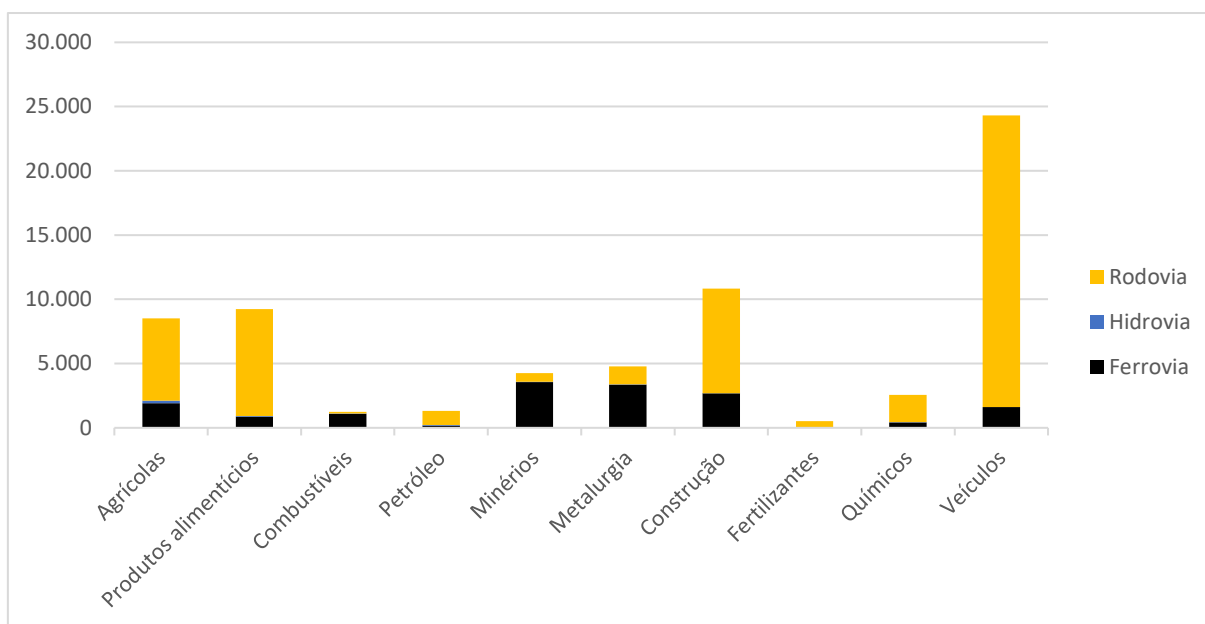
Fonte: CNT, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

³⁸ Os dados disponibilizados pela CNT são estimativas por mesorregiões mineiras e goianas. Não há dados para a categoria “petróleo”.

Por meio da análise das tabelas 09 e 10, é perceptível que as ferrovias, rodovias e vias navegáveis não são encarregados proporcionalmente pelas mesmas mercadorias, havendo produtos mais direcionados a um modal do que a outro. Essa característica é muito interessante, pois verifica-se a especialidade do modal para cada produto, e verifica-se, ao mesmo tempo, a relação entre a quantidade de produtos transportados e maiores usos dos modais de transportes de mercadorias.

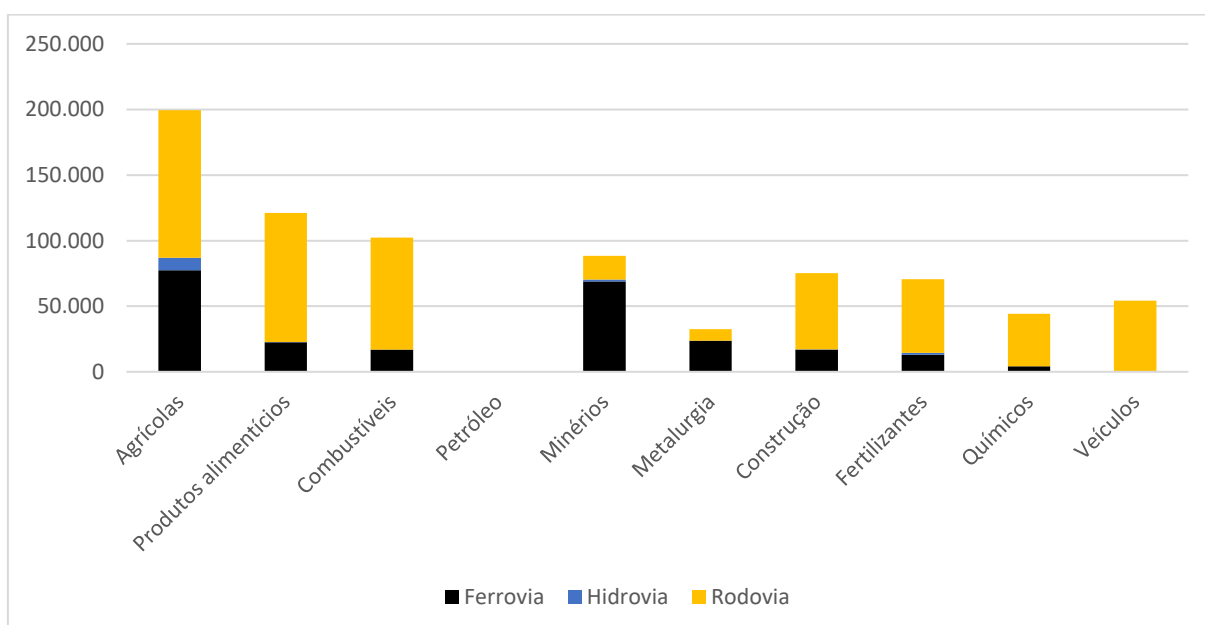
A fim de melhor ilustrar o uso e as porcentagens do transporte em cada modal, a partir dos dados organizados na tabela anterior, foram elaborados dois gráficos para indicar a distribuição do uso dos produtos em cada modal de transportes, bem como outros dois gráficos que indicam a porcentagem de utilização a fim de esclarecer, com maior precisão, a diferença entre cada modal e o volume dos produtos selecionados de acordo com o meio de transporte conforme os gráficos seguintes.

Gráfico 06 – Distribuição do transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos *Eixos de Integração* franceses, 2013 - (Unidade: mil toneladas).



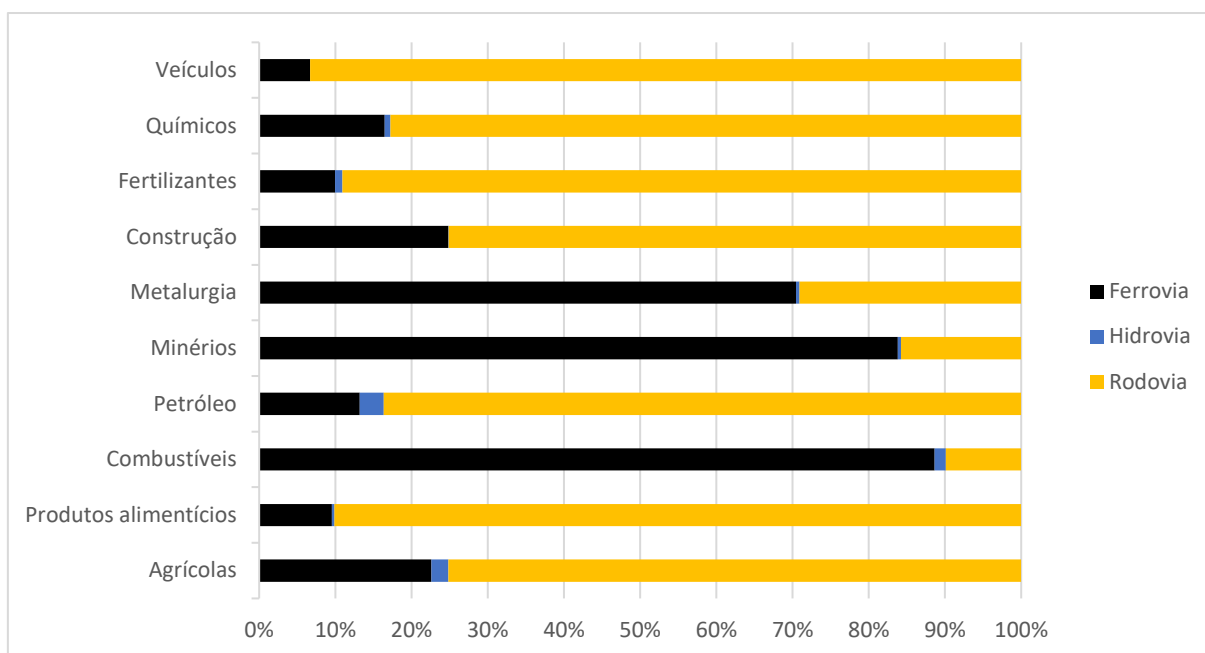
Fonte: SOURCE :MEEDDAT-SESP ; DREAL/SITRAM, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Gráfico 07 – Distribuição do transporte de Mercadorias por modo de transporte e produto nos *Eixos de Integração* brasileiros, 2013 - (Unidade: mil toneladas).



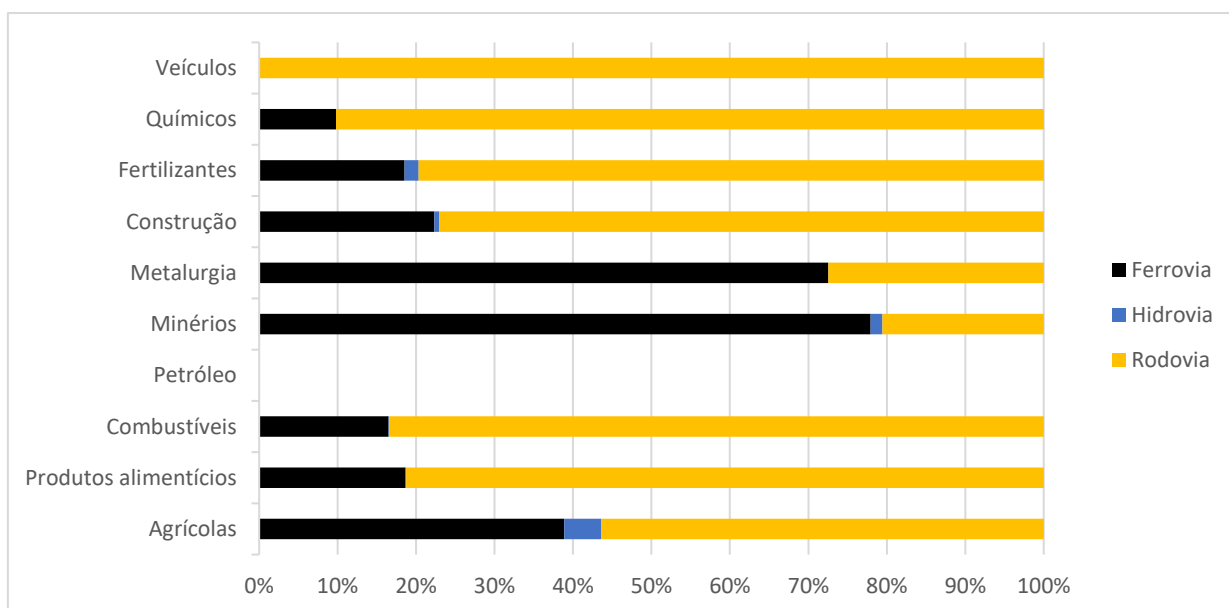
Fonte: CNT, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Gráfico 08 – Porcentagem do transporte de mercadorias por modo de transporte e produto nos *Eixos de Integração* franceses, 2013.



Fonte: SOURCE :MEEDDAT-SESP ; DREAL/SITRAM, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Gráfico 09 – Porcentagem do transporte de mercadorias por modo de transporte e produto nos *Eixos de Integração* brasileiros, 2013.



Fonte: CNT, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Após a análise dos dados torna-se mais nítida a informação da maciça utilização do modal rodoviário para o fluxo das mercadorias nos *Eixos de Integração* em *Nord-Pas-de-Calais* e também ao longo do *Roteiro da Missão Cruls*. Além disso, é interessante notar que há o destaque do modal ferroviário e hidroviário em alguns segmentos de mercadorias e produtos. Por exemplo, em *Nord-Pas-de-Calais* no segmento *Agrícola*, o transporte rodoviário de mercadorias corresponde a 80% dos fluxos nesse segmento, contra 18% das ferrovias – principalmente o transporte de cereais – e 2% das vias navegáveis.

No segmento *Produtos Alimentícios*, o modal rodoviário de mercadorias é ainda mais forte, com 95% de utilização, contra 4,8% das ferrovias e somente 0,2% das vias navegáveis. Os gêneros alimentícios necessitam de um transporte mais rápido e flexível para acesso aos centros de armazenamento, de distribuição e aos supermercados, o que torna o transporte rodoviário mais adequado diante das necessidades que esse segmento demanda, explicando sua intensa utilização na França e no Brasil conforme indicam os dados dos gráficos anteriores.

Já os *Combustíveis* apresentam clara diferença entre a organização dos transportes nos dados franceses e nos coletados no Brasil. Em *Nord-Pas-de-Calais* 84% das mercadorias nesse segmento são transportadas através das ferrovias uma das grandes expressões desse modal, 1% por vias navegáveis e 15% por estradas. Nos dados apresentados na região brasileira analisada, observa-se uma predominância do transporte rodoviário no que tange aos combustíveis.

Na *Metalurgia*, o modal ferroviário também é mais forte, com cerca de 65% de utilização contra os transportes por rodovias e vias navegáveis na região francesa analisada, e mais de 70% nas áreas em análise no Brasil. Esse cenário é praticamente igual ao de *Minérios*, com forte utilização da ferrovia.

A análise dos dados nos permite comprovar a densidade dos transportes rodoviários de mercadorias nas duas *situações geográficas*, potencializada pelo segmento logístico rodoviário, o adensamento da malha urbana que favorece o deslocamento de mercadorias num plano mais flexível e as facilidades que infraestruturas de transportes oferecem para o modal rodoviário. Assim, de acordo com os dados, fica evidente que a rodovia, cuja principal característica é sua flexibilidade, torna-se uma infraestrutura ideal para mercadorias que exigem alto desempenho em curto espaço de tempo, enquanto que o transporte ferroviário é mais adequado para os produtos industriais pesados e para transporte de grandes volumes de matérias-primas e produtos metalúrgicos. Ou seja, percebe-se a diferença na percentagem anual de cada modal de acordo com os tipos de produtos, em que é possível verificar as variações do modal rodoviário, ferroviário e hidroviário, mas com a tendência da utilização do transporte rodoviário de mercadorias. Além disso, nota-se que a rodovia é uma infraestrutura ideal para pequenas e

grandes distâncias, cuja principal característica é sua flexibilidade em atender diversos produtos e formas de armazenamento e distribuição, enquanto que o transporte ferroviário é mais adequado para as atividades industriais pesadas e transporte de grandes volumes de matérias-primas e produtos metalúrgicos e minerais de acordo com as informações de áreas em que se localizam os *nós de conexão* estudados.

Sobre essa organização dos fluxos de mercadorias executados pelas ferrovias, em *Nord-Pas-de-Calais* há uma forte influência desse modal no que tange aos Minérios, Combustíveis e Metalurgia, sobretudo pela possibilidade da grande quantidade de produtos que esse modal possibilita transportar. Para os *nós de conexão* analisados no Brasil, a tendência de sua utilização ao transporte de grandes volumes como os minérios, fertilizantes e metalurgia é parecida com os dados franceses³⁹.

No caso brasileiro, chama a atenção a organização espacial das infraestruturas e das estratégias da utilização das ferrovias para o transporte de mercadorias geradas pelo Complexo Agroindustriais. Duas características revelam essa utilização do transporte ferroviário para esse setor, além é claro, de um menor custo de transporte na relação tonelada/quilômetro: a primeira diz respeito à função histórica exercida pelas ferrovias no Brasil, associadas pela formação de áreas agrícolas de café, sobretudo no interior do estado de São Paulo, conseqüentemente o escoamento da produção. A outra característica é influenciada diretamente pela primeira, no que tange ao histórico e à função, é que a malha ferroviária oriunda da especialização produtiva do café no final do século XIX e a primeira metade do século XX, gerou condições de permanência das vias de transportes com a utilização por empresas especializadas em sistemas logísticos na região em análise, como a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) que opera parte da malha privatizada da antiga Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Cabe destacar que a FCA é uma subsidiária da VLI Multimodal S/A (Valor da Logística Integrada), cujos acionistas principais são a Vale – importante empresa brasileira do ramo da mineração; o grupo japonês Mitsui; e o fundo de investimentos canadenses Brookfield.

Outra importante ferrovia da região é a Ferrovia Norte-Sul com extensão, segundo a ANTT (2014) de 4,15 mil quilômetros, atravessando Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Pela característica produtiva e o volume de carga transportada nos *Eixos de Integração* em análise, o modal ferroviário pode ser considerado com uma das melhores alternativas de escoamento de produção agrícola a partir do ramal norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e da Ferrovia Centro

³⁹ Em grau de utilização, mas não de volume total transportado.

Atlântica (FCA), apesar de não ser o mais utilizado. Bernardes e Ferreira (2013) apontam, todavia, uma dependência de rodovias no que diz respeito aos produtos agrícolas. Tanto para o recebimento dos insumos quanto para o escoamento da produção para os mercados interno e externo, o modal rodoviário é determinante de acordo com as políticas empregadas no Brasil.

No que concerne à produção agropecuária e sua importância para a região, bem como sua relação com a logística, soma-se o importante fato que essas empresas logísticas estão localizadas em uma das áreas mais importantes da produção agropecuária do país. É notório que nos *Eixos de Integração* do *Roteiro* correspondem a volumes expressivos de exportação de produtos agropecuários, como grãos, etanol e açúcar, carne e leite, além do fato dessa área possuir, segundo Guimarães (2010), Cleps (2000) e Souza e Pedrosa (2016) uma forte presença da modernização agrícola.

A condição geoestratégica dos *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília, estimulou a instalação de empresas especializadas em sistemas logísticos, o que pode ser associado ao *ajuste espacial*, uma vez que o poder público se associou aos interesses privados na instalação das infraestruturas necessárias. Também houve forte estímulo à agroindústria, atividade esta que se utiliza intensamente da infraestrutura ferroviária instalada na região para o escoamento de sua produção (BERNARDES; FERREIRA, 2013). A FCA é uma das alternativas presentes, por sua extensa malha ferroviária, atingindo os principais estados brasileiros do Centro-Oeste e do Sudeste do Brasil, transportando, armazenando, distribuindo e escoando grãos (sobretudo soja), fertilizantes até os principais portos brasileiros do Sudeste, como o de Santos e Vitória.

Além disso, cabe salientar o chamado Trem Expresso, operado pela empresa *Log-In Logística Intermodal*, e importante meio de transporte para o funcionamento do Porto Seco do Cerrado. Este Porto Seco é um importante terminal multimodal localizado na cidade de Uberlândia, o qual acaba por exercer forças centrípetas e centrífugas de fluxos tornando a integração entre o transporte rodoviário e ferroviário fundamental para as operações logísticas no *Roteiro*.

4.1.1 As infraestruturas de suporte logístico nos Eixos de Integração brasileiro e franceses.

A presença do forte rodoviarismo emprega outra importante condição de comparação que são as grandes infraestruturas de suporte do transporte logístico ao longo dos *Eixos de Integração* analisados. Ambas as *situações geográficas* em análise apontam para uma forte mobilidade de mercadorias em contêineres (grãos e produtos agropecuários, produtos de

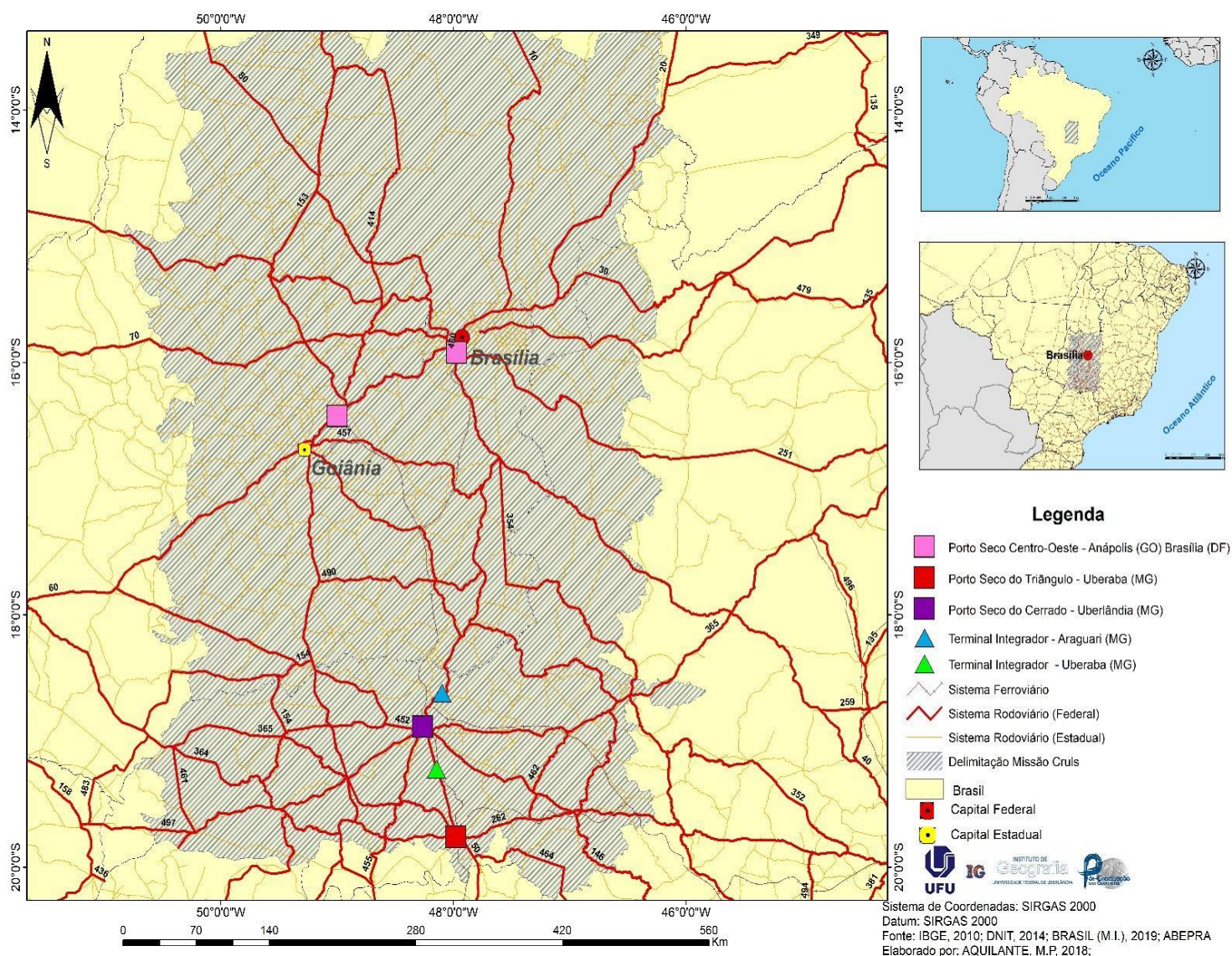
mineração, produtos semiacabados e tecnológicos) e por consequência na geração de intenso tráfego.

A atividade logística é expressiva, o que levou à criação de grandes infraestruturas de suporte logístico como o Terminal Integrador de cargas em Uberaba (transbordo de grãos e fertilizantes) e o Terminal Integrador de Araguari - ambos gerenciados pela VLI⁴⁰; além do Porto Seco⁴¹ do Cerrado em Uberlândia; o Porto Seco do Triângulo (Uberaba) e o Porto Seco Centro-Oeste localizado em Anápolis e em Brasília, conforme ilustra a Figura 37.

⁴⁰ A VLI é uma empresa que oferece soluções logísticas que integram portos, ferrovias e terminais. A companhia engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais integradores, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e a operação em terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como Santos (SP), São Luís (MA), Barra dos Coqueiros (SE), São Gonçalo do Amarante (CE) e Vitória (ES).

⁴¹ Porto seco ou Estação Aduaneira Interior (EADI) ou ainda Dry Port é um terminal intermodal terrestre diretamente ligado por estrada e/ou via férrea e/ou até aérea, sendo um depósito alfandegado localizado na zona secundária (fora do porto organizado), geralmente no interior de um país (SILVEIRA, 2011).

Figura 37 – Infraestruturas de suporte logístico nos nós de conexão em análise (Brasil).



Fonte: IBGE, 2010; DNIT, 2014; ABEPR, 2019. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

É importante indicar as características de algumas dessas infraestruturas a fim de entender seu papel integrador dos fluxos do agronegócio nacional e internacional na região, uma vez que suas infraestruturas produtivas desenvolvem o setor de processamento e industrialização de grãos. Entre os principais grupos, Bernardes e Ferreira (2013) listam: Grupo Cargill, ADM, Algar Agro, Monsanto e não menos importante destaca-se também, Syngenta e Nidera - voltados para a produção de sementes.

O Porto Seco do Cerrado, localizado no setor Industrial da cidade de Uberlândia, contribui para a integração e o transporte de produtos da região, facilitando o recolhimento de custos fiscais de importação, possuindo serviços aduaneiros através da Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) para as importações de produtos e nas exportações o Regime Depósito

Alfandegado Certificado (DAC). Além disso, esse Porto Seco é um entreposto da Zona Franca de Manaus no Sudeste, devido aos grandes centros atacadista e de e-commerce de eletrônicos como o Martins em Uberlândia, conforme observa-se na Figura 38.

Figura 38 – Porto Seco do Cerrado – Uberlândia, 2014.



Fonte: Correio de Uberlândia, 2014.

Já o porto Seco do Triângulo, localizado na cidade de Uberaba, foi criado em 1999, e localiza-se no Distrito Industrial II Uberaba. Ele possui vantagens similares ao porto Seco do Cerrado de Uberlândia, pois contribui com as operações logísticas de importação e exportação de mercadorias sob regimes aduaneiros. Ambos os Portos Secos de Uberaba e Uberlândia possuem ligações ferroviárias e rodoviárias com Belo Horizonte-Porto de Santos-Porto de Vitória.

O Terminal Integrador de Uberaba é parte fundamental do Corredor Centro-Sudeste, uma das principais rotas de escoamento das exportações do agronegócio brasileiro segundo a VLI Logística. Atualmente, o terminal é responsável pelo transporte e armazenagem de soja, milho e farelo que são transportados pela Ferrovia Centro-Atlântica, com destino ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos (SP). Os principais produtos armazenados e distribuídos são: soja, farelo, milho e açúcar. A estrutura (Figura 39) conta com carregamento ferroviário sem desmembrar a composição, 1 prédio para classificação do produto, 05 balanças rodoviárias, uma balança ferroviária dinâmica e 14 balanças de batelada para grãos e 14 para açúcar, armazém com capacidade 120.000 toneladas de grãos e outro com 90.000 toneladas de açúcar e silo de 8 mil toneladas de grãos VLI (2019)⁴².

⁴² Dados obtidos através da entrevista realizada no dia 09 de maio com a Assessoria de Imprensa da VLI – Terminal Integrador de Uberaba.

Figura 39 – Terminal Integrador de Uberaba, 2017.



Fonte: VLI Logística. Organização: AQUILANTE, M.P. 2018.

Segundo dados da VLI (2019), o Terminal Integrador de Araguari é um dos maiores terminais de transbordo de grãos e fertilizantes da América Latina. O TI Araguari faz parte do Corredor Centro-Leste da VLI e compõe a principal alternativa logística integrada, responsável pela captação de cargas das principais fronteiras agrícolas do país, e por dar suporte ao escoamento do agronegócio pelo Complexo de Tubarão, no Espírito Santo. Os principais produtos são: soja, farelo, milho e fertilizantes. A estrutura é composta por: 1 armazém de grãos com capacidade estática de 120 mil toneladas; 1 silo pulmão de grãos com capacidade estática de 6 mil toneladas; 1 armazém de fertilizantes com capacidade estática de 44 mil toneladas; sistema de alta performance para carregamento e descarga ferroviária; realiza carregamento ferroviário de grãos, descarga rodoviária de grãos, descarga ferroviária de fertilizantes e carregamento rodoviário de fertilizantes.

Todas essas infraestruturas possuem operações de estocagem, armazenagem, movimentação e transbordo de mercadorias. Todavia, cabe indicar que essas infraestruturas e políticas públicas de valorização do transporte rodoviário e de seu adensamento leva a problemas ambientais significativos, como a poluição do meio ambiente e poluição sonora, acidentes, congestionamentos, artificialização e impermeabilização dos solos, consumo do espaço por grandes infraestruturas voltadas ao transporte rápido, grande consumo de recursos não renováveis, que influenciam diretamente na qualidade de vida das populações.

Esses dados são fundamentais para compreender o papel da logística na estruturação do território analisado, ao engendrar fixos e fluxos que potencializam a acumulação de capital e por corolário a dinamização econômica dos *nós de conexão* localizados ao longo dos *Eixos de Integração* mais dinâmicos.

A respeito dessa condição chave na estruturação logística regional, os *Eixos de Integração* analisados desempenham um grande papel para a economia do país, pois são estratégicos para o movimento de fluxos de mercadorias do agronegócio interligando vários modais de transporte a várias regiões. O expressivo desenvolvimento do agronegócio é explicado pelo intenso investimento do Estado e do setor privado do ramo de serviços de transporte e logísticos como um instrumento para minimizar os custos e ao mesmo tempo dinamizar a produção e distribuição.

A tendência do agronegócio nacional em instalar-se ao longo dos *Eixos de Integração* em análise, ocorre em razão de sua posição “estratégica” no Brasil, facilitando o escoamento da produção. Além disso, essa área vem se consolidando para oferecer uma infraestrutura regional e nacional de serviços, telecomunicações e sistemas logísticos para todo país que facilita a atração de investimentos na logística e no escoamento de minérios, fertilizantes, grãos e cana-de-açúcar pautado no Complexo Agroindustrial e serviços logísticos. Isso se justifica pela maior necessidade e demandas de um transporte mais flexível, dinâmico e a expansão do segmento e de infraestruturas logísticas rodoviárias nos *nós de conexão* de acordo com as exigências da globalização.

Pautando-se em uma nova perspectiva adotada nas grandes empresas, denominada “*economia em redes*” (BERNARDES; FERREIRA, 2013), o agronegócio fortemente presente entre nos *Eixos de Integração* ao longo do *Roteiro da Missão Cruls*, adere a essa integração a fim de dinamizar a produção, minimizar custos e fazer com que toda sua produção chegue ao território nacional. Com isso, grandes empresas do agronegócio instalam-se em regiões geograficamente “estratégicas” para que sua produção se dissemine em todo país. Essa chamada localização “estratégica” está basicamente fundamentada nas condições das redes e sistemas logísticos em transportes instalados ao longo dos *nós de conexão*, o que promove uma condição geoestratégica de integração logística – conforme verifica-se nas imagens anteriores - e por consequência em possibilidade de *ajuste espacial* com investimentos direcionados a esse setor, o qual reforça essa “vocalização” da região.

Paralelamente, *Nord-Pas-de-Calais* também possuem elementos geoestratégicos consideráveis para os fluxos diretamente conectados com a economia mundial, apresentando infraestruturas fundamentais para a logística contemporânea. A proximidade com áreas

densamente povoadas e com grande capacidade econômica e industrial, como o sul da Inglaterra, a Bélgica, a Holanda, Alemanha e as próprias regiões francesas, promoveram a retomada estratégica de *Nord-Pas-de-Calais* como conexão entre as áreas citadas com a França, a partir da década de 1970. Assim as infraestruturas de transportes constituíram um fator fundamental de *ajuste espacial* e de reestruturação econômica ao induzir *Nord-Pas-de-Calais* estrategicamente para um novo cenário econômico atrelado à logística e à distribuição.

As infraestruturas eram antigas e estavam desconexas. De acordo com Floirac; Mercier (2013), durante décadas, a infraestrutura regional foi desenvolvida de acordo com as necessidades das grandes indústrias têxteis e de mineração de carvão, com foco no transporte e escoamento de mercadorias e matérias-primas (carvão mineral).

Como tal, um dos principais desafios em *Nord-Pas-de-Calais*, era converter suas infraestruturas dedicadas às falidas indústrias tradicionais em novos arranjos, com base na reconversão da área para novas atividades econômicas (FLOIRAC; MERCIER, 2013). Desse modo, na década de 1970 nota-se no território, o início dos maciços investimentos dedicados ao desenvolvimento de autoestradas na França para a modernização e integração do território francês. A primeira estrada na área diretamente associada a esse processo foi construída entre Paris e Lille na década de 1960 (*Autoroute A1* ou *Autoroute du Nord*) que hoje é uns dois eixos mais movimentados na França, conforme já visto.

Tal política tornou-se muito importante para a circulação interna da região, articulando *Nord-Pas-de-Calais* aos espaços regionais franceses e também ao fluxo intenso europeu. No ano de 1985, a densidade da rede de autoestradas em *Nord-Pas-de-Calais* passou a ser quatro vezes maior que a média nacional (FLOIRAC; MERCIER, 2013). A densidade da rede ferroviária também aumentou, passando a ser, em 1985, o dobro da média francesa.

Além disso, na década de 1990, por meio de ações estratégicas direcionadas a um *ajuste espacial* foram estabelecidas novas bases de desenvolvimento econômico, por meio de uma integração mais forte com o Norte da Europa. A principal mudança do modal férreo está relacionada com a modernização das vias férreas a partir da eletrificação das linhas, e a construção de vias férreas exclusivas para trens de alta velocidade (TGV) entre Paris e Lille. Assim, a integração de *Nord-Pas-de-Calais* foi potencializada com a inauguração do Eurotúnel, em 6 de maio de 1994, através de investimentos dos fundos europeus, ligando a França e a Inglaterra através do território de *Nord-Pas-de-Calais*, principalmente por meio de trens rápidos, como o Eurostar e o TGV, tornando Lille um importante nó entre Paris e Londres com a construção da Estação Lille-Europe no centro da cidade, induzindo novos fluxos e novas atividades para a cidade.

Além disso, os portos de Calais e Dunkerque proporcionam enorme capacidade logística de integrar os processos de produção regionais e de consumo internacional, e vice e versa. Em outros termos, as novas infraestruturas, permitiram a instalação de novas atividades econômicas, como empresas automobilísticas ao longo dos principais eixos rodoviários, como a A1, e o crescimento dos serviços nas principais cidades principalmente em Lille.

Pode-se verificar que através da modernização das infraestruturas de transportes em *Nord-Pas-de-Calais*, desde a década de 1980, no que concerne à instalação de negócios voltados à substituição das antigas atividades econômicas, há em curso, um movimento de renovação dos “*Brownfields*” e o melhoramento das instalações destinadas a atrair empresas, principalmente no segmento logístico, por retomar sua importância estratégica de “Carrefour” na Europa e na ligação entre as principais áreas urbanas e industriais da União Europeia (MENERAULT, 1998).

Neste sentido, pode-se observar a formação de um território logístico em *Nord-Pas-de-Calais*, justamente pela retomada de sua posição geográfica estratégica, situada no cruzamento dos corredores mais importantes a nível europeu. De acordo com o INSEE (2012^a) esses corredores se conectam na região e ligam a península Ibérica à Europa do Norte, ou seja: ao Benelux, ao norte da Alemanha, à Inglaterra e aos países escandinavos, constituindo um eixo de comunicação fundamental com o restante da Europa.

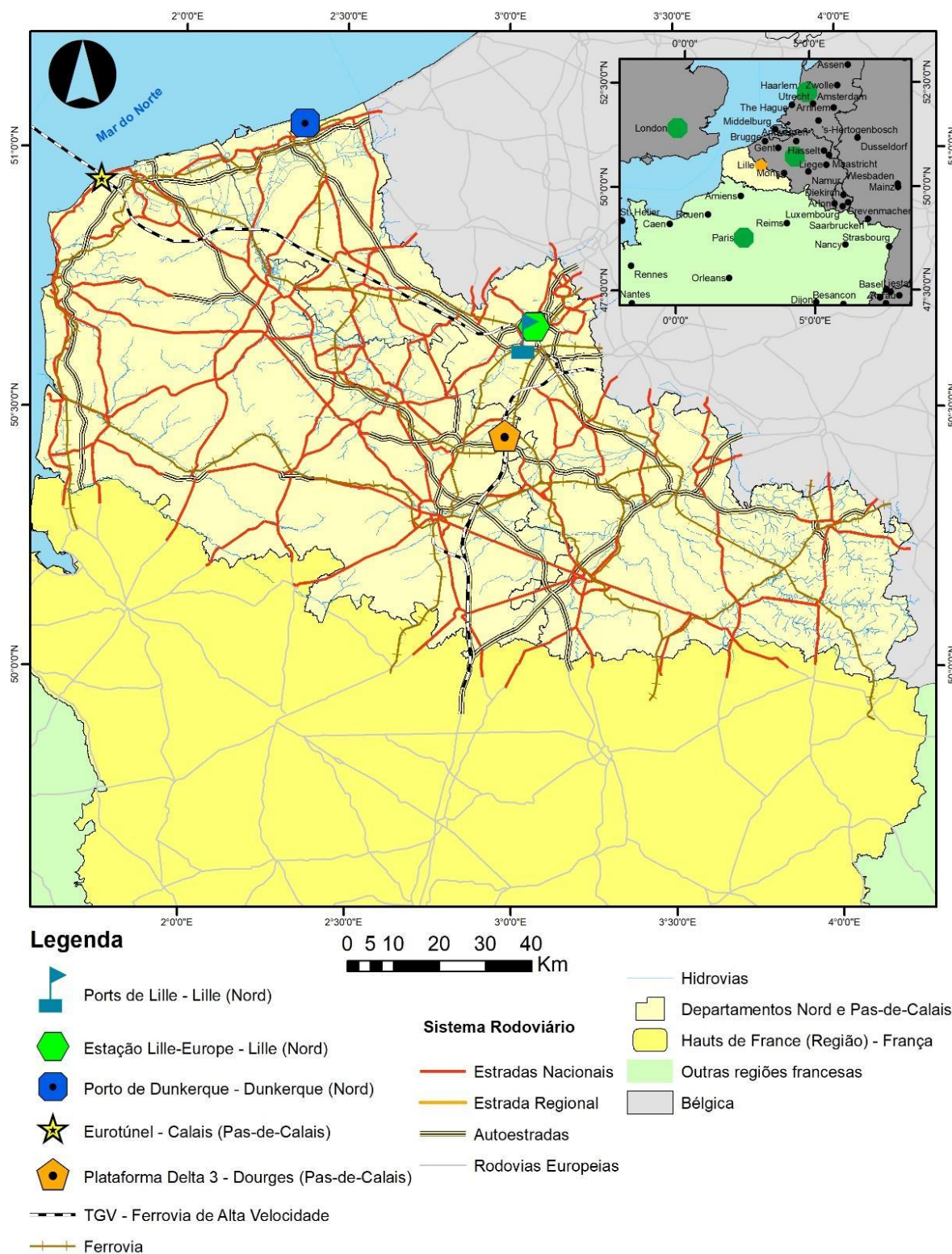
Essa característica, aliada com a modernização e o investimento nos sistemas de transportes e em suas infraestruturas, como exposto anteriormente, gerou importantes fluxos de mercadorias no contexto francês e europeu, e que propicia o desenvolvimento da atividade do transporte logístico na área dos principais corredores de fluxos. Isso eleva *Nord-Pas-de-Calais* como uma das maiores áreas exportadoras francesas com a União Europeia, justamente pela densidade dos modais de transporte e segmentos logísticos em *Nord-Pas-de-Calais*, sobretudo pelo modal rodoviário de mercadorias, que vem ganhando maior expressão nas trocas comerciais.

Nesse sentido, construiu-se uma “nova” imagem de *Nord-Pas-de-Calais* como um território voltado para o transporte e para a logística, devido às densas vias de transportes em seu território, e às atividades e estabelecimentos ligados a esse segmento. Claramente, o surgimento da atividade logística de transportes, principalmente do modal rodoviário, está ligado com a política de planejamento de modernização das infraestruturas de transportes, favorecendo a difusão do segmento logístico pela presença de numerosos eixos de comunicação intra-regional, e também nacionais, conectados aos países europeus e formando uma rede articulada entre eles.

Além disso, outro destaque para os fluxos de caráter logístico advém da especialização produtiva, que corresponde à escala de grandes mercados consumidores internos e externos à área, sendo um ponto de atração (denso tecido urbano metropolitano) e distribuição de mercadorias e serviços (densidade dos transportes internos e conectados ao exterior). Nesse sentido, o território de *Nord-Pas-de-Calais*, com sua densidade de vias de transportes, corresponde a uma importante parcela do fluxo total de mercadorias realizada na França metropolitana. *Nord-Pas-de-Calais* correspondia em média a 8% do fluxo de mercadorias totais na França, parcela essa que aumenta proporcionalmente com a expansão do setor de transporte de mercadorias em toda a França, sendo uma importante região logística (INSEE, 2012b).

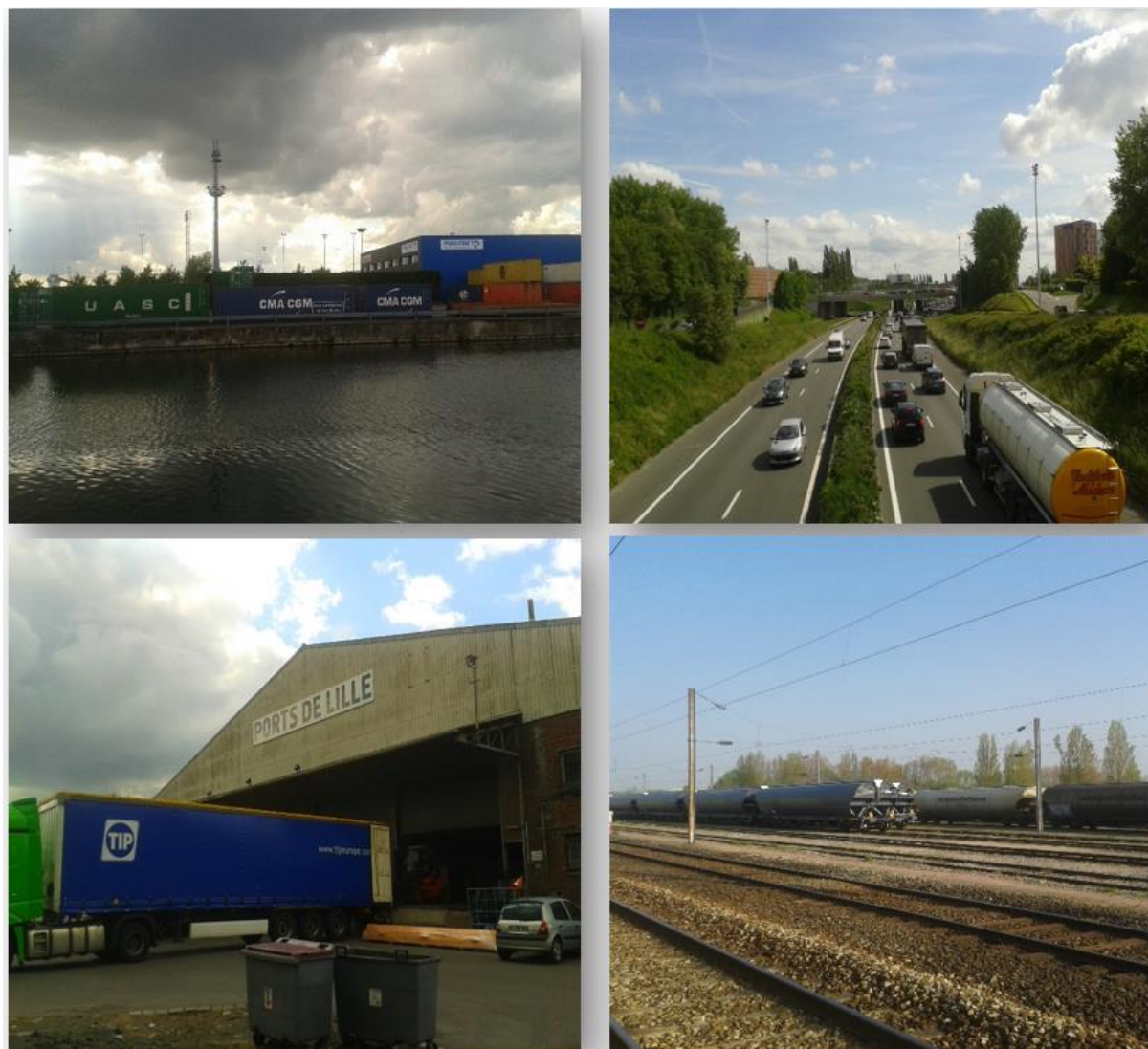
Neste contexto, a recomposição do território de *Nord-Pas-de-Calais*, se deu através da modernização e instalação das infraestruturas, com o objetivo de abrir novas áreas de negócios e serviços. Isso também gerou novos polos econômicos de desenvolvimento, como plataformas logísticas (Delta 3 em Douges), e serviços de transporte. Assim como nos *Eixos de Integração* analisados no Brasil, em *Nord-Pas-de-Calais* também foram organizadas importantes infraestruturas de suporte logístico, como a Plataforma Multimodal Logística em Douges (Delta 3), a estação de trens Lille-Europe, o Eurotúnel, o Porto Fluvial de Lille (*Ports de Lille*) e a modernização do Porto de Dunkerque, conforme ilustra a Figura 40 e Figura 41.

Figura 40 – Infraestruturas de suporte logístico em Nord-Pas-de-Calais (França).



Sistema de Coordenadas: RGF93 Lambert 93
 Projeção: Lambert Conformal Conic
 Datum: RGF 1993
 Fonte: ESRI, 2016, Google Earth, 2016; DREAL, 2017
 Organizado: AQUILANTE, M.P., 2018

Figura 41 – Diferentes modais logísticos em *Nord-Pas-de-Calais*.



Fonte: AQUILANTE, M.P., 2015 e 2018.

Os serviços e as atividades industriais são dois segmentos da economia importantes para a organização e estruturação do fluxo de mercadorias em *Nord-Pas-de-Calais*, assim como em outras áreas da França Metropolitana (INSEE, 2012a). De modo geral, os centros de produção industrial, localizam-se ao longo das principais rodovias, evidenciando a utilização desse modal para o deslocamento de mercadorias na França e na União Europeia.

Um exemplo dessa dinâmica são as indústrias de automóveis e de eletrônicos e mecânica de Douai e Valenciennes, indústrias metalúrgicas de Dunkerque, as indústrias têxteis de Roubaix e Cambrai, as indústrias agroalimentares de Boulogne e dos Flandres, e as indústrias químicas, plásticas e de petróleo de Dunkerque, que em conjunto constituem o fluxo principal de importação e exportação da região, tendo como centro de polarização os eixos rodoviários

que irradiam à partir de Lille e que conectam toda a região internamente e externamente com a França e União Europeia.

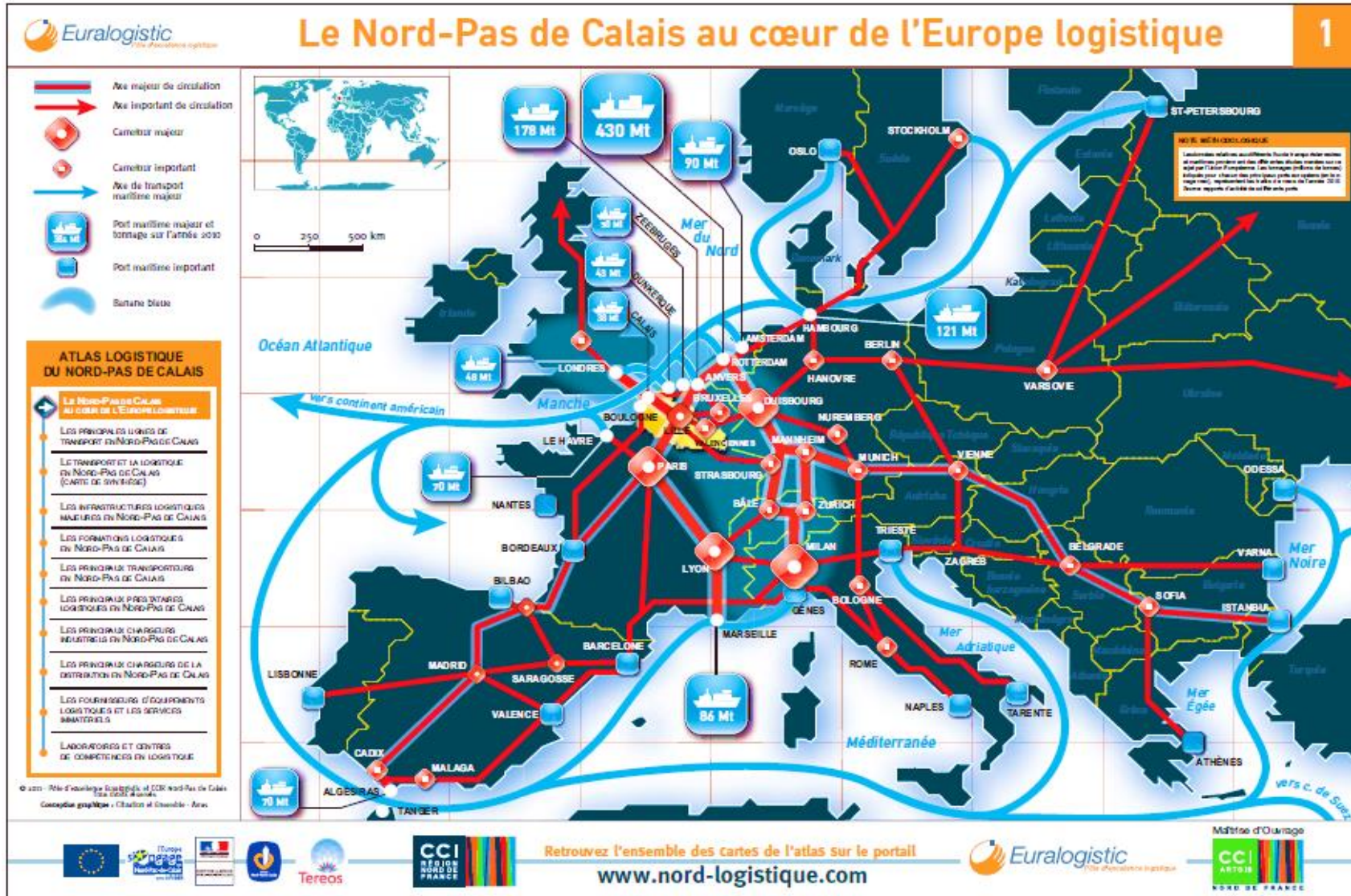
A comunicação e atração com a União Europeia é tão forte em *Nord-Pas-de-Calais*, que os dados de importação e exportação disponíveis no INSEE, mostram que importação e exportação ocorrem principalmente dentro da União Europeia. Em 2012, 77,4% das exportações e 60,3% das importações de *Nord-Pas-de-Calais* foram feitas com a União Europeia, sobretudo pelo modal rodoviário (INSEE, 2012a).

Portanto, *Nord-Pas-de-Calais* assume uma importante posição no cenário francês ao estar bem conectado ao mercado europeu, fato comprovado com os valores de mercadorias com a União Europeia, no ano de 2013, sendo cerca de 49.763.195 euros em relação ao 546.633.649 de euros de toda a França Metropolitana (DREAL, 2013). Ou seja, no ano de 2013 *Nord-Pas-de-Calais*, foi responsável por 9,10% dos valores em euros do transporte de mercadorias com a União Europeia, assumindo um quadro de destaque de atração e distribuição dos fluxos no comércio exterior francês com o bloco europeu. O uso do modal rodoviário e suas facilidades cada vez mais indicam um crescimento espetacular do fluxo terrestre de mercadorias, como ocorre em *Nord-Pas-de-Calais*, na França e na União Europeia.

Essa densidade de fluxos favorece o surgimento de novas atividades ligadas à atividade logística (áreas de estocagem, embalagem armazenamento, serviços de logística), sobretudo nas áreas metropolitanas e de grande adensamento urbano e em áreas próximas às principais vias de fluxo rápido da região, com destaque para a A1 (INSEE, 2012b).

Dessa forma, através da reestruturação econômica de antigas áreas industriais, formou-se um eixo logístico ao longo das principais infraestruturas de transportes criadas após a década de 1970, como é o caso da instalação da Plataforma Multimodal de Dourges, a Delta 3. A geoestratégia consistia em lançar-se para a integração de um território moderno e logístico em que *Nord-Pas-de-Calais* aparecia dentro de uma grande área de integração na Europa, denominada *Banane Bleu* por Brunet (1989), conforme mostra a Figura 42.

Figura 42 – O reforço da situação estratégica de Nord-Pas-de-Calais pode ser vista na cartografia da empresa Euralogistic presente na Delta-3.



Fonte: Euralogistic, 2015.

Desse modo o desenvolvimento do transporte multimodal nos últimos anos, como ocorre em Dourges com a Plataforma Logística Multimodal de Delta 3 por exemplo, além de inúmeras infraestruturas de aporte de transportes geram condições políticas e materiais que criam superlativos de marketing territoriais para *Nord-Pas-de-Calais*, objetivando a atração de investimentos importantes direcionados ao setor logístico. Como exemplo tem-se os inúmeros discursos das empresas e de certos representantes do poder público regional que *Nord-Pas-de-Calais* corresponde a um “*Carrefour europeu*” ou que estão localizados no “coração europeu”, conforme visualiza-se na Figura 42 retirada de uma empresa do setor logístico atuante na plataforma multimodal.

Ou seja, diante da recomposição econômica que se estabeleceu na região, onde um dos pilares é o arranjo de um território logístico, *Nord-Pas-de-Calais* passa por uma nova organização do espaço, com ênfase voltada para a metrópole lilloise, através de novas formas de atração econômica e da dimensão transfronteiriça plenamente assumida (MENERAULT, 1998), juntamente com eixos majoritários de circulação que atraem um segmento denso de transporte de mercadorias pelo modal rodoviário, pela numerosa infraestrutura e localização estratégica, através de uma argumentação de marketing e de valorização da região como “*Carrefour europeu*”.

Sintetizando cabe salientar que a alta densidade de fluxos das principais mercadorias e produtos refletem diretamente as dinâmicas de *ajuste espacial* em *Nord-Pas-de-Calais* ao longo dos eixos Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes e nos *Eixos de Integração* Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília. Ao redefinir o espaço e os nós como situações geoestratégicas para o transporte logístico, infere-se que as infraestruturas das redes e das políticas presentes na organização e gestão das redes e do território exercem forças centrípetas (estocagem e armazenamento) e centrífugas (distribuição) e nesse movimento acabam gerando a acumulação do capital. Além disso, uma outra forma de verificar o *ajuste espacial* em relação à reconfiguração de uma *situação geográfica* direcionada ao acúmulo de capital pelo segmento logístico é a partir da análise da Plataforma Multimodal, já instalada em *Nord-Pas-de-Calais* a partir da Delta 3 e a planejada no território brasileiro em Anápolis.

4.2 A proposição de Plataformas Logísticas Multimodais como instrumento de efetivação do segmento logístico e de ajuste espacial.

A partir da dinâmica impressa pela globalização percebe-se que há uma valorização dos territórios que se engajam no processo de transnacionalização da economia e, conseqüentemente, numa seletividade dos espaços eleitos nesse processo.

A partir da evolução do meio técnico-científico-informacional, a logística vem se estabelecendo como elemento essencial para o desenvolvimento local e global, considerando a necessidade de movimentação de produtos no mercado interno e externo, aumentando a necessidade de soluções logísticas que tragam rapidez e redução nos custos operacionais das grandes corporações. Essa discussão presente em Martins (2017) indica que o aumento da circulação desencadeou transformações para as atividades empresariais e para o Estado; como exemplo métodos estratégicos de produção, circulação e consumo, e a racionalização destes:

Desde meados do século XX, mais precisamente a partir da década de 1970, o aumento da circulação de bens, pessoas, informações e o uso de tecnologias provocaram uma busca incessante das empresas e dos Estados pela racionalidade e eficácia dos fluxos de materiais. O que a princípio era considerado instrumento primordial na formulação de estratégias de guerra das organizações militares passa a ser também estratégico para o desenvolvimento das atividades empresariais e para o planejamento territorial (MARTINS, 2017, p. 57).

Nesse sentido, a logística assume nova dimensão e importância com um sentido de geoestratégia, em que as Plataformas Logísticas Multimodais assumem posição de destaque.

Para Ojala (1997), houve uma grande evolução no conceito de logística entre as décadas de 1960 a 1990. Segundo o autor, a logística pode ser dividida em três fases: pré-logística, logística e neológica. Na primeira delas, a pré-logística, praticada nos anos 1960, houve um predomínio da preocupação entre os modos de transporte e os seus custos. Em um segundo momento, situado entre os anos 1970 e início dos anos 1980, os sistemas de transporte cedem lugar ao conceito de sistemas logísticos. Passam a ser levados em conta os equilíbrios entre as funções (produção, estoque, vendas e outros) e o equilíbrio custo-serviço. Em outros termos, a abordagem do conceito logístico ganha foco global sobre os custos, os lucros e a cadeia produtiva, destacando a importância dos critérios de configuração do sistema logístico, tais como lucratividade máxima sobre o conjunto da cadeia. Isto implica em uma busca de equilíbrios logísticos entre empresas diante da competição internacional. O último período, denominado pelo autor como *neológica*, situada no final dos anos 1990, adotou uma abordagem de integração total da empresa denominada como logística integrada a partir de

soluções geoestratégicas de multimodalidade e sistemas de informação (fluxos de informação). Um exemplo destas soluções geoestratégicas são as Plataformas Multimodais Logísticas⁴³. Estas são consideradas modelos bastante difundidos nos países centrais da economia capitalista, apresentando, ainda que de forma mais lenta, estudos de implantação no Brasil.

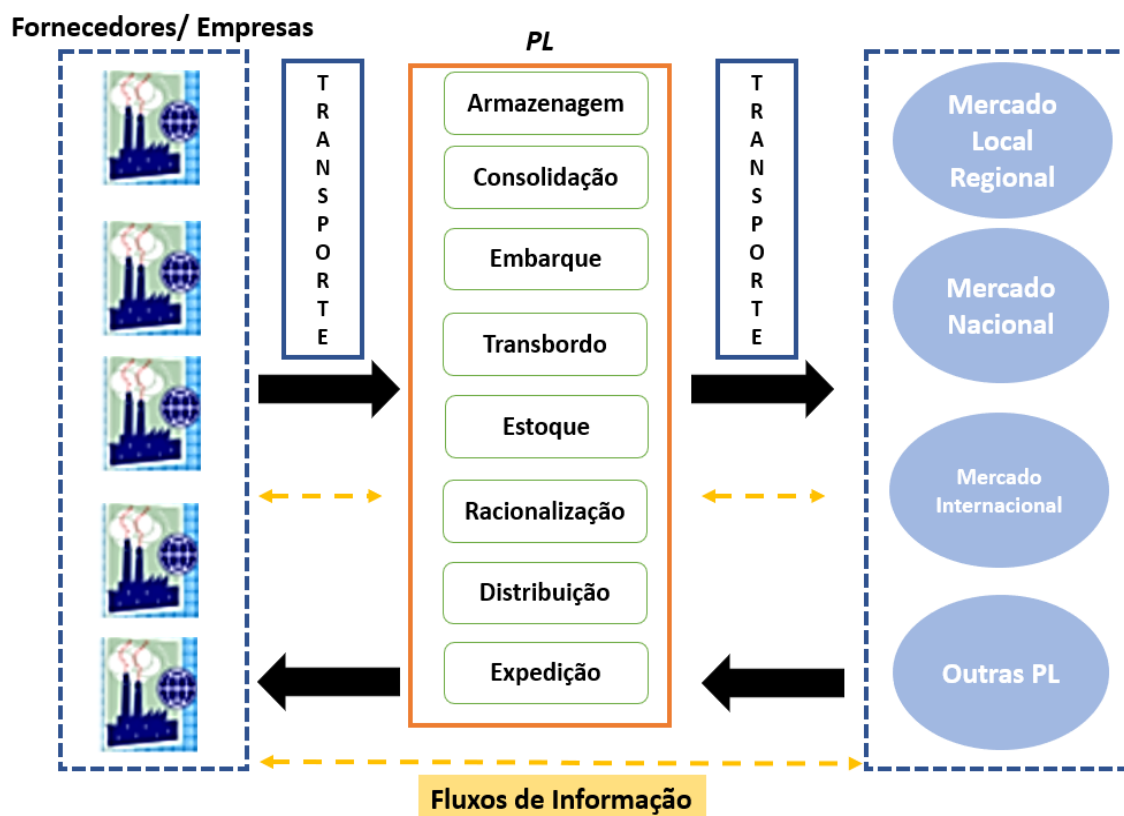
As Plataformas Multimodais Logísticas funcionam como instrumentos geoestratégicos do poder das redes, da seleção dos espaços, da *conexidade* do território e do *ajuste espacial* que revalorizam a *situação geográfica* das áreas.

Essas infraestruturas apresentam-se como geoestratégias ímpares de *ajuste espacial* por efetivar uma ação econômica e uma política direcionada ao acúmulo de capitais a partir do setor logístico em si. Assim as plataformas constituem-se como *fixos* importantes que marcam a ação estratégica da *situação geográfica* de uma área de integração, como são os dois casos analisados nesta dissertação.

Martins (2017) apresenta importantes considerações a respeito das experiências que já se concretizaram. Dentre as experiências internacionais que mais se destacam estão as Plataformas Logísticas europeias, as quais têm como característica predominante a multimodalidade planejada em forma de “*placas*”. Duarte (2004) sinaliza que as “*placas*” se referem ao conjunto de plataformas próximas regionalmente, dotadas de aeroporto internacional com função de Hub (concentrador de cargas) e com o seu respectivo centro de carga aérea. A Figura 43 exemplifica o processo dos fluxos e os agentes atuantes na configuração de uma plataforma logística, conforme Follmann e Horner (2007).

⁴³ Para Rodrigues (2004) o conceito de Plataforma Multimodal surgiu inicialmente na França durante os anos de 1960 e dos avanços nos estudos de gerenciamento de operação. O seu objetivo inicial era de reduzir o fluxo de mercadorias distribuídas de forma desordenada pelos terminais de cargas localizados as margens das grandes cidades, concentrar e otimizar a distribuição e diminuir os custos logísticos. A Associação de Plataformas Logísticas Europeias (Europlataforms) define as Plataformas Logísticas como: ‘uma zona delimitada, no interior da qual se exerçam, por diferentes operadores, todas as atividades relativas ao transporte, à logística e à distribuição de mercadorias, tanto para o trânsito nacional, como para o internacional. Estes operadores podem ser proprietários, arrendatários dos edifícios, equipamentos, instalações (armazéns, áreas de estocagem, oficinas) que estão construídos e operam dentro do condomínio do empreendimento. Uma plataforma deve ter um regime de livre concorrência para todas as empresas interessadas pelas atividades acima descritas e compreender serviços comuns para as pessoas e para os veículos dos usuários. É, obrigatoriamente, gerida por uma entidade única pública, privada ou mista (EUROPLATFORM, 1996). Nesse sentido, elas configuram-se como a integração de vários modais de transportes que promovem a intermodalidade dos serviços. Conforme Ockwell (2002), as plataformas logísticas possuem no mínimo dois modos de transportes para dar suporte a interligações intermodais de cargas e ao mesmo tempo minimizar os custos de transportes, diminuir o tráfego urbano e o congestionamento nas rodovias.

Figura 43 – Esquema do funcionamento dos fluxos de uma Plataforma Logística Multimodal.



Fonte: Follmann e Horner (2007), adaptado de Duarte (1999). Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

De forma geral nota-se que os fornecedores e as empresas estão articulados aos níveis de mercado e às outras plataformas logísticas por meio de uma estrutura estratégica que é a Plataforma Multimodal Logística – onde ocorrem ações de armazenagem, consolidação, embarque, transbordo, estoque, racionalização, distribuição e expedição, por meio de armazéns e infraestruturas de articulação modal – e também os fluxos de informações articuladas às redes de comunicação e de transportes. A partir do esquema infere-se a importância da articulação dos fluxos e de atração de forças centrípeta e centrífuga que essa infraestrutura exerce sobre o território, demonstrado nos projetos geoestratégicos de instalação de plataformas logísticas nas redes de transportes, como a Plataforma Multimodal Delta 3 e proposto no projeto da Plataforma Multimodal de Goiás, em Anápolis.

Outra importante consideração nesta análise das plataformas logísticas europeias é a articulação entre empresas e Estado na efetivação das Plataformas. De acordo com Rosa (2005), a participação do Estado na elaboração de políticas e diretrizes para o investimento e desenvolvimento das Plataformas logísticas é fundamental. Apesar de algumas terem sua origem em empreendimentos privados pioneiros, todas se desenvolveram sob a orientação de

um Plano Nacional de Terminais de Transporte ou de Planos Econômicos Regionais, como é o caso da plataforma logística multimodal presente em *Nord-Pas-de-Calais*. Várias foram as estratégias adotadas em busca de parcerias para implantação das Plataformas junto aos operadores logísticos e corporações com o intuito de estimular a instalação de seus armazéns e centros de distribuição.

4.2.1 A Plataforma Logística Multimodal de Delta 3: a experiência francesa em Nord-Pas-de-Calais.

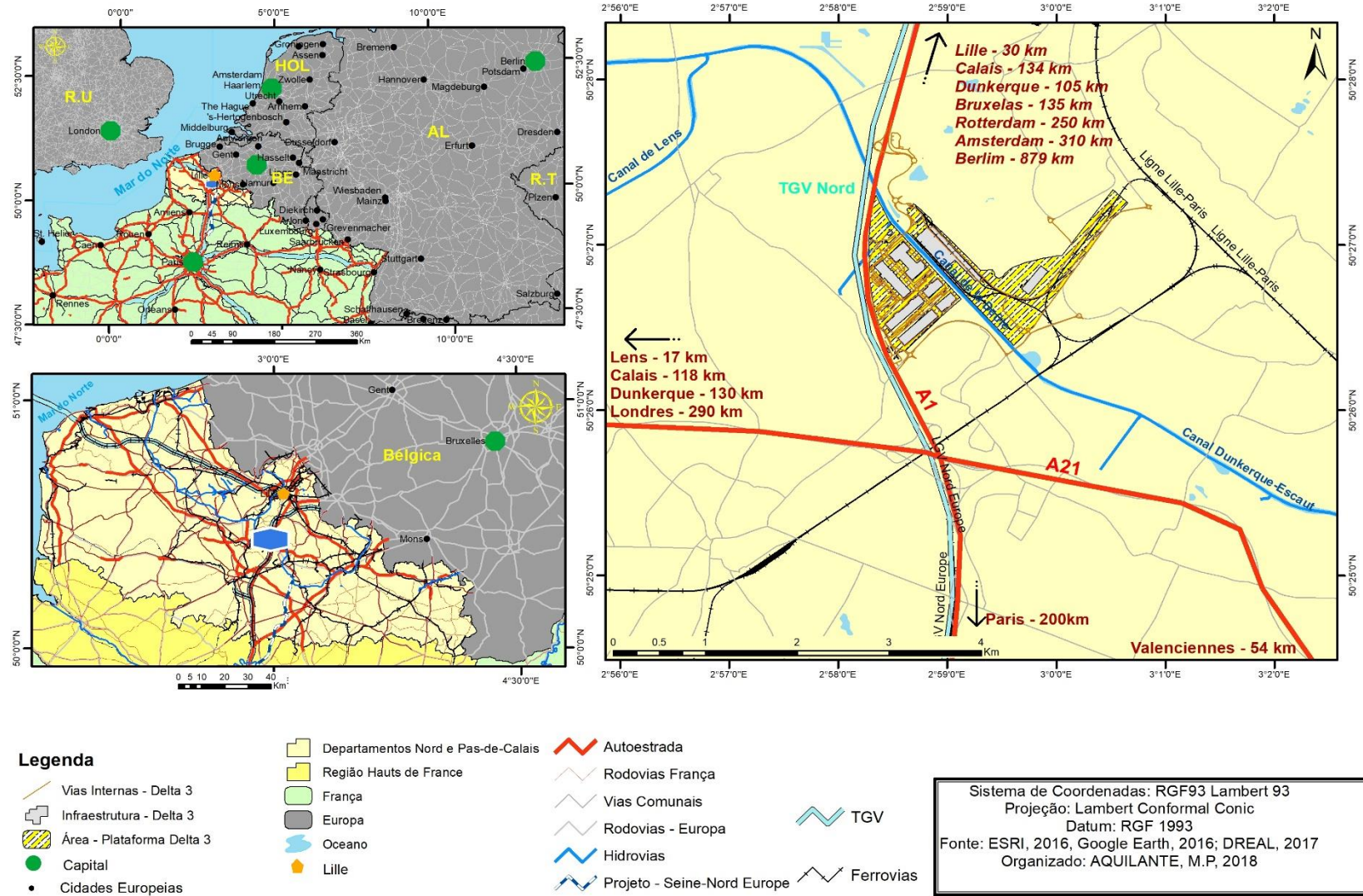
Consoante a essa discussão a respeito das Plataformas Logísticas Multimodais, pode-se considerar que uma outra face do plano de *Reconversão Territorial* em *Nord-Pas-de-Calais* diz respeito à instalação da Plataforma Logística Multimodal Delta 3, inaugurada em dezembro de 2003 e que expressa a concretização das políticas advindas da governança que envolve poderes públicos, empresas e atores locais.

A Delta 3 está localizada entre Dourges e Oignies, cidades que tiveram sua prosperidade econômica com a exploração do carvão até a primeira metade do século XX, e que, hoje, fazem parte da região em reconversão da Bacia de Mineração protegida pela UNESCO. Em sua área são efetuadas diversas atividades de transporte de mercadorias de trânsito nacional ou internacionais como um *cluster*⁴⁴ com qualidade de instalações multimodais e distribuição logística dentro de um perímetro seguro que oferece uma gama de serviços e operações.

A plataforma desempenha um papel de *conexidade* de fluxos importante, pois está situada a 22 quilômetros da metrópole de Lille (centro regional mais importante), a 97 quilômetros do porto de Dunkerque, a 115 quilômetros do Eurotúnel, a 130 quilômetros de Bruxelas e 199 quilômetros de Paris, com um mercado potencial de mais de 100 milhões de consumidores numa das mais importantes localizações geográficas da Europa, junto ao cruzamento de importantes infraestruturas de transportes (CNED, 2011) conforme ilustra a Figura 44.

⁴⁴ Corresponde a um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e instituições correlatas numa determinada área, vinculada por elementos comuns e complementares” (PORTER 1999, pag. 211).

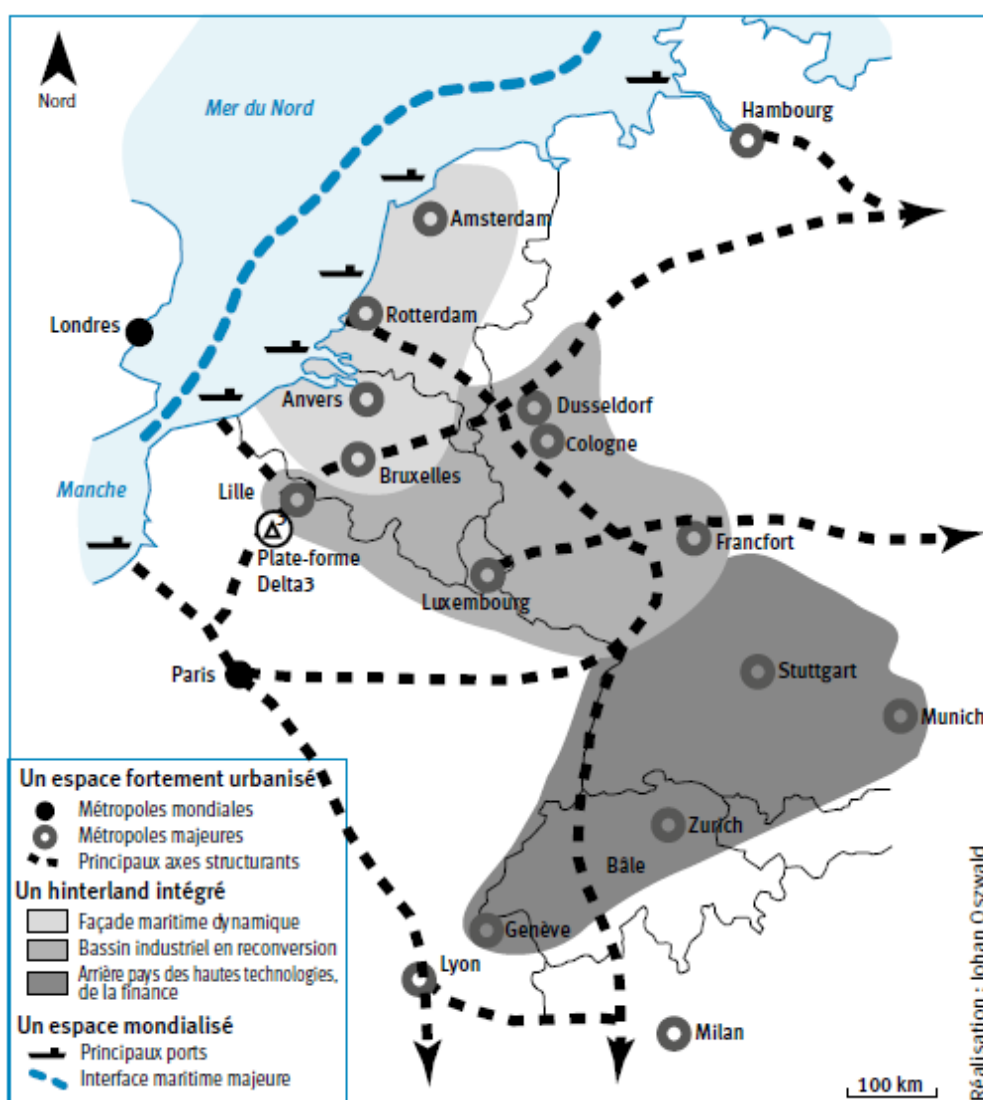
Figura 44 – Localização da Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto de Nord-Pas-de-Calais e a nível europeu.



Fonte: ESRI, 2016; DREAL 2017, CNED, 2011. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

De fato, a localização da Plataforma Multimodal Delta 3 é um de seus principais atrativos. O contexto da instalação de Delta 3 é muito favorável para *Nord-Pas-de-Calais*, principalmente para as áreas de Dourges e Oignies (Pas-de-Calais), pois cria um eixo multimodal que, de acordo com os dados do INSEE (2012b), vem gerando novas oportunidades de negócio e emprego para essas regiões em conexão com a União Europeia. Ela possui conexão diretamente com os principais portos marítimos da Europa, como Le Havre, Dunkerque, Anvers, Rotterdam e Amsterdam, conforme indica a Figura 45. Além disso, a Delta 3 se beneficia da abertura transfronteiriça que é a característica de *Nord-Pas-de-Calais*, atraindo novos fluxos na e para a área.

Figura 45 – A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto das áreas industriais e tecnológicas (cinza escuro) e de uma faixa marítima altamente dinâmica (cinza claro).



Fonte: CNED, 2011

A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 é caracterizada por ser tri-modal, pois está conectada a três modos de transportes: a ferrovia, a hidrovia e as rodovias, cuja multimodalidade como um terminal de transporte combinado oferece grande atratividade de fluxos e de capitais das corporações que utilizam das infraestruturas presentes como instalações logísticas, armazéns logísticos modernos, que são altamente atrativos devido à facilidade do armazenamento, estocagem e distribuição, fundamental na globalização de economia flexível.

O contexto da criação da Plataforma Multimodal Delta 3 está relacionado com alguns importantes fatores. O primeiro é a saturação do terminal de transporte combinado de Lille St-Sauver, porque esse terminal na metrópole de Lille – hoje fechado após a abertura de Delta 3 – estava saturado dentro do tecido urbano da metrópole, sobretudo nos anos 1990. Dessa forma, ao estar localizada dentro do tecido urbano da metrópole regional, o fluxo tornou-se mais lento, sobretudo com a saturação das rodovias. Portanto era necessária a construção de um novo terminal multimodal que fosse moderno e atendesse às novas demandas e flexibilidade da economia.

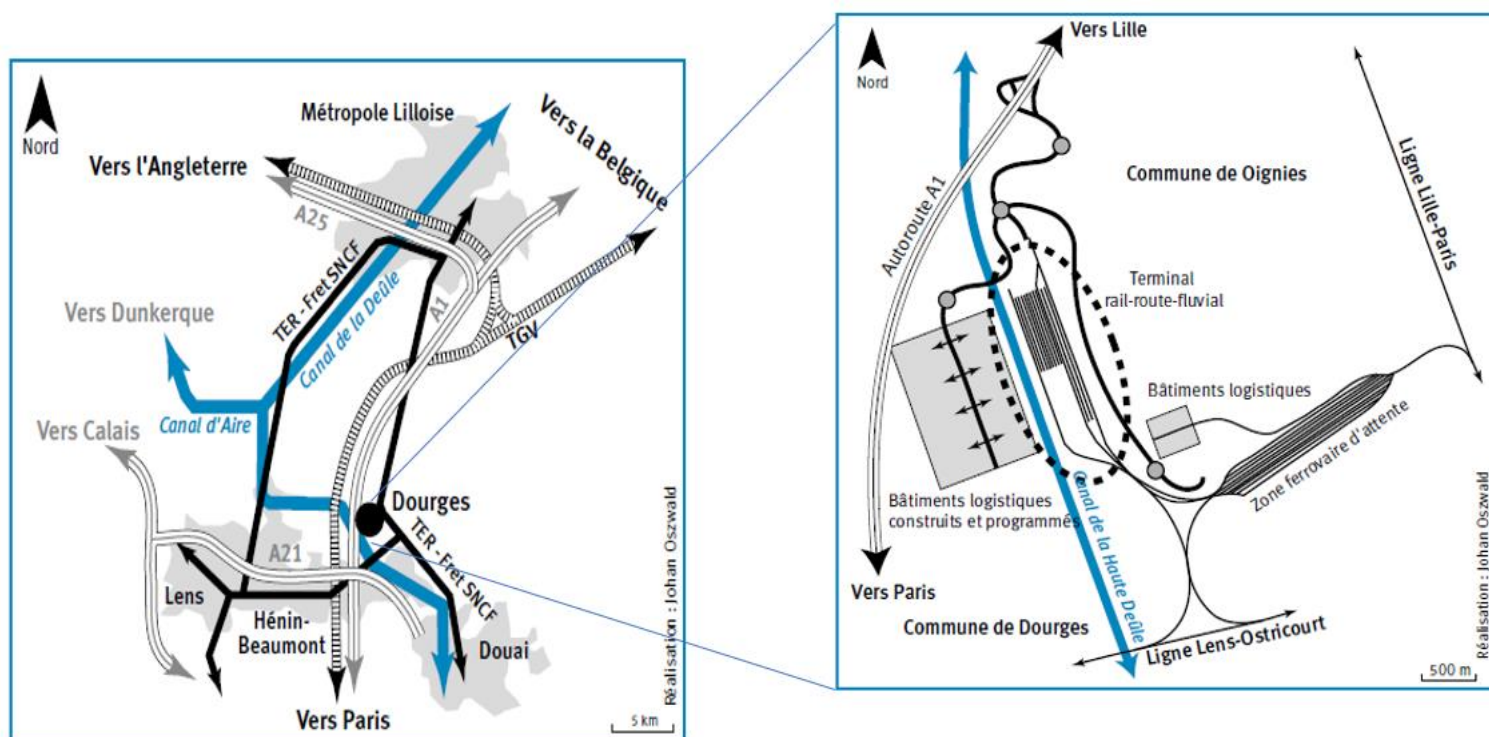
Aliado a isso, somou-se a oportunidade de inserir a nova plataforma logística em uma área que enfrentava os problemas do fim da atividade mineral, e que ao mesmo tempo, conduziu a uma nova dinâmica econômica para essa área e que estivesse ligada às principais infraestruturas de transportes da região. Segundo o dossiê de apresentação da DELTA 3, a pesquisa para um novo local para a instalação da nova plataforma, levou em consideração: a qualidade de serviço das redes ferroviárias, rodoviárias e vias navegáveis; a localização estratégica próxima dos principais centros e geradores de fluxos com origem ou destino para o *Nord-Pas-de-Calais* e um espaço suficiente para a construção dos terminais tri-modal e logísticos, voltados para a distribuição na Europa (CNED, 2011).

Claramente, somou-se o esforço dos poderes públicos, entidades privadas e agentes locais para instalar a Delta 3 num território que enfrentava a crise da mineração, como uma forma de reconversão econômica e de novas oportunidades de emprego e de renda. Ou seja, o contexto da instalação da Plataforma Multimodal Delta 3 pautou-se em uma geoestratégia ao gerar um eixo multimodal muito importante que conduziu a novas oportunidades de negócio e emprego.

Assim, com a instalação da Delta 3 em Dourges, passou-se de terminal ferroviário/rodoviário (*Lille St-Sauver*) para um terminal tri-modal (ferroviário / rodoviário / fluvial), associado a uma zona logística que hoje representa 330 mil m² de armazéns, todos em uma área de 300 hectares (CNED, 2011), conectados diretamente com a principal autoestrada da região, a A1. Dados do INSEE (2012b) estipulam cerca de 19.000 veículos por dia na

plataforma multimodal de Dourges, cujas mercadorias são direcionadas em toda a região de *Nord-Pas-de-Calais*, na França e na Europa conforme ilustra a Figura 46. Nota-se na imagem abaixo a importante situação de articulação que a Delta 3 cumpre, ao integrar os fluxos de Lille, Lens, Douai e sua articulação com Paris (França) via A1, Londres (Inglaterra) via A25 e A21 e Bruxelas (Bélgica) A1.

Figura 46 – As infraestruturas da Plataforma Logística Multimodal Delta 3 e sua inserção no cenário departamental e regional.



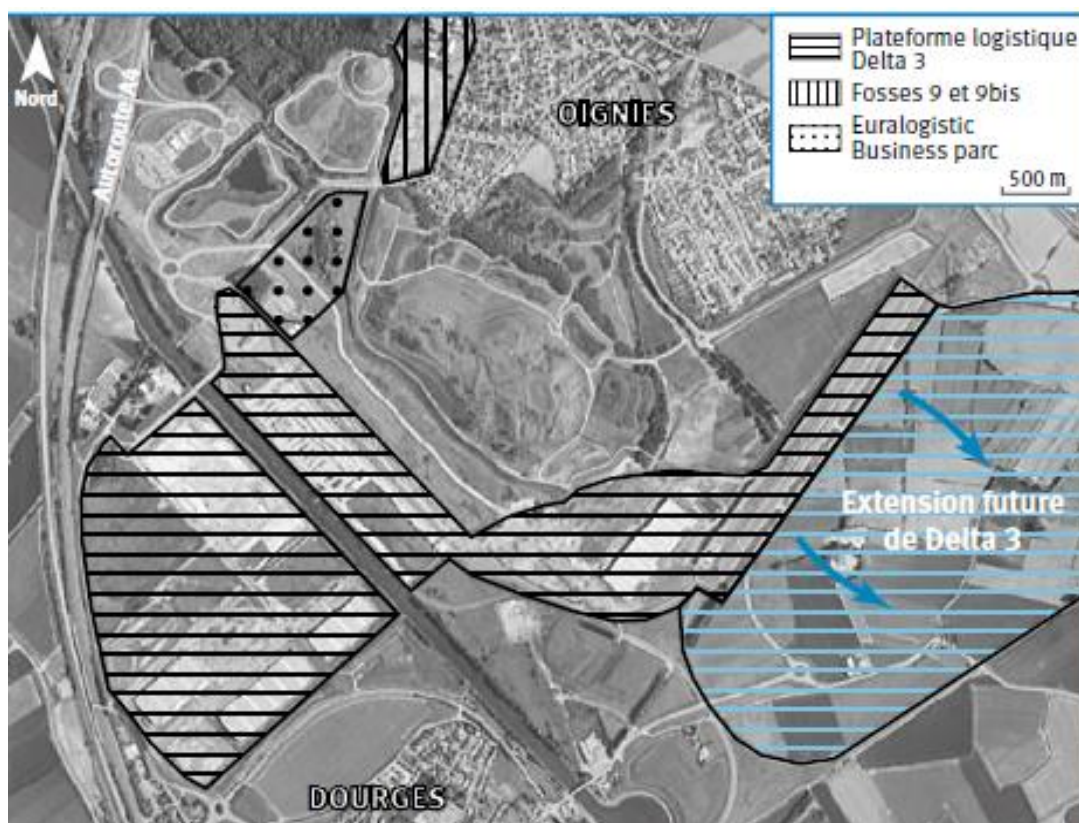
Fonte: CNED, 2011

Outro objetivo da Delta 3 é reduzir o maciço número de caminhões de mercadorias sobre as rodovias e autoestradas, um dos principais motivos de congestionamentos da A1, e de problemas ambientais como a poluição do ar, a liberação do CO₂ e a artificialização e impermeabilização dos solos com a construção de novas rodovias para atender as demandas de tráfego e gerar uma maior segurança rodoviária. Para desenvolver ainda mais esse transporte combinado, que anualmente representa a retirada de cerca de 100.000 caminhões fora das estradas da região, de maneira especial na A1, e também gerar novos empregos locais, a plataforma Delta 3, planeja realizar a expansão de seus galpões para mais 120 hectares (CNED, 2011). Com isso, visa-se incentivar os atores locais para promover o transporte combinado, desenvolvendo vantagens logísticas através de plataformas multimodais, voltadas para uma política de desenvolvimento sustentável no setor dos transportes e que incentiva a esfera

econômica ao utilizar com maior frequência o transporte ferroviário e por extensão o transporte combinado. Em outros termos, a plataforma multimodal visa promover o desenvolvimento econômico local e do transporte combinado, oferecendo uma plataforma logística multimodal voltada para a distribuição e atividades de estocagem e de gestão dos estoques em grandes armazéns na escala europeia. Trata-se de uma estratégia que coloca a região deprimida numa nova condição que não diz respeito exclusivamente à França, mas a coloca em relação ao mercado da União Europeia, ou seja, ressignifica sua *situação geográfica* estratégica.

Na Figura 47 pode-se observar a localização da Plataforma Multimodal Delta 3 entre Dourges e Oignies e também sua área de expansão. São nítidas a dimensão da infraestrutura da plataforma e os galpões da Delta 3 em comparação com o tecido urbano e agrícola do departamento de *Pas-de-Calais*. Sua localização estratégica num grande espaço entre as duas cidades e ao lado da autoestrada A1 (Lille – Paris) e a linha férrea TGV *Nord*, tornam a plataforma numa infraestrutura de cunho modernizante voltada para inserir a área em um novo contexto econômico.

Figura 47 – Plataforma Multimodal Delta 3 - dimensão da infraestrutura e galpões.

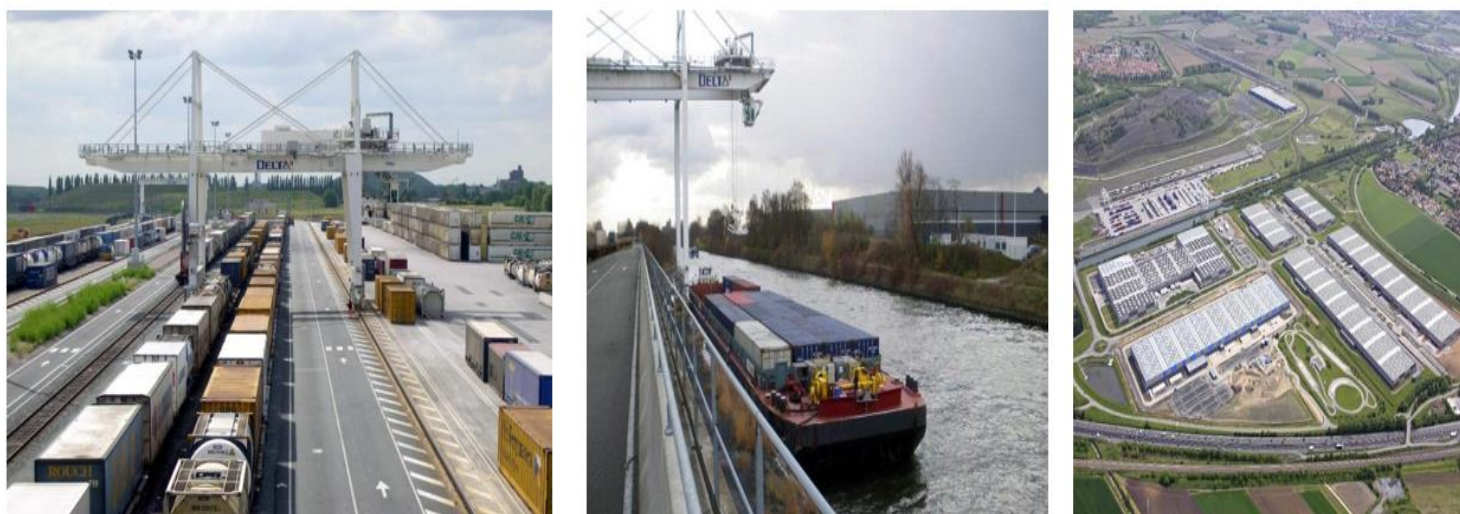


Fonte: CNED, 2011

Contrastando com a modernidade da Delta 3, pode-se verificar a presença de outras faces da *Reconversão Territorial* nas “verdadeiras” montanhas de rejeitos da época da exploração do carvão mantidos como testemunhos do tempo. Os *terrils* – compostos da acumulação de elementos estéreis da exploração dos recursos minerais do solo (carvão) – foram conservados, até pela inviabilidade de sua remoção e constituem-se, depois da recuperação custosa empregada, em elementos culturais da paisagem. Ademais, os *terrils* estão envoltos em geral por um processo de planejamento e gestão ambiental denominado de tramas verde (recuperação da vegetação original ou plantada) e azul (gestão dos rios e canais). Além deles e, nesse mesmo sentido, foram mantidas as antigas fossas de extração da mineração (Fosses 9 e 9 Bis) verdadeiros patrimônios de arquitetura e da cultura de uma época que se procura guardar como parte do passado, os quais formam uma paisagem reconhecida como patrimônio da humanidade pela UNESCO. Assim, pode-se constatar os testemunhos da atividade econômica ligados à extração da mineração ao lado das infraestruturas logísticas modernas.

Essa concentração geográfica de infraestruturas redefine a *situação geográfica* tornando-a voltada ao segmento logístico, além de gerar novas oportunidades ao capital. Segundo Duarte (2004), para viabilizar o desenvolvimento de uma Plataforma Logística Multimodal em uma determinada região, deve-se analisar sua *situação geográfica*, dado ao fato que a Plataforma Logística receberá, em suas zonas logísticas, empreendimentos e infraestruturas dos mais variados tipos de transportes que contribuirão com a economia da região. Consoante a isso, as principais vantagens para a utilização de uma Plataforma Logística Multimodal, além da diversificação econômica, tangem a produtividade do espaço, já que são aproveitados locais não urbanos, propícios para o desenvolvimento, como ocorre em Delta 3, conforme identifica-se na Figura 48 com a distribuição das infraestruturas de transbordo e armazéns entre o tecido rural e urbano.

Figura 48 – Infraestruturas multimodais da Plataforma Logística Delta 3.



Fonte: <http://www.delta-3.com/>. Acesso: 25 de maio de 2019.

Desta forma, as novas atividades inseridas no território propiciadas à partir da modernização das infraestruturas de transportes, como por exemplo, os grandes centros comerciais e de serviços como os centros logísticos de mercadorias pelo modal rodoviário anexos as rodovias e autoestradas; a implantação de grandes superfícies logísticas como a Plataforma Multimodal Delta 3, em Dourges; possuem seus pontos positivos, por proporcionarem oportunidades de novas fontes de renda e empregos, envoltos da atividade terciária e turística.

Paralelamente, na metrópole lilloise, segundo Menerault (1998), durante as décadas de 1980 e 1990 formou-se uma parceria de economia mista (SPL Euralille) pela qual, em 1994, fundou-se um centro de atendimento terciário, combinando muitos edifícios de escritórios com múltiplas funções (bancos, finanças, seguro) – Euralille - juntamente com um grande centro comercial. Porém, o mais importante, foi a construção da estação de TGV e LGV (modernização da *Gare*⁴⁵ de Lille-Flandres e a inauguração da *Gare* de Lille-Europe) (Figura 49) esta última com sistema viário TGV que liga Lille à Paris, Bruxelas e Londres.

A intersecção das estações de TGV e LGV torna obrigatória a passagem em Lille, tornando-a um centro de atração de capital, pessoas e serviços (JEAN; VANIER, 2008, p. 45). E é exatamente esse ponto que tem atraído investimentos para a cidade, principalmente do terciário e do setor hoteleiro e de negócios. As questões que envolvem a construção da Gare Lille Europe e da Euralille (Figura 49) como um projeto de renovação urbana e de reconversão econômica para a região metropolitana de Lille, voltada para atração de novos investimentos,

⁴⁵ Estação de trem.

são problemáticas que merecem mais nossa atenção, pois envolvem a ambição e a articulação de políticos e agentes privados locais e do poder público, numa aposta de planejamento para a atratividade comercial e de investimentos para a Lille metrópole e a sua projeção ao cenário europeu. A atração de capitais por meio do marketing territorial moldado pelos atores locais, denominando a cidade como uma “Eurometrópole” (Paris, 2009), permite afirmar Lille como a posição de capital regional e aumentar a sua atratividade a nível europeu em relação às novas atividades empresariais e logísticas diante do quadro das infraestruturas viárias e de capitais.

Figura 49 – Estação de Lille-Flandres; Euralille e a Estação de Lille-Europe na área central de Lille.



Fonte: <http://oma.eu/projects/eurailille>. Acesso: 25 de maio de 2019.

Todavia, nem toda a população está inserida nesse processo de *Reconversão Territorial*, ainda permanecendo graves contrastes socioeconômicos internos na região e nas áreas da antiga mineração, correspondendo a ações territoriais para os atores locais. Ademais, esse eixo de expansão dos serviços e zonas comerciais da antiga bacia mineira em direção a Lille, apesar de trazer novas oportunidades de emprego numa região vulnerável pela crise do fim da extração do carvão, acaba favorecendo uma forte pressão sobre a terra (especulação financeira) devido à expansão urbana em torno da metrópole de Lille, responsável pelas principais infraestruturas da região e que acabam atraindo um enorme fluxo de pessoas, bens e mercadorias para a região metropolitana lilloise.

4.2.2 O Projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás em Anápolis.

A experiência da implantação da Plataforma Logística Multimodal de Delta 3 e a dinâmica decorrente desse fixo pode ser um importante ensaio para analisar projetos de Plataforma Logística nos *nós de conexão* avaliados no Brasil. Na área de estudo ainda não existe em funcionamento nenhuma estrutura logística que se assemelha a Plataforma Logística europeia examinada. Todavia, desde o início do século XXI, o Governo Federal vem trabalhando em propostas que se assemelham aos denominados de Centros de Integração Logística:

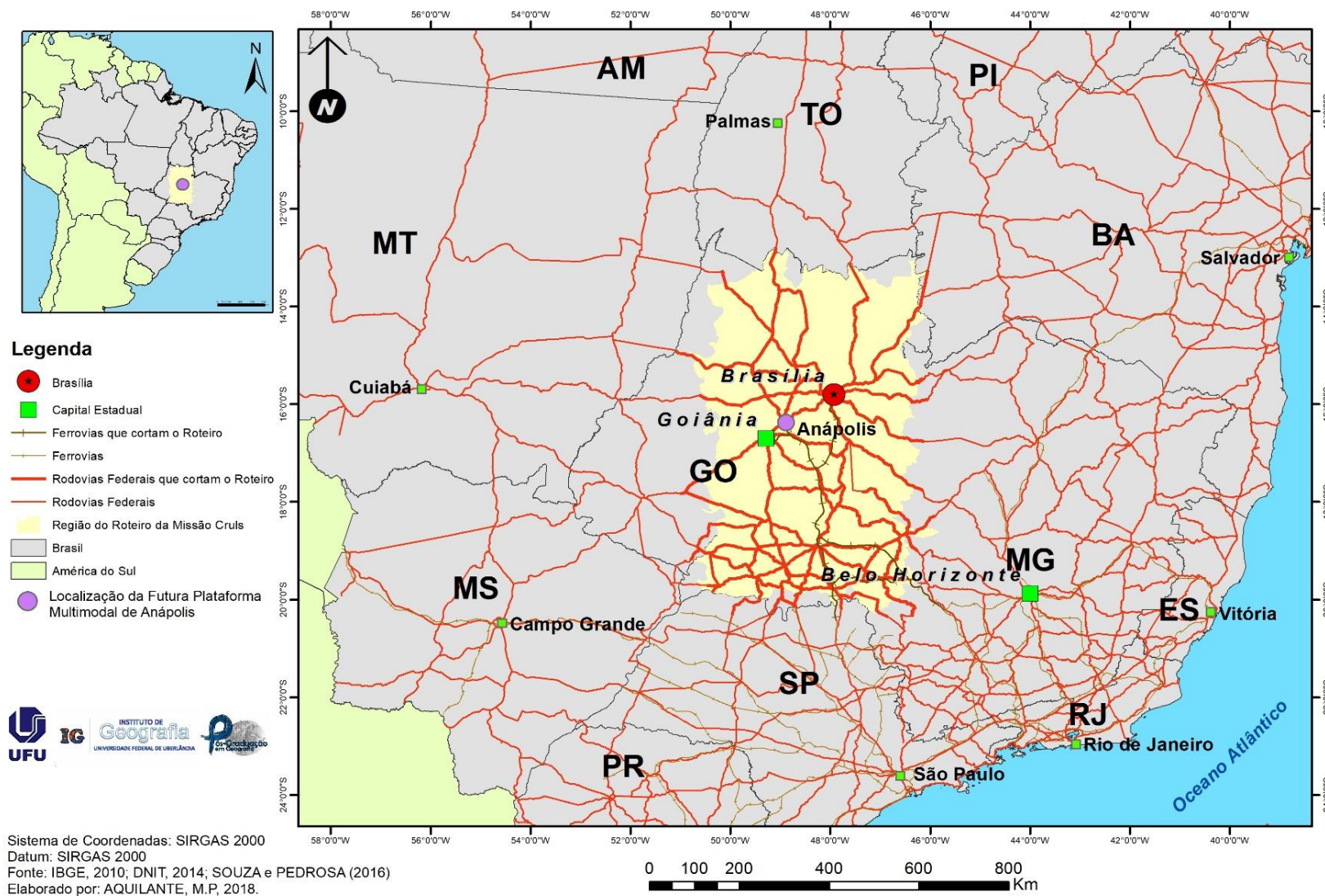
Os Centros de Integração Logística – CILs são estruturas de integração que oferecem serviços visando cooperar para um transporte otimizado de produtos. [...] Os CILs podem servir como um mecanismo essencial para garantir a operação e a eficiência do sistema de transportes multimodal brasileiro, sobretudo em face das significativas dimensões territoriais do país. Quando integrados a um sistema de transporte, tornam-se elementos importantes para o planejamento logístico e de transportes (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015 p. 9)

Outra estrutura também reconhecida como centro logístico são as Estações Aduaneiras de Interior - EADI, conhecidas também como "porto seco" (*dry port*). Como foi exposto anteriormente os Portos Secos, como do Centro-Oeste (Brasília e Anápolis), do Triângulo (Uberaba) e do Cerrado (Uberlândia) são terminais alfandegários privados de uso situados em zonas secundárias, destinados à prestação, por terceiros, dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro.

Neste sentido, não há uma estrutura de Plataforma como a Delta 3 instalada no território brasileiro. O que há são projetos que ainda estão em andamento como no caso da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, planejada em Anápolis. Segundo Dubke et al. (2004), a Plataforma Logística Multimodal de Goiás é a primeira plataforma Logística no Brasil com projeto aprovado.

O projeto iniciado em 1998 tem como objetivo aproveitar a grande vantagem comparativa, em relação à sua posição geográfica, com os demais estados brasileiros. O estado de Goiás, mais precisamente a cidade de Anápolis, alcança em um raio de, aproximadamente, 1.200 km, cerca de 75% do mercado consumidor brasileiro, conforme dados da SEGPLAN do Estado de Goiás (2013), além de estar conectadas com as ferrovias e rodovias que captam o fluxo das mercadorias do interior do país e direcionam aos portos, importante movimento que organiza a exportação de uma economia semiperiférica como a brasileira. A Figura 50 indica a localização geoestratégica da futura plataforma de Anápolis.

Figura 50 – Localização da futura Plataforma Logística Multimodal de Goiás (Anápolis) na articulação do território brasileiro, 2018.



Fonte: SIEG, 2013 e SEGPLAN, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Rodrigues (2004) destaca importantes aspectos que se apresentaram como determinantes para a localização da plataforma em Anápolis e de ser o primeiro projeto desse tipo aprovado no país: 1) a localização estratégica do município de Anápolis situado em um entroncamento característico de um nó logístico envolvendo eixos de multimodalidade como aeroporto, ferrovias e rodovias; 2) A proximidade com as instalações do Porto Seco do Centro Oeste o que favorece todo o desembarço aduaneiro; 3) A estrutura do Distrito Agroindustrial de Anápolis - DAIA⁴⁶. 4) O município abriga vários atacadistas e distribuidores; 4) polo farmacêutico (importante produtor de genéricos). Dessa forma, o projeto da PLMG se consolidou no segundo maior município em relação ao PIB goiano (MARTINS, 2017).

O contexto do projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) em Anápolis foi incorporado como política territorial pelo Governo Federal a partir da década 2000, contexto histórico em que a logística ganhou destaque através de Planos Plurianuais, Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Plano Nacional de Logística e Transporte e o Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento. Todos voltados ao objetivo de equipar de forma satisfatória a infraestrutura logística do País.

Neste sentido como argumenta Martins (2017), a proposta de implantação do Projeto de Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás (PLMG) foi resultado da junção de interesses de políticas representadas pelo Governo do Estado de Goiás e a Prefeitura Municipal de Anápolis em associação com empresas farmoquímicas e outras instaladas no DAIA, além da Associação Comercial e Industrial de Anápolis - ACIA. O projeto foi apresentado como parte integrante do Plano Plurianual 2000-2003 dentro do Programa de Desenvolvimento de Anápolis, promulgado pela Lei 13.570/1999 do Governo do Estado de Goiás (GOIÁS, 1999).

Para Martins (2017), esse projeto do governo estadual tem por objetivo a atração de centros de distribuição, operadores logísticos, empresas de transporte, armazenagem, assessoria aduaneira e outros serviços logísticos, todos concentrados na região do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA) com o transporte de produtos químicos-farmacêuticos; de *commodities* do agronegócio e de fosfatos e fertilizantes da mineração.

⁴⁶ O DAIA abriga o maior polo farmoquímico da América Latina, além de outras indústrias, como alimentícias, têxteis e automobilísticas. Dessa forma o DAIA é um importante complexo industrial do Estado de Goiás, contando com empresas de médio a grande porte, que atuam em diversos setores empresariais, dentre eles, farmacêutico, automobilístico e indústrias de transformação. As mais importantes são: Laboratórios Teuto Brasileiro, Neoquímica, Greenpharma, Geolab, Champion, Kinder, Vitapan, Novafarma, Genoma, AB Farmoquímica, FBM, Melcon entre outras. Outro destaque do distrito é o importante reforço aduaneiro oferecido pelo Porto Seco do Centro-Oeste, em operação desde 1999.

A ideia inicial do projeto da PLMG foi baseada nos modelos da empresa francesa Sogaris. Em 2004, o Governo do Estado de Goiás contratou um estudo da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná (ADTP) para definir as estratégias de ambientação do projeto da PLMG, levantando as principais oportunidades de negócios e as formas a serem apresentadas à iniciativa privada. Em 2011, o projeto da PLMG é revitalizado com a contratação da empresa de consultoria *Deloitte Touche Tohmatsu*, corporação transnacional de origem inglesa. A Deloitte foi responsável pela revisão e reelaboração dos custos e dos modelos para implantação da PLMG e do Aeroporto Internacional de Cargas⁴⁷ (MARTINS, 2017).

Segundo o projeto apresentado pela Deloitte (2012) e discutido em Martins (2017) o objetivo da PLMG é:

[...] constituir uma rede de serviços e infraestruturas de forma a promover, com maior agilidade, eficiência e menor custo a movimentação de materiais, mercadorias no Centro-Oeste e direção ao Norte e Sudeste do país. Essa geoestratégica só será possível quando a infraestrutura em licitação integrar os seguintes modais e nós logísticos já existentes: Porto Seco Centro Oeste S.A.; Aeroporto de cargas de Anápolis; Ferrovia Centro-Atlântica (possui 685 km de malha ferroviária em Goiás e terminais em Goiânia, Anápolis e Brasília); Ferrovia Norte-Sul (ligando Anápolis ao Porto de Itaquí e outras conexões com o Norte e Nordeste); rodovias (BR-153, ligando Belém/PA a Passo Fundo/RS e BR-060, ligando Bela Vista/MS a Brasília); Terminal de São Simão da Hidrovia Tietê-Paraná (MARTINS, 2017, p. 88)

No caso do Estado de Goiás, o governo estadual em conjunto com o poder público municipal e empresas do setor privado vêm implementando projetos e investimentos em sistemas logísticos que pretendem indiretamente trazer resultados positivos não apenas para Goiás, mas também para o Brasil⁴⁸. Com destaque, a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG), que tem por objetivo a atração de centros de distribuição, operadores logísticos, empresas de transporte, 42 armazéns, assessoria aduaneira e outros serviços logísticos, todos concentrados na região do (DAIA).

No que concerne ao parque infra estrutural, no projeto elaborado pela Deloitte (2013), a PLMG é composta por:

Terminais de frete aéreo; Polo de serviços e administração; Centro de carga rodoviária; Terminal de carga ferroviária, armazéns gerais, refrigerados, de utilidades

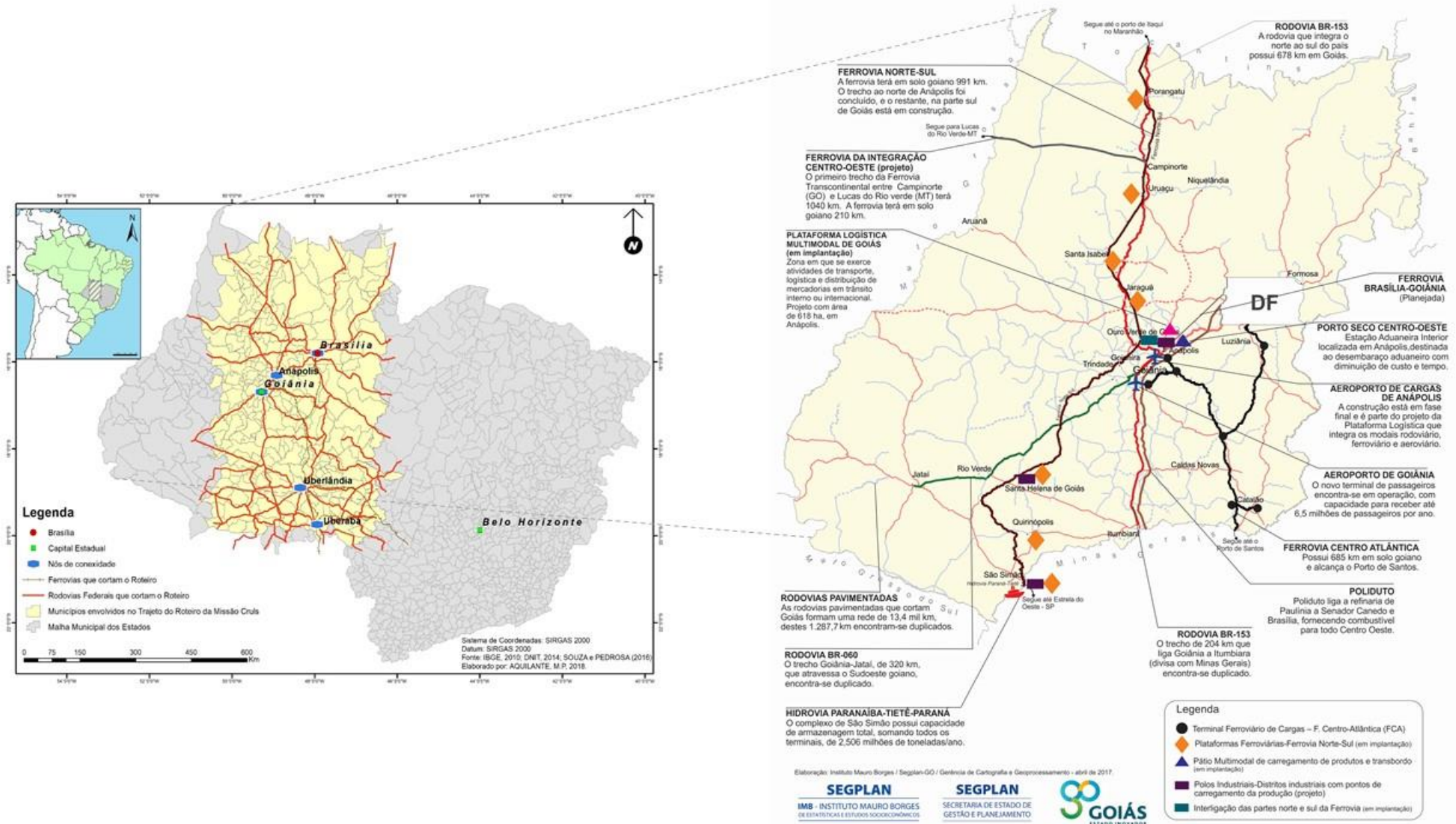
⁴⁷ Cabe destacar a disputa na atração de investimentos existente entre Anápolis e Uberlândia para a construção de um aeroporto de cargas com função de Hub, já que essa infraestrutura faz parte do conjunto da dinamização das redes logísticas de acordo com Martins (2017). Segundo o autor há a tendência da multimodalidade planejada em forma de “placas” com diversas plataformas multimodais conectadas aos aeroportos internacionais. Tal característica de disputa entre os municípios recupera o conceito de Guerra dos Lugares apresentado por Santos (1994).

⁴⁸ Destaca-se nesses projetos de grandes infraestruturas a projeção da Plataforma Multimodal de Goiás em Anápolis (GO) e o Aeroporto Internacional de Cargas com função de Hub (infraestruturas com funcionalidades inspiradas no sistema de *placas* das Plataformas Multimodais europeias).

domésticas, para produtos de base e granéis. Com funções de tratamento de mercadorias, armazenamento de material logístico e acolhimento de pessoal e trânsito, a plataforma reunirá todos os subconjuntos logísticos necessários para atrair uma diversidade de operadores nacionais numa área de 6.967.790 m² (DELOITTE, 2013, p. 18)

Do valor total da área para a Plataforma de Goiás, serão dedicados ao transporte rodoviário 1.028.957 m²; aéreo 311.772 m²; transbordo ferroviário 290.895 m²; pátio ferroviário 118.300 m²; polo de serviços 113.349 m². As principais ligações pelas rodovias BR-060/153/262 (DF/GO/MG) e as ferrovias Norte Sul (FNS-151) e a Ferrovia Centro Atlântica, ambas já instaladas e em funcionamento, projetam a uma abrangência nacional e internacional, sobretudo pela proximidade ao Porto Seco do Centro-Oeste (conforme ilustra a Figura 51), operando, caso em execução, em multimodalidade planejada em forma de “*placas*” segundo mostrado anteriormente.

Figura 51 – Localização da futura Plataforma Logística Multimodal de Goiás (Anápolis).



Fonte: PEDROSA; SOUZA, 2016; IBGE, 2010; SEGPLAN, 2013. Organização: AQUILANTE, M.P., 2018.

Cabe indicar que o Porto Seco Centro Oeste S.A. é um terminal alfandegado privado de uso público e utilizado como facilitador de operações de comércio exterior, com serviços de armazenagem e movimentação de mercadorias importadas ou destinadas à exportação. Através da parceria com a empresa *Log-In – Logística Intermodal S.A.* disponibiliza a opção do transporte ferroviário a partir da Ferrovia Centro-Atlântica, com extensão de 7 mil km, percorrendo sete estados brasileiros, podendo escoar mercadorias para os portos de Santos e Vitória possibilitando a redução de custos de transportes a grandes distâncias.

De acordo com Vencovsky (2011), os nós reguladores dos fluxos das ferrovias poderão conferir um novo padrão de fluidez territorial. A Ferrovia Norte-Sul e os seus pátios ferroviários situados nos municípios do Tocantins: Aguiarnópolis, Gurupi, Porto Nacional, Guaraí, Colinas e Araguaína e em Anápolis - GO podem desencadear uma alteração na circulação regional de *commodities*, já que grande parte da carga que atualmente é exportada pelos portos do Sul e Sudeste, como Santos e Paranaguá, poderá seguir para o porto de Itaqui no Maranhão, trazendo maior eficiência logística e redução nos custos.

Além disso, como forma de atração de empresas para a PLMG está previsto a concessão de incentivos fiscais federais e estaduais. Uma das principais fontes de incentivos federais para empresas se instalarem na PLMG será o Fundo Constitucional para o Centro-Oeste (FCO), criado em 1988 e regulamentado em 1989, do qual várias empresas do DAIA já se utilizaram (MARTINS, 2017). Os benefícios e incentivos estaduais mais apropriados para as empresas da PLMG estão englobados no *Programa Produzir – Programa de Desenvolvimento Industrial de Goiás*. Este programa incentiva a implantação, expansão ou revitalização de indústrias, estimulando a realização de investimentos, a renovação tecnológica e o aumento da competitividade estadual com ênfase na geração de emprego, renda e redução das desigualdades sociais e regionais (SED, 2016).

No entanto, a falta de recursos financeiros do poder público, de menor atuação do setor privado no contexto da menor dinâmica econômica interna do Brasil na presente década, além da licitação sem candidatos e a própria concorrência com infraestruturas já materializadas, como o Porto Seco do Centro-Oeste, convergem para situações que dificultam a efetivação e construção da Plataforma Logística Multimodal de Goiás.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho permitiu orientar uma reflexão geográfica que situa a logística contemporânea como um instrumento geoestratégico no ordenamento do território. O papel da logística é crucial na formação e organização do meio técnico-científico-informacional em que se assiste à instrumentalização da logística pelo Estado e pelas corporações internacionais na produção do território. Esse território é reconfigurado através das necessidades impostas por esses agentes nas escalas local e global. O olhar geoestratégico que a dissertação direciona à logística é associado com o conceito de *ajuste espacial*, uma vez que, a reflexão é conduzida de forma a mostrar que a logística contemporânea é uma geoestratégia que propicia oportunidades econômicas que redefinem a *situação geográfica* no processo de *Reconversão Territorial* e de modernização, sobretudo ao considerar a logística como importante indutor da produtividade do espaço, em que a densidade técnica é fundamental para a fixação de empresas e direção do Estado. Dessa forma, é o elemento geoestratégico que se confere a logística no período da globalização e sua ação de reordenamento do território a preocupação central do trabalho e que articula a análise em duas *situações geográficas* distantes espacialmente, mas próximas funcionalmente.

Em vista dos argumentos apresentados, pode-se notar que a logística contemporânea sobre os *Eixos de Integração* no *Roteiro da Missão Cruls* e em *Nord-Pas-de-Calais* é fundamental para a realização do *ajuste espacial* e a redefinição das *situações geográficas* como recortes geoestratégicos de integração dos *fixos* e dos *fluxos*, fato que aproxima essa análise comparativa. Destaca-se que analisar como estes recortes espaciais reagem diante das demandas do sistema capitalista no contexto da globalização, através de suas redes viárias na modernização e reconversão dessas áreas, mostrou-se como elemento primordial para esta dissertação. Desta forma, sem dúvida, é importante apontar que a *funcionalidade* dessas regiões aproxima esses *Eixos de Integração* distantes geograficamente, mas funcionalmente parecidos.

A análise das redes viárias na dinâmica espacial é fundamental na compreensão da geoestratégia que esses objetos geográficos imprimem sobre os territórios. As redes são basilares para o desenvolvimento e organização do território à medida que são responsáveis pela circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais. Assim, essas infraestruturas e sua lógica impressa, cumprem uma importante função no ordenamento territorial e um papel

geoestratégico na intensidade com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam e agem nos territórios.

Como apontado por Harvey (2005), a circulação e os transportes têm cada vez maior importância no processo de produção ao permitir as condições de acesso, valorização e fluidez dos espaços. A necessária acumulação exige articulação e controle territorial, em que efetivamente se manifesta o caráter de poder e de ordenamento das redes e das infraestruturas de transportes como trabalhado por Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987). As redes de transportes, nesse cenário, aparecem como instrumentos que viabilizam as estratégias de organização, circulação e comunicação e de ação político-territorial.

Neste sentido, o presente trabalho refletiu sobre as geoestratégias empreendida pelas redes viárias organizadas pela logística contemporânea nos *Eixos de Integração de Nord-Pas-de-Calais*, na região de *Hauts de France* – diante do processo de *Reconversão Territorial* após os anos de 1960 – nos *Eixos de Integração do Roteiro da Missão Cruls*, recorte territorial localizado a oeste do território brasileiro, no contexto do quadro de modernização do território.

Esse recorte de análise considera a logística e sua ação nas redes enquanto instrumento geoestratégico no ordenamento do território. Assim desde a década de 1960 contata-se a instalação de importantes infraestruturas viárias nos casos analisados a fim de atrair atividades econômicas modernas e de inovação. A *situação geográfica* dos *nós de conexão* que formam os *Eixos de Integração em Nord-Pas-de-Calais* e no *Roteiro da Missão Cruls* são ressignificados e cumprem papel decisivo nos sucessivos investimentos sobre suas áreas uma vez que estas se encontram num espaço de integração de *situação geográfica* ímpar. Em ambos os recortes analisados, apesar das diferenças econômicas substanciais, é a funcionalidade e o *ajuste espacial* praticado que redefinem a *situação geográfica* e que aproxima a análise comparativa. Conceber os *Eixos de Integração* e os *nós de redes* enquanto *nós de conexão* (DUPUY, 1987) – cuja função de integração e de gestão da rede é primordial para a totalidade do território e do processo de globalização – é o elemento articulador da análise.

A configuração e a ação da logística contemporânea sobre os territórios tornam-nos instrumentos de ordenamento territorial. São exemplos desses instrumentos ou projetos geoestratégicos tanto a *Reconversão Territorial em Nord-Pas-de-Calais*, quanto a Modernização e diversificação produtiva no *Roteiro da Missão Cruls*. Nesta análise, *Nord-Pas-de-Calais* e o *Roteiro da Missão Cruls* encontram-se enquanto *situações geográficas* que os torna estratégicos para receberem o *ajuste espacial* realizado internamente por seus Estados nacionais em seus respectivos níveis de complexidade, com a instalação de redes e formação geoestratégica de *nós viários (conexão)* para remodelar e ampliar a geração de capital.

Os *nós de conexão* presentes nos recortes territoriais do *Roteiro da Missão Cruls* (Uberaba; Uberlândia; Goiânia; Anápolis e Brasília) e de *Nord-Pas-de-Calais* (Lille; Lens; Douai; Dourges e Valenciennes) apresentam diferenças substanciais em termos do processo geral da instalação das redes viárias. No entanto, há semelhanças significativas, principalmente quanto às funções desempenhadas pelas duas regiões em seus respectivos países. As redes viárias constituem-se, para ambas as situações, em agentes decisivos para o processo de modernização e (re)modelação espacial o que torna bastante interessante a comparação das mesmas no sentido de diagnosticar dinâmicas e implicações territoriais a partir da instalação e da ação da logística contemporânea, constituindo fortes *Eixos de Integração* que se projetam na articulação do território.

Assim, a partir do meio técnico-científico-informacional, a ação da logística sobre as redes viárias relaciona-se à instalação e construção de materialidades que formam estruturas modernizantes, a exemplo das redes viárias e informatizadas que aproximam as *situações geográficas*. O território é (re)modelado nesse processo por meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, Estado e sociedade civil, em que, nesse contexto de relações de poder conflitantes, definem-se os diversos direcionamentos da ação política sobre o território.

As discussões que permearam a construção desta pesquisa permitiram perceber que a logística contemporânea articula as redes de transportes e materializa novos *nós de conexão*, estruturando um conjunto bem maior, relativo à dinâmica urbana e às atividades econômicas numa área que se conecta aos grandes centros urbanos europeus como Londres e Bruxelas, mas também franceses como Paris e Estrasburgo. Além disso, nota-se por meio da construção deste trabalho, a importância das redes de transportes para o desenvolvimento das economias nacionais e para a formação da União Europeia através da integração dos países europeus pela implementação de um mercado interno e da livre circulação a partir do Tratado de Roma em 1957. Ainda nessa perspectiva, deve-se apontar a localização estratégica do território francês, como um eixo importante para a comunicação e circulação na Europa.

A condição geoestratégica de *Nord-Pas-de-Calais*, juntamente com a modernização das infraestruturas de transportes pelo Estado francês e União Europeia na década de 1960 (intervenções do Estado como a criação de incentivos fiscais, além de investimentos da União Europeia), somada com as políticas e anseios entre o poder público e atores locais e na retomada da temática da localização estratégica como formas de potencialidades de desenvolvimento por meio de propostas de grandes projetos urbanos como resposta à crise e ao declínio social e econômico; são processos e ações que resultam num denso planejamento territorial e

econômico, pelo qual podem ser considerados elementos fundamentais nas dinâmicas atuais da região.

Neste sentido é importante relacionar o desenvolvimento econômico e urbano da região, pautado nas indústrias tradicionais (extração do carvão, siderurgia e as indústrias têxteis) as quais, influenciaram na formação da densidade de transportes, com o processo da crise dessas indústrias à partir da década de 1960, pelo qual nessa mesma década, foi processado o planejamento territorial para a região com a criação de novas infraestruturas de transportes e de atividades econômicas de substituição das indústrias decadentes para a região, dentro do contexto da modernização do território francês e de fortalecimento geopolítico do bloco europeu. O processo de modernização e reestruturação, com base na integração de *Nord-Pas-de-Calais* com o espaço econômico nacional e posteriormente Europeu, favoreceu a densidade do sistema de transportes e a criação de um eixo majoritário de ligação no continente Europeu na área, redefinindo a situação geográfica desse território. Isso acabou derivando o marketing territorial e o discurso político de “*Carrefour em Europe*” para atração de novos investimentos para a *Reconversão Territorial* da região, como por exemplo, a instalação de empresas logísticas sobre as infraestruturas de transportes, principalmente a de transporte logísticos de mercadorias por rodovias, consistindo em ações de *ajuste espacial*. Dentro dessa dinâmica, coexiste um dos eixos econômicos regionais mais dinâmicos e interessantes, pois expressam a influência dos sistemas de transportes para a reconversão da área.

Dessa forma, a logística contemporânea pode ser associada como um conjunto estratégico de *ajuste espacial*, pois verdadeiramente pode redefinir a *situação geográfica dos nós de conexão*. Além disso, a inerente “porosidade das fronteiras” (ARROYO, 2005) no processo globalizante enquadra-se perfeitamente à lógica instalada na área estudada, num jogo que articula interesses nacionais e europeus nesse caso.

Os *Eixos de Integração no Roteiro da Missão Cruls* dizem respeito a um projeto de integração nacional desejado desde a Independência política em 1822 e que envolve um imenso esforço na instalação de fixos ou infraestruturas de grandes proporções como a construção de capital federal (Brasília), a instalação de eixos viários integradores, o desenvolvimento de tecnologias de correção do solo do cerrado com fins de ocupação econômica etc; visando a articulação de regiões com pouca ou nenhuma conexão. Ao longo dos *Eixos de Integração* desse recorte, percebe-se uma série de redes viárias que lhes proporcionaram a condição de centro logístico no território brasileiro numa articulação maior que incorpora centros urbanos estratégicos para a consolidação do mercado interno do país. Para além das iniciativas estatais que fluíram desde o século XIX, este trabalho demonstra que as classes dominantes locais foram

extremamente importantes no sentido de aproveitar oportunidades e direcioná-las para o atendimento de seus interesses diante do necessário de *ajuste espacial*. Este aspecto particular do jogo político que articula local, regional e nacional é muito interessante para a compreensão da dinâmica territorial instalada, sobretudo da disputa entre os centros regionais presentes na região. As elites dos *nós de conexidades*, por exemplo, aproveitaram-se, cada uma à sua maneira, da localização estratégica para atrair investimentos e desenvolver suas economias locais. Ademais, tornou-se claro que o sistema rodoviário implantado diante da configuração da expansão da malha rodoviária desde o Governo Kubistchek, representou uma efetiva integração do mercado nacional, que levou a consolidar a área espacial do *Roteiro da Missão Cruls* com sucessivas políticas que delinearam o papel de articulador dessa região para o território brasileiro. O reaparelhamento das infraestruturas de transportes atuou como instrumento diferenciador da área, garantindo fluidez ao território e proporcionando as condições técnicas para o estabelecimento fundamental dos segmentos logísticos para a economia brasileira na atual economia globalizada.

Não se pode deixar de mencionar em termos de algumas considerações finais que, apesar dos altos investimentos em inovação e modernização, permanecem velhas formas de ocupação e resistência à mudança, como é natural. Além disso, há de se considerar que a implantação de atividades econômicas comerciais e logísticas não gera uma acumulação de riquezas para toda a população, persistindo e engendrando graves problemas de especulação imobiliária, problemas sociais e econômicos de populações não plenamente inseridas nas atividades logísticas, consistindo em tensos discursos de atração de capital para grupos específicos da sociedade. É de se sinalizar também a constante disputa entre os interesses dos agentes econômicos locais, nacionais e globais.

Diante do exposto, após o esforço de identificar o cenário da formação das materialidades relacionadas à logística e da importância econômica das redes e de seu caráter de poder, bem como relacionar esse processo ao *ajuste espacial* e à modificação da *situação geográfica*, entende-se que compreender as particularidades contemporâneas sobre a dimensão logística para além da *estrutura*, colocam-se hoje como desafios para reflexões futuras, ao dar condições para uma análise que se direciona também à *superestrutura*, no que concerne ao plano dos discursos dos agentes presentes nesses processos voltados à efetivação dessa geoestratégia no território.

REFERÊNCIAS

ABEPRA – Associação Brasileira de Portos Secos e Clias. *Definições de Portos Secos e Terminais*. Disponível em: <https://abepra.org.br/informativos/>. Acesso em: 22 de abril de 2019.

ALTVATER, Elmar. *O preço da riqueza: pilhagem ambiental e a nova (des)ordem mundial*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1995.

ANSELMO, Rita de Cássia Martins de Souza. *Geografia e geopolítica na formação nacional brasileira*: Everardo Adolpho Backheuser. 2000. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2000.

ANSELMO, Rita de Cássia Martins de Souza; BRAY, Carlos Silva. Geografia e geopolítica na formação nacional brasileira: Everardo Adolpho Backheuser. In: GERALDI, Lúcia Helena de Oliveira; MENDES, Iandara Alves (Orgs.). *Do Natural, do Social e de suas Interações: visões geográficas*. Rio Claro: UNESP, 2002.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Evolução Recente do Transporte Ferroviário*. Brasília, 2014.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres*. Brasília, 2014.

AQUILANTE, Mauricio Policarpo. *Les systèmes de transport dans la région du Nord-Pas-de-Calais (France) et leur influence pour la reconversion dans la zone centrale de l'ancien bassin minier (Lens et Douai) et la région métropolitaine de Lille*. Mémoire du Master 2 - UFR de Géographie - Université de Lille 1 (Relatório de pesquisa), 2015, 100p.

AQUILANTE, Mauricio Policarpo. Os Planos Viários Nacionais: as propostas de integração para a mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba (1874 – 1951) In: *IV ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO PENSAMENTO GEOGRÁFICO*. Anais. Belo Horizonte: COLTEC/UFMG; IGC/UFMG; UFU; PUCMINAS; AGB, p. 854 – 870, 2016.

ARANTES, Thiago Gervásio Figueira. *Base conceitual e metodológica do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT): uma leitura geográfica*. 2012. 259 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2012.

ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar. *A região como arena política: um estudo sobre a produção da região urbana Centro-Goiano*. Coleção Linhas Temática. 01. ed. Goiânia: EV. Editora - Série Ensaios Temáticos, 2007. v. 01. 259p.

ARROYO, Monica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, Maria Laura. (org.). *Continentes em chamas: globalização e território na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 211-242.

BANISTER, David et al. *European transport policy and sustainable mobility*. London/New York: SPON Press, 2000.

BARTHOLOMEU, Daniela Bacchi. *Quantificação dos impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras*. Tese de Doutorado (Economia Aplicada) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2006. 165f.

BAUDELLE, Guy. *Le polycentrisme en Europe*, Éditions de l'Aube, DATAR, 2002, 266 p.

BECKER, Bertha Koiffmann; EGLER, Cláudio. *Brasil Uma Nova Potência Regional na Economia-Mundo*. Rio de Janeiro, Editora Bertrand Brasil. 1993, 267p.

BECKER, Bertha Koiffmann. A Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná Elias de; COSTA GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORREA, Roberto Lobato. (Orgs.). *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 271-307, 2000.

BECKER, Bertha Koiffmann. *A Geografia e o Resgate da Geopolítica*. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, v. 2, n.1, p. 117-150, 2012.

BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização: Na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec - Annablume, 1996.

BENKO, Georges; PECQUEUR, Bernard. Os recursos do território e os territórios dos recursos. In: *Geosul*, vol. 16, 2001.

BENOÎT, Bruno; SAUSSAC, Roland. *La France en chiffres :Le Monde en fiches 2^oed*. Breal, 2008.

BERNARDES, Flaviane Fernandes; RODRIGUES, William Rodrigues Ferreira. A Logística em Transporte no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: operacionalizando os sistemas agrícolas. In: *OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia*, v.5, n.13, p. 101-124, jun. 2013.

BRAGA, Vanderlei; CASTILLO, Ricardo. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. In: *Boletim Campineiro de Geografia*, Campinas, v. 3, n. 2, 2013.

BRANDÃO, Carlos. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. São Paulo: Editora da Unicamp, 2009.

BRASIL. *I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) 1972/74*. Brasília, dezembro de 1971.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de viação: evolução histórica, 1808-1973*. Rio de Janeiro, 1974.

BRASIL. *Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)*. Brasília, setembro de 1974.

BRASIL. *Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973*: aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5917.htm>. Acesso em: 31 de maio de 2018.

BRASIL. *Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934*: aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24497-29-junho-1934-526330-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 31 de maio de 2018.

BRASIL. *Decreto n. 38.744 de 01 de fevereiro de 1956*. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-38744-1-fevereiro-1956-338702-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 31 de maio de 2018.

BRASIL. *Decreto nº 39.412, de 16 de Junho de 1956*. In: Diário Oficial da União - Seção 1 - 16/6/1956, Página 11841, 1956. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 18 de março de 2018.

BRASIL. *Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes – DNIT*, 2016 (Base de Dados). Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/>>. Acesso em: 18 de março 2018.

BRONKHORST, Aline Elisabeth. *O Plano Nacional De Viação de 1973 e o Plano Nacional de Logística e Transporte: a Mudança no Planejamento Viário Brasileiro*. 2010. Monografia (Especialização em Arquitetura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

BRUNET, Roger. *Les villes «européennes»*. Rapport pour la DATAR, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale. 1 vol. Datar, 1989. 79p.

BRUNHES, Jean. & VALLAUX, Camille. *Geografia de la Historia: Geografía de la Paz y de la Guerra en la Tierray en y el mar*. Madrid, Dnaiel Jorro, 1928.

BUSTAMANTE, José de Carvalho. *Capacidade dos modos de transporte*. Ed. Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1999.

CALDAS, Ricardo Wahrendorff. *A política externa do governo Kubitschek*. Brasília: Thesaurus, 1995.

CAPUTO, Ana Claudia. *Desenvolvimento econômico brasileiro e o investimento direto estrangeiro: uma análise da Instrução 113 da SUMOC – 1955/1963*. 2007. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do desenvolvimento Brasil: JK/ JQ*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CARTOTHÈQUE DU NORD ET PAS-DE-CALAIS : Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2008.

CARTOTHÈQUE DU NORD ET PAS-DE-CALAIS : Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2011.

CARTOTHÈQUE DU NORD ET PAS-DE-CALAIS : Système d'Information Géographique et d'Analyse de L'Environnement, 2015.

CARUSO, Melina Bioni. *Considerações sobre o capital estrangeiro e a industrialização no Plano de Metas (1956-1961)*. 2015. Monografia (Graduação em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura*; v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). Scripta Nova. In: *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, nº 418 (67). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>>. Acesso em: 12 dezembro 2018.

CASTILHO, Denis. Os sentidos da modernização. In: *Boletim Goiano de Geografia*, [S.l.], v. 30, n. 2, p. 125-140, abr. 2011. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/bgg/article/view/13802>>. Acesso em: 17 dezembro 2018. <https://doi.org/10.5216/bgg.v30i2.13802>

CASTILLO, Ricardo. Redes de transporte e uso agrícola do território brasileiro: investimentos públicos e prioridades corporativas. In: *ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS*, 14. Rio Branco. Anais Rio Branco: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2006.

CASTILLO, Ricardo. Abordagem geográfica da logística: uma proposta. In: *Coluna Territorium*. Natal: [s.n.], 2012. Disponível em: <<http://colunaterritorium.blogspot.com.br>>. Acesso em: 12 dezembro 2019.

CASTILLO, Ricardo. Globalização, agricultura e novas regionalizações no território brasileiro. In: *Anais do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, 15., 2013, Recife. Anais. Recife: ANPUR, 2013

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Editora Xamã, 1996.

CHESNAIS, François (org.) *A finança mundializada – raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. São Paulo: Boitempo, 2005.

CLAVÉ, Yannick. *Géographie de la France*. Ellipses, 2013.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. A origem e o desenvolvimento do comércio atacadista em Uberlândia (MG). In: *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, ano 12, n.23, p.5-46, jan. /Jun.2000.

CNED – ACADEMIE EN LIGNE. “Séquence 1. Étude de cas : la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges, Pas-de-Calais”. In: *Comprendre les territoires de proximité*. CNED, 2011.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. Agência CNT de Notícias. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/pesquisa-cnt-indica-piora-qualidade-rodovias>. Acesso em: 25 de setembro de 2018.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. *Anuário estatístico do transporte no Brasil: dossiê por Unidades da Federação*. Ano referência: 2013. Disponível em: <http://anuariodotransporte.cnt.org.br/2013/>. Acesso em: 04 de dezembro de 2018.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES. *Pesquisa Aquaviária – Relatório Gerencial*. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. Brasília, 2013.

COIMBRA, Crésio. *Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974. 364p.

COMISSÃO EUROPEIA. Livro Branco — *A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2010. 128 p.

COMISSÃO EUROPEIA. *Freight Transport Logistics Action Plan*. Communication from the Commission. Brussels, 2007.

COMISSÃO EUROPEIA. Livro Branco – *Roteiro do espaço único europeu dos transportes: Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*, 2011. Bruxelas, 2011.

COMISSÃO EUROPEIA. Mobilidade e Transportes (dossiê de informações). In: *Compreender as políticas da União Europeia*, 2014. 236p.

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU. *Manter a Europa em movimento – mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2006 sobre os transportes*. Bruxelas, 2006.

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES (extinto) - BRASIL. *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional dos Transportes*. Departamento de Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1952. 331p.

CORREIO DE UBERLÂNDIA (Jornal). Em Uberlândia, Porto Seco deve triplicar movimentação de cargas (fotografia). Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/em-uberlandia-porto-seco-deve-triplicar-movimentacao-de-cargas/>. Acesso em: 22 de março de 2019.

COSTA, Jorge Gustavo da. *Planejamento governamental: a experiência brasileira*. FGV, Rio de Janeiro, 1971.

CURY, Vania Maria. *Marx, Engels e as cidades no capitalismo*. Campinas, 2010.

DELOITTE. *Projeto Básico do Complexo da Plataforma Logística Multimodal de Goiás no Município de Anápolis*. Ata da Reunião: Data da reunião: Julho de 2013.

DELOITTE. *Projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás*. Ata da reunião Executiva. 25/fev. de 2013.

DELOITTE. *Relatório de diagnóstico da plataforma logística multimodal de Goiás no município de Anápolis*. São Paulo, 2012.

DELOITTE; SEGPLAN. *Projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás: apresentação do diagnóstico e projeto básico do complexo*. 5 de Dezembro de 2012 (apresentação em ppt).

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs): *Geografia: conceitos e temas*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 141-162, 2000.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Imprensa de UFMG, Belo Horizonte, 1981.

DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. In: *Revista Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 3, n. 1, 1993.

DINIZ, Clélio. Campolina.; CROCCO, Marco Aurélio. Reestruturação econômica e impacto regional: O novo mapa da indústria brasileira. In: *Revista Nova Economia*, v. 6, n. 1, jul. 1996

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes*. Brasília: DNIT, s.d

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Histórico: A invenção da Locomotiva*. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> Acesso em: 10 junho 2018.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Base Cartográfica das Rodovias Federais (shp)*, 2014.

DORMAND, Serge. *L'économie du Nord-Pas-de-Calais: histoire et bilan d'un demi-siècle de transformations*. Presses Universitaires du Septentrion, 2001.

DREAL/DIREN – Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais. In : *Profil environnemental Nord-Pas-de-Calais*. Tome 1 – Enjeux régional (BASE DE DADOS), 2008. Disponível em : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>. Acesso em: 17 de Outubro de 2018.

DREAL – Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais. *Le diagnostic routier*, 2015. Disponível em : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/DREAL-Nord-Pas-de-Calais>. Acesso em: 13 de abril de 2019.

DREAL/DIREN – Direction Régionale de l'Environnement du Nord-Pas-de-Calais. In : *Profil environnemental Nord-Pas-de-Calais*. Tome 2 – Enjeux régional (BASE DE DADOS), 2016. Disponível em : <http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>. Acesso em: 17 de Outubro de 2018.

DREAL/SITRAM – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) – SITRAM (Banque de données) *Le trafic de marchandises (national et étranger) suivant le mode de transport en 2013 (Tonnesxkm) – Nord-Pas-de-Calais [Tous modes de transport (rail, voies navigables, routes) x dont par la route X % Par la Route]* SITRAM/DREAL. *Transport de marchandises par mode / SOeS, fichier SitraM*, 2012.

DREAL/SITRAM – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) – SITRAM (Banque de donnés). Transport de marchandises par mode / SOeS, fichier SitraM, 2013.

DREAL/SITRAM – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) – SITRAM (Banque de donnés). Transport de marchandises par mode / SOeS, fichier SitraM, 2017.

DREAL/SITRAM – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) recensement de la circulation dans la région de Nord-Pas-de-Calais, 2012

DUARTE, Patrícia Costa. *Modelo para o desenvolvimento de plataforma logística em um terminal: um estudo de caso na Estação Aduaneira do Interior – Itajaí/SC*. 1999. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), UFSC, Florianópolis, 1999.

DUARTE, Patrícia Costa. *Desenvolvimento de um mapa estratégico para apoiar a implantação de uma plataforma logística*. Tese de Doutorado: Programa de Pós-Graduação Em Engenharia De Produção, UFRGS, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, 2004.

DUPUY, Gabriel. Les réseaux techniques sont-ils réseaux territoriaux? In: *L'espace Géographique*. Paris, n.3, p. 175-184, 1987.
<https://doi.org/10.3406/spgeo.1987.4241>

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Tradução de Rosa Camargo Artigas e Reginaldo Forti. São Paulo: Global, 1985.

ESRI. ArcMap. Version 10.4. 2018. Nota (Base de dados do território Francês e das capitais europeias). Disponível em: <https://www.esri.com/en-us/arcgis/about-arcgis/overview>. Acesso em: 10 de outubro de 2018.

EUROSTAT. *Energy, transport and environment indicators*. Luxembourg: Eurostat – European Commission, 2015.

EUROSTAT. *The EU in the world – a statistical portrait.*, 2012. Luxembourg: Eurostat – European Commission, 2012.

EURO-Lex (Legislações da União Europeia). *Redes transeuropeias (RTE)*, Bruxelas, 2018. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/ten.html?locale=pt>. Acesso em: 21 de junho de 2018.

EURALOGISTIC. Données Clés 2017. Disponível em: <http://www.euralogistic.com/fr/documentations-publications/donnees-cles/?lang=fr>. Acesso em: 22 de abril de 2019.

EUROPLATFORMS. European Association of Freight Villages. Disponível em: www.freightvillage.com/What%20a%20FV.html . Acesso em 04 de maio de 2019.

FARIA, Ana. Cristina.; COSTA, Maria de Fátima Gameiro. *Gestão de custos logísticos*. São Paulo: Atlas, 2012.

FARO, Clovis; SILVA, Salomão. A Década de 50 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/ CPDOC, 2002.

FAUSTO, Boris (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III, volume 10. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda, 2007.

FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossati. *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. 1. ed. 5. Reimpressão. São Paulo: Atlas, 2009.

FLOIRAC, Estelle; MERCIER, Georges. Evaluation of the Main Achievements of Cohesion Policy Programmes and Projects over the Longer Term In: *15 Selected Regions (From 1989-1993 Programming Period To The Present)*. European Policies Research Centre - University of Strathclyde, 2013.

FOLLMANN, Neimar; Hörner, Douglas. O desenvolvimento das plataformas logísticas no Brasil. In: *XXVII Encontro Nacional de Engenharia de Produção*, Foz do Iguaçu, 2007

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 33ª Edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. In: *Revista Planejamento e Políticas Públicas* (UFPE), nº 13, Junho, 1996.

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Brasília: GEIPOT/ Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Ministério dos Transportes. *Corredores Estratégicos de Desenvolvimento*. In: Relatório final. Brasília: Janeiro de 2002

GOIÁS (Estado). Audiência Pública – *Plataformas Logística Multimodal de Goiás* – novembro de 2013.

GOIÁS (Estado). *Lei nº 13.570, de 28 de dezembro de 1999*. Diário Oficial do Governo do Estado de Goiás, Poder Executivo, Goiânia, GO, 29 dez. 1999. Disponível em: <www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_leis.php?id=1878>. Acesso em: 10 setembro 2018.

GOIÁS (Estado). *Programa de Desenvolvimento do Sistema de Transportes do Estado de Goiás (PDTG)*. Secretaria de Estado de Infraestrutura. Goiânia: Kelps, 2007.

GOOGLE. Google Earth. Version 7.1. 2016. Nota (Território francês). Disponível em: <https://www.google.com/earth/>. Acesso em: 10 de outubro de 2018.
<https://doi.org/10.1016/B978-0-12-800216-2.00001-5>

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*, volume 3. Antônio Gramsci; edição e tradução, Carlos Nelson Coutinho; coedição, Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira – 3. ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *Formação e Desenvolvimento Econômico do Triângulo Mineiro: Integração Nacional e Consolidação Regional*. Uberlândia: EDUFU, 2010. 254 p.
<https://doi.org/10.14393/EDUFU-978-85-7078-249-6>

HARVEY, David. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 1999.

HARVEY, David. O “novo imperialismo”: ajustes espaço-temporais e acumulação por desapossamento *In: Socialist Register*, jul/, p. 09-21, 2003.

HARVEY, David. *O Novo Imperialismo*. Tradução: Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. 1ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2004a. 187 p.

HARVEY, David. *A produção Capitalista do Espaço*. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume. (Coleção Geografia e Adjacências), 2005. 252p.

HARVEY, David. *Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 2004b.

HOBBSAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. 12ª. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HUERTAS, Daniel Monteiro. O papel do transporte rodoviário de carga em Uberlândia, epicentro logístico do setor atacadista-distribuidor. *In: Revista Sociedade. & Natureza.*, Uberlândia, 26 (3): p. 445-458, 2014.
<https://doi.org/10.1590/1982-451320140304>

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas Nacional do Brasil 2010 (Base Cartográfica)*. Rio de Janeiro, 2010a.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2010 - Características da População e dos Domicílios - Resultados do Universo*. Rio de Janeiro, 2010b.

INSEE – Institut National de da Statistique et des Etudes Economiques. *Le Nord-Pas-de-Calais à très grande vitesse : L’album de la région (1946-1996)*. INSEE, 1996.

INSEE – Institut National de da Statistique et des Etudes Economiques. *L’appareil productif régional du transport et de la logistique*. Dossiers de Profils n°85, juillet 2007a.

INSEE – Institut National de da Statistique et des Etudes Economiques. *La vocation transport-logistique du Nord-Pas-de-Calais : entre image et réalité*. Dossiers de Profils n°85, juillet 2007b.

INSEE – Institut National de da Statistique et des Etudes Economiques. Spécificités des territoires du Nord-Pas-de-Calais face aux aléas économiques. *In: Pages de Profils* n°66. Décembre 2009.

INSEE – Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. La région Nord-Pas-de-Calais structurée autour de neuf espaces. In: *Pages de Profils*. N° 113. 2012a.

INSEE – Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Connexions et interdépendances « Fascicule 5 ». In : *Les Espaces du Nord-Pas-De-Calais - Trajectoires, Enjeux et Devenir*. N° 110, 2012b.

INSEE – Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Bilan économique du 2012 - Nord-Pas-de-Calais. In: *Fascicule 6*. 2013.

INSEE – Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Transport. In: *Nord-Pas-de-Calais en chiffres*. Edition 2015.

JEAN, Yves ; VANIER, Martin. Nord-Pas-de-Calais, le défi européen. In: *La France: aménager les territoires*. Collection U, 2^e ed. Armand Colin, 2008.

JEAN, Yves; BAUDELE, Guy. *L'Europe aménager les territoires*. Collection U, Armand Colin, 2009.

<https://doi.org/10.3917/arco.jean.2009.01>

KLIEMANN NETO, José Francisco; SOUZA, S.O. Desenho, análise e avaliação de cadeias produtivas. In: OLIVEIRA, Vanderleí Fava de. (Org.). *Redes Produtivas para o Desenvolvimento Regional*. Ouro Preto: ABEPRO, 2004, v.1, p.9-39.

KOSSA, Pablo. *O marco do novo Goiás – 30 anos de DAIA*. Goiânia: Contato Comunicação. 2006.

LA DEPECHE DU MIDI. “TGV: une nécessité pour la région » (Publié le 01/08/2017). Disponible em <https://www.ladepeche.fr/article/2017/08/01/2621194-tgv-une-necessite-pour-la-region.html>. Acesso em: 21 de junho de 2018.

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE. *Le Moniteur des Travaux Publics*, ADF, CNA, Sociétés concessionnaires, 2015.

LA DOCUMENTATION PHOTOGRAPHIE, N° 8074, 2010.

LAHUERTA, Milton. Os intelectuais e os anos 20: Moderno, modernista, modernização. In: DE LORENZO, Helena Carvalho; COSTA, Wilma Peres da. (Orgs.). *A década de 20 e as origens do Brasil Moderno*. São Paulo: Ed.UNESP, p. 93-114, 1997.

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. *A logística global*. 9. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008

LEBOUTTE, René. *Vie et mort des bassins industriels en Europe 1750-2000*. Paris, L'Harmattan, 1997. 592 p.

LÉFÈBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Ed Anthropos, 1974.
<https://doi.org/10.3406/homso.1974.1855>

LÉFÈBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

- LEITÃO JÚNIOR, Artur Monteiro. *Sob Os Signos Da Modernização Do Brasil: Formação territorial brasileira em Triste Fim de Policarpo Quaresma*. 2009. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.
- LEOPOLDI, Maria. Antonieta P. “Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo JK (1956-60) In: GOMES, Ângela de Castro. (Org.). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/ CPDOC, 2002.
- LESSA, Carlos. *Quinze anos de política econômica*. 4.ed. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. *O Triângulo Mineiro, do Império à República*. Uberlândia: EDUFU, 2010.
- MACHADO, Lia Osório. Origens do pensamento geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a ideia de ordem (1870-1930). In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Geografia: Conceitos e Temas*. 8.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 309-352, 2006.
- MARTINS, Humberto E. de Paula. Formação e desenvolvimento socioeconômico do Triângulo Mineiro. In: *VARIA HISTORIA*, Belo Horizonte, nº19, p.164-182, 1998.
- MARTINS, Vera Lúcia Francisco Dias. *Desenvolvimento regional e a infraestrutura logística [manuscrito]: projeto da plataforma logística multimodal do Estado de Goiás/ Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2017. 122 f.;*
- MARX, Karl. *O Capital*. Volume 1, livros I e II. Tradução de Reginaldo Sant’Anna. 12ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- MASCARO, Alysson Leandro. *Estado e forma política*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MAXICOURS - *Cours de Histoire-géographie - Le Nord-Pas-de-Calais*. Le Nord et Pas-de-Calais 9site). Disponível em : <http://www.maxicours.com/se/fiche/4/9/391149.html>. Acesso em: 16 de Outubro de 2018.
- McCALL, Michel K. *Political economy and rural transport, a reappraisal of transportation impacts*, Antipode, 1977.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1977.tb00082.x>
- MENERAULT, Philippe. *TGV et transports ferrés régionaux dans le Nord-Pas-de-Calais: analyse spatiale d'une politique publique locale*. Annales des Pays-Bas français, nºXXI, 1996.
- MENERAULT, Philippe. *Processus de territorialisation des réseaux: analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale*. NETCOM, nº12, 1998.
- MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO (Brasil). Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Disponível em < <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>> acesso em: 10 fevereiro 2019.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). Relatório de Atividades – GT-SAFRA 2015/2016. In: *Relatório Final*. Brasília: Maio 2016.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). Estudos e Pesquisas para Desenvolvimento de Metodologia para Implementação de Centros de Integração Logística com Vistas a Subsidiar Políticas Públicas Voltadas à Promoção da Intermodalidade no Transporte de Cargas. 2015 Disponível em: http://portaldaestrategia.transportes.gov.br/images/Ciclo%20de%20Apresentacoes/CIL_-_Centros_de_Integra%C3%A7%C3%A3o_Log%C3%ADstica.pdf. Acesso em: 28 outubro 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). Plano Nacional de Logística e Transportes, Relatório Executivo. 2007. Disponível em: http://www.transportes.gov.br/PNLT/CD_RE/Relatorio_Executivo.zip. Acesso em: 11 novembro de 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). Plano Hidroviário Estratégico. 2013. Disponível em: *Ministério dos Transportes. Centros de Integração Logística- CIL*. 2016. Disponível em: <http://portaldaestrategia.transportes.gov.br/cil.html> Acesso em: 20 de março de 2019.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). *Programa de investimentos em logística: rodovias e ferrovias*. Brasília, 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). *Evolução Histórica do Ministério dos Transportes*. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/37613>. Brasília, 2010. Acesso em: 10 agosto 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). *Transportes no Brasil: Síntese Histórica*. 2014. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/54-institucional/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acesso em: 31 maio 2018.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Brasil). *PNLT Plano Nacional de Logística e Transportes*. Brasília: Ministério dos Transportes, 2010. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/PNLT/>. Acesso em: 28 novembro de 2018

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC) (Brasil). *Corredores Logísticos Estratégicos: Complexo da Soja e Milho/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil*. Brasília: MTPA, 2017

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC) (Brasil). *Corredores Logísticos Estratégicos: Minério de Ferro/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil*. Brasília: MTPA, 2017

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC) (Brasil). *Corredores Logísticos Estratégicos: Corredor de Cana-de-açúcar/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil*. Brasília: MTPA, 2018

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC) (Brasil). *Corredores Logísticos Estratégicos: Veículos automotores/Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil*. Brasília: MTPA, 2018

MISSION BASSIN MINIER. *Etat de la réflexion sur l'organisation du système de transport de l'Arc Sud au sein de l'Aire métropolitaine lilloise*. (Document de travail), 2010.

MISSION BASSIN MINIER (Nord-Pas-de-Calais). *Le Livre Blanc: Acte II - 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier*, 2013.

MIYAMOTO, Shiguenoli. A geopolítica no Brasil. *In: Geopolítica e poder no Brasil*. Campinas: Papirus, 1995. P. 43-144.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Tradução Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MORAES, Antônio Carlos Robert de. Notas sobre formação territorial e políticas ambientais no Brasil. *In: Revista Território*. Rio de Janeiro, ano IV, nº 7, p. 43-50, jul./dez. 1999 p. 43 – 50.

MORAES, Antônio Carlos Robert de. *Bases da formação territorial no Brasil*. Ed. Hucitec, 2000. 432p.
<https://doi.org/10.7147/GEO2.1145>

MORAES, Antônio Carlos Robert de. *Território e História no Brasil*. 3ª ed., São Paulo: Annablume, 2002.

MORAES, Antônio Carlos Robert de: *Ideologias geográficas*. São Paulo: Hucitec, 1998

MOURA, Reinaldo Aparecido e BANZATO, José Maurício. *Jeito Inteligente de Trabalhar: 'Just-in-Time' a reengenharia dos processos de fabricação*. São Paulo: IMAM, 1994.

NAHUM, João Santos. Usos do território, modernização e ações políticas conservadoras em Barcarena-PA. *In: Geosul*, Florianópolis, v. 23, n. 45, p 65-84, jan./jun. 2008
<https://doi.org/10.5007/2177-5230.2008v23n45p65>

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, Ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e Perspectivas. *In: Ensaios FEE*. Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 293-307. 1991.

NIGRIELLO, Andreina. Planos nacionais de viação. *In: Planejamento de Estruturas Urbanas e Regionais II*. Apresentação de trabalho, conferência ou palestra. Universidade de São Paulo, SP, 2009.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. *A prioridade urbanística da obra a partir da questão do transporte de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo e de sua compreensão no processo histórico de atuação pública*. São Paulo, Edição 191 - Fevereiro/2010. Disponível em: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/191/artigo161845-2.aspx>. Acesso em: 30 maio 2018.

OCKWELL, Anthony. *Benchmarking the performance of intermodal transport*. Report. Division of Transport, Organization for Economic Cooperation and Development [Publié en français sous le titre : Transport intermodal de marchandises une évaluation comparative] Paris, 2002. Disponível em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/02benchmarking.pdf>. Acesso em 21 de abril de 2019.

OJALA, Lauri. “Finland”. In: *Les Nouvelles Tendances de la Logistique en Europe*. Table Ronde 104. Centre de Recherches Économiques, pp. 39-95. Paris, Conférence Européenne des Ministres des Transports. CEMT.

OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia Para uma Re(li)gião*. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

PARIS, Didier. *Nord-Pas-de-Calais, une région d'Europe en mouvement*. GIP Reclus et La Documentation Française, 1989. 185 p.

PARIS, Didier; MONS, Dominique. *Lille Métropole: Laboratoire du Renouveau Urbain*. Parenthèses, 2009.

PENHA, Eli Alves. *A criação do IBGE no contexto da centralização política do Estado Novo*. Rio de Janeiro: IBGE, CDDI, 1993. (Documentos para Disseminação. Memória Institucional, 4). Disponível em:

<<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/ColecaoMemoriaInstitucional/04-A%20Criacao%20do%20IBGE.pdf>>. Acesso em: 15 janeiro 2019.

PEREIRA, Mirlei, Fachini Vicente. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. In: *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 21 n. 1, p. 121-129, 2009.

<https://doi.org/10.1590/S1982-45132009000100008>

PLMG – Plataforma Logística Multimodal de Goiás. Disponível em: www.plataformalogistica.go.gov.br. Acesso em: 30 de fevereiro de 2019.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. *Geografia de los transportes*. Palma (IllesBalears): Universitat de l'les IllesBalears, 2004.

PORTER, Michel E. *Competição: Estratégias Competitivas Essenciais*. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

QUADROS, Hermes Leite. *Plataformas logísticas: uma contribuição à análise de fatores relevantes para estudos de viabilidade de projetos com participação público e privada*. Dissertação de Mestrado da Escola Politécnica da USP, São Paulo, São Paulo, Brasil. 2012.

RAFFESTIN, Claude. *Por Uma Geografia do Poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática (Original publicado em francês [1980]), p. 143-220, 1993.

RODRIGUES, Alexandre Medeiros. *Estratégias de 'picking' na armazenagem*. Centro de Estudos em Logística (CEL), Coppead/UFRJ, 2007.

RODRIGUES, Alexandre Demartini. *Plataforma Logística: Competitividade e Futuro*. In: *Revista Conjuntura Econômica Goiana*, Goiânia, n. 2, nov. 2004. Disponível em: <www.seplan.go.gov.br/sepin/pub/conj/conj2/04.htm>. Acesso em: 01 de maio de 2019.

ROMERO, Bianca de Cássia. *Análise da Localização de Plataformas Logísticas: Aplicação ao caso do ETSP – Entrepósito Terminal São Paulo – da CEAGESP*. Dissertação de mestrado - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). 2006

ROSA, D. P. *O planejamento de centros logísticos com base na agregação de valor por serviços logísticos em terminais de transporte*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em de Transportes. Rio de Janeiro. COPPE/UFRJ, 2005

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo - Globalização e meio-técnico científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço – técnica e tempo – razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006. 260p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2001.

SCHMITT, Guillaume et al.. *Richesses em Partage*. 2018 (.) No prelo.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO (SEGPLAN/GO). *Plataforma Logística Multimodal de Goiás*. Audiência Pública, 2013. Disponível em: <http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/plataforma-logistica-multimodal-degoias_audiencia-publica_vf.pdf> Acesso em: 15 de outubro de 2018.

SED. Secretária de Desenvolvimento. Disponível em: <http://www.sed.go.gov.br/post/ver/193331/produzir> Acesso em: 23 novembro de 2018.

SEGPLAN. *Revista Economia e Desenvolvimento*. Nº 35, Goiânia, 2016

SETRA – SoeS : SERVICE D’ETUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA); direction générale des Collectivités locales. In : INSEE: Infrastructure Réseau routier (2004 – 2013), 2013.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. *Fronteira Agrícola Capitalista e Ordenamento Territorial*. In: SANTOS, Milton.; BECKER, Bertha. Koffman. *Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. 2º ed. Rio de Janeiro: DP&A editora (Coleção espaço, território e paisagem), cap. 13, p. 283- 312, 2006.

SILVA, Ercília de Fátima Pegorari. *Ferrovias: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro*. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. *Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa*. 2009. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2009.

SILVEIRA, Marcio Rogério. (org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 618 p.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Maria. Laura. Uma situação Geográfica: do método à metodologia. In: *Revista Território*, ano IV, nt1 6, jan./jun. 1999.

SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français. Carte de Réseau TGV, 2015 – Disponível em: http://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/destinations/Carte_ReseauTGV.pdf. Acesso em: 04 de agosto de 2018.

SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français. Base de Données de Réseau 2010.

SOUZA, Rita de Cássia Martins de. A mineração na região do Triângulo Mineiro/ Alto Paranaíba: agente de modernização e formação de fronteira. In: *Ateliê Geográfico - Goiânia-GO*, v. 11, n. 3, dez./, p. 21-33, 2017. <https://doi.org/10.5216/ag.v11i3.53151>

SOUZA, Rita de Cássia Martins de; AQUILANTE, Mauricio Policarpo. Comparaison des projets territoriaux du Nord, du Pas-de-Calais et du Roteiro da Missao Cruls (Brésil) dans l'optique de la logistique contemporaine. In: 20èmes Rencontres Internationales en Urbanisme de l'APERAU. 'Que reste-t-il du projet? Approches, méthodes et enjeux communs', 2018, Lille. In: *Actes du Colloque des 20èmes Rencontres Internationales en Urbanisme de l'APERAU. "Que reste-t-il du projet? Approches, méthodes et enjeux communs"*. Lille: Université de Lille, 2018. v. 1. p. 393-398.

SOUZA, Rita de Cássia Martins de; PEDROSA, António Souza. De Uberaba a Brasília: comunidades vulneráveis e “territórios em reconversão” no Roteiro da Missão Cruls. In: LOURENÇO, L. (Coord.) *Geografia, Cultura e Riscos*. Livro de Homenagem do Prof. Doutor António Pedrosa. Imprensa da Universidade de Coimbra, pp. 101-152, 2016.

SPOSITO, Eliseu Savério. Dinâmica econômica, descontinuidade e territorialização. *Revista de Geografia*, Dourados, AGB Seção Dourados, n. 4, set./dez. 1996.

SPOSITO, Eliseu Savério. Território, Logística e Mundialização do Capital. In: SPOSITO, E. S. (Org.) *Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades*. Presidente Prudente: UNESP/FCT:GAsPERR, p. 99-114, 1999.

THÉRY, Hervé; DE MELLO, Neli. *Atlas do Brasil: Disparidades e dinâmicas do território*, EDUSP, 2009.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986. 240p.

VLI Logística. *Localização dos terminais logísticos*. Disponível em: <http://www.vli-logistica.com.br/>. Acesso em: 29 de abril de 2019.

VLI Logística. *Infraestrutura e descrição dos terminais*. Disponível em: <http://www.vli-logistica.com.br/>. Acesso em: 29 de abril de 2019.

GLOSSÁRIO

<i>Ajuste espacial</i>	O <i>ajuste espacial</i> do território, conforme proposto por Harvey (2005), ocorre através do direcionamento de capital para a criação de empreendimentos diversos que respondem a interesses específicos e que possibilitam uma nova forma de obtenção de capital, a exemplo as grandes infraestruturas de transportes e sua lógica impressa no território.
Carrefours europeus	Correspondem como nós de redes com eixos majoritários de fluxos e fixos construídos geoestratégicamente, exercendo forte ação de <i>conexidade</i> .
<i>Conexidade</i>	A <i>conexidade</i> está diretamente relacionada à conexão dos espaços, aos nós das redes e sobretudo, a gestão dessa rede. “Os organismos de gestão da rede, quer se trate de gestão técnica econômica ou jurídica, não são neutros, eles colocam em jogo relações sociais entre os elementos solidarizados e aqueles que permanecem marginalizados, a qual estrutura a <i>conexidade</i> e sua ação de gestão e de poder” (DUPUY, 1987 p. 180).
<i>Eixos de Integração</i>	Configuram-se como Eixos Majoritários dos <i>fluxos</i> e <i>fixos</i> que articulam os <i>Nós de Conexidade</i> .
Eixos de Integração franceses	São os Eixos Majoritários dos <i>fluxos</i> e <i>fixos</i> que articulam os <i>Nós de Conexidade</i> analisados na França: Lille-Lens; Douai-Dourges e Valenciennes.
Eixos de Integração brasileiros	São os Eixos Majoritários dos <i>fluxos</i> e <i>fixos</i> que articulam os <i>Nós de Conexidade</i> analisados no Brasil: Uberaba-Uberlândia e Goiânia-Anápolis-Brasília.
<i>Nós de Conexidade</i>	Os <i>nós de conexidade</i> referem-se aos nós geoestratégicos de redes que exercem forte ação de <i>conexidade</i> , ou seja, relacionada à conexão dos espaços, a concentração de fluxos e fixos e de gestão da rede. Como exemplo tem-se os centros que exercem <i>conexidade</i> como: Lille; Lens; Douai; Dourges e Valenciennes (França) e Uberaba; Uberlândia; Goiânia; Anápolis e Brasília (Brasil).

Situação Geográfica

Em Silveira (1999) identifica-se a situação geográfica como um conjunto de relações expressas entre os sistemas técnicos e as ações no lugar. Compreender a situação geográfica envolve compreender uma área contínua, mas também um conjunto de relações entre os impulsos globais por um lado e, por outro, cristalizações de heranças de usos locais que se atualizam (SILVEIRA, 1999). Nesse sentido, depreende-se que a situação geográfica se torna própria de um valor estratégico ainda mais seletivo em que as vantagens locais são potencializadas por seus conteúdos. Dessa forma as redes são materializadas e acionadas na atual etapa do modo de produção capitalista de forma geoestratégica revelando os pontos de conexão dos espaços de acordo com as densidades técnicas, em que a *situação geográfica* é remodelada.

Roteiro da Missão Cruls

Sousa e Pedrosa (2016) empreendem grandes esforços no sentido de demarcar e propor a região do *Roteiro da Missão Cruls* e apresentam este recorte geográfico por distintas especificidades dentro do chamado Planalto Central do Brasil. Tal esforço encontra sua justificativa na medida em que a constatação de que o Roteiro corresponde a uma vasta área que vem experimentando várias políticas geoestratégicas no sentido de sua ocupação e de ordenamento, sendo uma importante área para a compreensão do projeto territorial brasileiro

Nord-Pas-de-Calais

Os departamentos de *Nord e Pas-de-Calais* estão localizados na região política de *Hauts-de-France* (Altos da França) surgida após a reforma territorial de 2014 posta em operação em 2016. A antiga região francesa que unia os dois departamentos, chamada anteriormente de *Nord-Pas-de-Calais*, foi dissolvida por meio dessa reestruturação, pela qual as 22 regiões francesas foram reduzidas para 13. Assim, resultando da fusão de *Nord-Pas-de-Calais* e *Picardia* - regiões criadas em 1972 - passou-se a uma nova região chamada de *Hauts-de-France*. Dessa forma, utilizou-se a grafia *Nord-Pas-de-Calais* já que a pesquisa utiliza os dados da antiga região francesa.