



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**  
**INSTITUTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**MAURICIO AQUILANTE POLICARPO**

**A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES ENQUANTO *AJUSTE ESPACIAL*:  
REGIÕES INTERMEDIÁRIAS GEOESTRATÉGICAS NO BRASIL E  
NA FRANÇA NA ARTICULAÇÃO DE SEUS BLOCOS ECONÔMICOS**

**UBERLÂNDIA-MG**

**2024**

**MAURICIO AQUILANTE POLICARPO**

**A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES ENQUANTO *AJUSTE ESPACIAL*:  
REGIÕES INTERMEDIÁRIAS GEOESTRATÉGICAS NO BRASIL E  
NA FRANÇA NA ARTICULAÇÃO DE SEUS BLOCOS ECONÔMICOS**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial à obtenção do título de doutor em Geografia.

Área de Concentração: Dinâmicas Territoriais e Estudos Ambientais.

Linha 3: Educação Geográfica e Representações Sociais.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Rita de Cássia Martins de Souza (UFU).

Professor Tutor no Exterior: Prof. Dr. Guillaume Schmitt (UPHF).

**UBERLÂNDIA-MG**

**2024**

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

P766 2024	<p>Policarpo, Mauricio Aquilante, 1993- A logística de transportes enquanto ajuste espacial [recurso eletrônico] : regiões intermediárias geoestratégicas no Brasil e na França na articulação de seus blocos econômicos / Mauricio Aquilante Policarpo. - 2024.</p> <p>Orientadora: Rita de Cássia Martins de Souza. Coorientador: Guillaume Schmitt. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Geografia. Modo de acesso: Internet. Disponível em: <a href="http://doi.org/10.14393/ufu.te.2024.392">http://doi.org/10.14393/ufu.te.2024.392</a> Inclui bibliografia. Inclui ilustrações.</p> <p>1. Geografia. I. Souza, Rita de Cássia Martins de, 1964-, (Orient.). II. Schmitt, Guillaume, 1980-, (Coorient.). III. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Geografia. IV. 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**  
 Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia  
 Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 1H, Sala 1H35 - Bairro Santa Monica, Uberlândia-MG, CEP 38400-902  
 Telefone: (34) 3239-4381/3291-6304 - www.ppgeo.ig.ufu.br - posgeo@ufu.br



### ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	GEOGRAFIA				
Defesa de:	Tese de Doutorado Acadêmico, Número 272, PPGGEO				
Data:	15 de julho de 2024	Hora de início:	08h:30min.	Hora de encerramento:	12h:30min.
Matrícula do Discente:	12013GEO019				
Nome do Discente:	MAURICIO AQUILANTE POLICARPO				
Título do Trabalho:	A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES ENQUANTO AJUSTE ESPACIAL: REGIÕES INTERMEDIÁRIAS GEOESTRATÉGICAS NO BRASIL E NA FRANÇA NA ARTICULAÇÃO DE SEUS BLOCOS ECONÔMICOS				
Área de concentração:	DINÂMICAS TERRITORIAIS E ESTUDOS AMBIENTAIS				
Linha de pesquisa:	EDUCAÇÃO GEOGRÁFICA E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	CAPES-PRINT: Logística, Cidades Saudáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)				

Reuniu-se no Campus Santa Mônica Sala 14 (Online - [conferenciaweb.rnp.br](http://conferenciaweb.rnp.br)) do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em GEOGRAFIA, assim composta: Professores Doutores: [Guillaume Jacques Schmitt - UPHF - FRANÇA](#); [Hervé Émilien René Théry - CNRS - FRANÇA](#); [William Rodrigues Ferreira - IG - UFU](#); [Marco Túlio Martins - UEG - GO](#) e [Rita de Cássia Martins de Souza - IG-UFU](#) (orientador do(a) candidato). Os membros participaram de forma remota e presencial (modo híbrido).

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, [Professora Rita de Cássia Martins de Souza - IG-UFU](#), apresentou a Comissão Examinadora e o(a) candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

**Aprovado(a).**

**Em vista do grau de excelência, da originalidade, do ineditismo dos dados coletados e do reconhecimento internacional, a banca examinadora aconselhou a publicação da tese defendida em artigos e em livro.**

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de **Doutor**.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Rita de Cassia Martins de Souza, Presidente**, em 15/07/2024, às 15:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hervé Émilien René Théry, Usuário Externo**, em 15/07/2024, às 16:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Túlio Martins, Usuário Externo**, em 16/07/2024, às 12:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **William Rodrigues Ferreira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 17/07/2024, às 13:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guillaume Jacques Schmitt, Usuário Externo**, em 17/07/2024, às 15:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://www.sei.ufu.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **5534038** e o código CRC **5F1BF76E**.

*Aos meus pais, que sempre incentivaram meus estudos e tornaram possível meu sonho de atravessar o Atlântico.*

*Aos meus irmãos, pelos exemplos, força e partilha da história ligada ao desejo de uma vida melhor através da educação.*

*Aos meus amigos, por compartilharem este sonho e conquista.*

*Aos meus professores, cuja orientação e conhecimento foram fundamentais, representando a troca valiosa que encorajou meu percurso acadêmico.*

*Agradeço a cada um por contribuir de maneira única para esta história.*

*In memoriam de  
Maria Lavagnini Aquilante*

# AGRADECIMENTOS

---

A jornada de escrever uma tese de doutorado, muitas vezes percebida como um caminho solitário, revela-se, na verdade, uma construção coletiva, enriquecida pelas experiências e contribuições de muitas pessoas. Este momento de agradecimento permite reconhecer a importância das interações, debates, revisões e críticas que foram essenciais para a concretização deste trabalho.

Expresso minha profunda gratidão à minha orientadora, professora Doutora Rita de Cássia Martins de Souza. Rita, seu apoio foi fundamental em todas as etapas deste processo. Nossas discussões enriquecedoras, desde as conversas na escada do Museu de Minerais e Rochas até a apresentação da pesquisa na França, foram vitais. Seu suporte emocional e suas palavras de incentivo me ajudaram a superar os momentos difíceis. A liberdade que você me deu para exercer minha docência e meu papel como pesquisador foi crucial para a qualidade deste trabalho. Meu eterno agradecimento a você.

É com grande satisfação que agradeço ao professor Guillaume Schmitt, da Université Polytechnique Hauts-de-France, pelo apoio, acolhimento, discussões, aperfeiçoamento das práticas e pelas conversas na França. Suas contribuições foram preciosas para o desenvolvimento desta tese. Merci, Professeur Guillaume, pour tout votre soutien et vos précieuses contributions.

Agradeço também a todos os membros do Núcleo de Pesquisa Geografia e Memória da UFU. Nossas discussões e debates estão profundamente refletidos nesta tese. O grupo, com sua força e resiliência, manteve o foco e a missão de trabalhar em equipe. Meu muito obrigado a todos.

Para fundamentar meu desejo de estudar e pesquisar, devo voltar à minha infância e agradecer à minha família, especialmente aos meus pais Maria Amélia e Antônio (Beto). Vocês "moveram o mundo" para me proporcionar as melhores condições para meus estudos, sempre me apoiando e me orientando. O carinho e o amor que tenho por vocês são imensos, e a maior riqueza que me deixam é a oportunidade de aprender. Agradeço também à minha irmã Mariana, que sempre me inspirou a continuar estudando, e ao meu irmão Vinicius pelas conversas e apoio. Esta pesquisa também pertence a vocês.

Aos meus amigos que fiz em Uberlândia, agradeço profundamente pelo suporte e motivação para vencer os desafios, desde a preparação para ir à França até a readaptação e a

escrita final da tese. Especialmente Lucas, Rosimeire: vocês foram essenciais em todas as etapas, proporcionando encorajamento, a escuta, palavras de conforto e suporte emocional. Sou eternamente grato por todo o apoio que me deram durante essa trajetória.

Aos meus queridos amigos na França, meu sincero agradecimento pelo acolhimento caloroso e pelo apoio constante durante minha estadia. As conversas, risadas e momentos de descontração foram fundamentais para manter o equilíbrio e a motivação ao longo desta jornada. Vocês transformaram minha experiência em algo ainda mais especial e enriquecedor. Merci à vous tous, mes amis, pour votre amitié et soutien.

A realização deste trabalho foi possível graças ao apoio substancial da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) - Brasil, que forneceu recursos essenciais por meio das Bolsas de Doutorado e Doutorado Sanduíche no exterior. Agradeço profundamente à CAPES pelo suporte financeiro e pela oportunidade de realizar parte da minha pesquisa em uma instituição internacional de renome, o que enriqueceu significativamente a qualidade e o alcance deste estudo. Este apoio foi fundamental para a concretização deste trabalho acadêmico.

Por fim, agradeço a todas as pessoas envolvidas na minha educação, desde minha família até meus professores da infância e da universidade, e aos meus amigos em Bariri e Uberlândia, tanto na faculdade quanto no trabalho. A todos vocês, meus sinceros agradecimentos por fazerem parte da minha história e por compartilharem esta jornada comigo.

*"Aqueles que passam por nós, não vão sós, não nos deixam sós. Deixam um pouco de si, levam um pouco de nós."*

*"Ceux qui passent par nous, n'allez pas seul, ne nous laisse pas seuls. Laisser un peu d'eux-mêmes, prendre un peu de nous."*

*Antoine de Saint-Exupéry*

***"Em algum lugar, algo incrível está  
esperando para ser descoberto."***

*Carl Sagan*

## RESUMO

Esta tese de doutorado possui como eixo central uma possibilidade de leitura e aplicação do conceito de *ajuste espacial* proposto por David Harvey (2005) a partir da investigação de duas regiões intermediárias geoestratégicas, nas quais a logística desempenha papel decisivo no ordenamento do território, desde a década de 1970, no período compreendido pela globalização. Tem-se como possibilidade de estudo a *situação geográfica* de regiões intermediárias onde os fixos e os fluxos, somados aos projetos geoestratégicos da logística, oferecem condições de estabelecer a escala comparativa na aproximação entre Brasil e França. Em outras palavras, explora-se como área de estudo a análise dessas regiões, visando estabelecer uma escala comparativa que permita aprofundar a compreensão das abordagens logísticas entre Brasil e França. Esses dois Estados Nacionais escolhidos, apresentam Projetos de Estado relacionados com a logística contemporânea sobre seus territórios, tornando-os essenciais na articulação de seus respectivos blocos econômicos: Mercosul e União Europeia. Adotando uma metodologia comparativa e multiescalar, o estudo enfatiza as divergências e convergências significativas em aspectos ligados ao projeto das redes de transportes e da ação da logística sobre os seus territórios. Uma ênfase particular é dada à comparação entre duas *situações geográficas* específicas como forma de entender essa relação na globalização: a região administrativa de Hauts-de-France na França e uma região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais no interior do Brasil, escolhidas por suas características representativas do estudo dentro de cada país. Nesse cenário, a logística de transporte emerge como um fator crucial na compreensão das estratégias geopolíticas desses países no contexto do Mercosul e da União Europeia. A comparação entre as regiões intermediárias do Brasil e a região de Hauts-de-France na França ilustra como as políticas nacionais se manifestam em diversas escalas e temas, ressaltando suas aproximações em termos geoestratégicos – mesmo com formações territoriais distintas – no contexto da globalização. Nesta perspectiva, os projetos logísticos desenvolvidos no Brasil e na França estão diretamente relacionados com as geoestratégias de fortalecimento de seus blocos econômicos, bem como a necessidade de integração na globalização, e por consequência, na instalação e construção de materialidades que formam estruturas modernizantes. A hipótese da aplicação do conceito de *ajuste espacial* relacionado à logística de transportes, parte-se exatamente do pressuposto de que o território é (re)modelado nesse processo via organização planejada dos espaços por meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, corporações transnacionais, Estado e sociedade civil. As infraestruturas criadas dinamizaram [dinamizam] centros regionais, setores produtivos, alicerçaram [alicerçam] seus blocos econômicos e potencializam a acumulação do capital. Além disso, para o Estado, essa geoestratégia que corresponde ao *ajuste espacial*, é utilizada como instrumento de Ordenamento Territorial pois reforça-se essa condição dessas regiões na mediação e facilitação dos fluxos logísticos entre regiões centrais, promovendo infraestruturas e projetos logísticos voltados a integração e a eficiência na circulação de mercadorias e serviços. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

**Palavras-chave:** Logística; Geoestratégia; *Ajuste Espacial*; Brasil, França, Blocos Econômicos.

## **ABSTRACT**

This doctoral thesis centers on the application and interpretation of the concept of *spatial adjustment* as proposed by David Harvey (2005), through the investigation of two geostrategically significant intermediary regions where logistics has played a pivotal role in territorial organization since the 1970s, within the context of globalization. The study examines the geographical context of intermediary regions where fixed assets and flows, coupled with geostrategic logistics projects, facilitate the establishment of a comparative framework between Brazil and France. Specifically, it delves into the analysis of these regions to establish a comparative scale that enhances the understanding of logistical approaches between Brazil and France. The chosen nation-states, Brazil and France, have developed state projects related to contemporary logistics across their territories, positioning them as crucial actors in the articulation of their respective economic blocs: Mercosur and the European Union. By employing a comparative and multi-scalar methodology, this study underscores significant divergences and convergences in aspects related to the design of transportation networks and the impact of logistics on their territories. Particular emphasis is placed on comparing two specific geographical contexts to comprehend this relationship within the framework of globalization: the administrative region of Hauts-de-France in France and an intermediary region between the Federal District and Minas Gerais in the interior of Brazil, selected for their representative characteristics within each country. In this context, transport logistics emerges as a critical factor in understanding the geopolitical strategies of these countries within Mercosur and the European Union. The comparative analysis of the intermediary regions of Brazil and the Hauts-de-France region in France illustrates how national policies manifest across various scales and themes, highlighting their geostrategic affinities despite distinct territorial configurations within the globalization context. From this perspective, the logistics projects developed in Brazil and France are directly linked to the geostrategies aimed at strengthening their economic blocs and the imperative for integration within the globalized economy, consequently fostering the establishment and construction of modernizing infrastructures. The hypothesis of applying the concept of *spatial adjustment* to transport logistics is predicated on the notion that territory is (re)shaped in this process through the planned organization of spaces by various stakeholders, including hegemonic actors, transnational corporations, the state, and civil society. The infrastructures created have invigorated regional centers and productive sectors, bolstered their economic blocs, and augmented capital accumulation. Moreover, for the state, this geostrategy corresponding to *spatial adjustment* serves as an instrument of Territorial Planning, as it reinforces the role of these regions in mediating and facilitating logistical flows between central regions, promoting infrastructures and logistical projects geared towards integration and efficiency in the circulation of goods and services. This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

**Keywords:** Logistics, Geostrategy, *Spatial Adjustment*, Brazil, France, Economic Blocs.

## RÉSUMÉ

Cette thèse de doctorat se concentre sur l'application et l'interprétation du concept d'ajustement spatial tel que proposé par David Harvey (2005), à travers l'étude de deux régions intermédiaires géostratégiques où la logistique a joué un rôle déterminant dans l'aménagement du territoire depuis les années 1970, en pleine période de mondialisation. L'étude examine la situation géographique de ces régions intermédiaires où les infrastructures fixes et les flux, en conjonction avec les projets géostratégiques de la logistique, créent les conditions nécessaires pour établir une échelle comparative entre le Brésil et la France. En d'autres termes, elle analyse ces régions afin d'établir une échelle comparative qui approfondit la compréhension des approches logistiques entre le Brésil et la France. Ces deux États-nations choisis ont développé des projets d'État relatifs à la logistique contemporaine sur leurs territoires, les rendant essentiels à l'articulation de leurs blocs économiques respectifs : le Mercosur et l'Union européenne. En adoptant une méthodologie comparative et multi-échelle, l'étude met en lumière les divergences et convergences significatives dans les aspects liés à la conception des réseaux de transport et à l'impact de la logistique sur leurs territoires. Une attention particulière est accordée à la comparaison de deux situations géographiques spécifiques pour comprendre cette relation dans le cadre de la mondialisation : la région administrative des Hauts-de-France en France et une région intermédiaire entre le District fédéral et le Minas Gerais au Brésil, choisies pour leurs caractéristiques représentatives dans chaque pays. Dans ce contexte, la logistique des transports émerge comme un facteur crucial pour comprendre les stratégies géopolitiques de ces pays au sein du Mercosur et de l'Union européenne. La comparaison entre les régions intermédiaires du Brésil et la région des Hauts-de-France en France illustre comment les politiques nationales se manifestent à diverses échelles et thématiques, soulignant leurs similitudes géostratégiques malgré des configurations territoriales distinctes dans le contexte de la mondialisation. Sous cette perspective, les projets logistiques développés au Brésil et en France sont directement liés aux géostratégies visant à renforcer leurs blocs économiques respectifs et à répondre à la nécessité d'intégration dans l'économie mondiale, ce qui conduit à l'établissement et à la construction de structures modernisantes. L'hypothèse de l'application du concept d'ajustement spatial à la logistique des transports repose sur l'idée que le territoire est (re)modélé dans ce processus par l'organisation planifiée des espaces, impliquant divers intérêts parmi les acteurs hégémoniques, les corporations transnationales, l'État et la société civile. Les infrastructures créées ont dynamisé les centres régionaux et les secteurs productifs, soutenu leurs blocs économiques et accru l'accumulation du capital. De plus, pour l'État, cette géostratégie correspondant à l'ajustement spatial est utilisée comme un instrument d'aménagement du territoire, renforçant le rôle de ces régions dans la médiation et la facilitation des flux logistiques entre les régions centrales, en promouvant des infrastructures et des projets logistiques axés sur l'intégration et l'efficacité de la circulation des marchandises et des services. Cette étude a été financée en partie par la Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Code de financement 001.

**Mots-clés :** Logistique, Géostratégie, *Ajustement Spatial*, Brésil, France, Blocs Économiques.

# LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 1</b>	Mapa de localização das áreas de estudo e seus contextos regionais.	028
<b>FIGURA 2</b>	Projeção Geopolítica da rede ferroviária argentina segundo Travassos (1938).	094
<b>FIGURA 3</b>	A síntese da integração brasileira, segundo Travassos (1938).	098
<b>FIGURA 4</b>	A síntese da integração brasileira, segundo Travassos (1938) com foco ao Brasil Platino.	099
<b>FIGURA 5</b>	Plano Rodoviário e Ferroviário Nacional (1956).	118
<b>FIGURA 6</b>	Plano de Viação Nacional - Rodoviário e Ferroviário (1964).	122
<b>FIGURA 7</b>	Plano de Viação Nacional - Rodoviário e Ferroviário (1973).	124
<b>FIGURA 8</b>	Evolução do espaço econômico brasileiro segundo Théry; Mello-Théry (2018).	128
<b>FIGURA 9</b>	Evolução das redes rodoviária e ferroviária brasileira.	130
<b>FIGURA 10</b>	Mapa de localização da França Metropolitana.	132
<b>FIGURA 11</b>	Esquema da evolução da instalação das autoestradas na França entre 1960 - 2000.	145
<b>FIGURA 12</b>	Organização do processo de planejamento das infraestruturas de transportes na União Europeia com destaque à França.	152
<b>FIGURA 13</b>	A organização do território francês e de seu planejamento viário com a formação estratégica dos <i>carrefours - entroncamentos</i> (conexidade das redes).	154
<b>FIGURA 14</b>	A organização espacial da <i>situação geográfica</i> da região de Hauts-de-France.	157
<b>FIGURA 15</b>	O projeto "Rede Transeuropeia de Transportes", 2014.	164

<b>FIGURA 16</b>	Esquema do encaixe e do entrelaçamento das escalas ou L'embroitement des échelles aplicado a logística.	177
<b>FIGURA 17</b>	Mapa das Regiões Geográficas Intermediárias segundo o IBGE que compõe a área de Estudo - Centro-Oeste e Sudeste do Brasil.	181
<b>FIGURA 18</b>	Mapa de localização da área de estudo brasileira considerando as <i>regiões geográficas intermediárias</i> do IBGE e Eixos de Transporte do Brasil.	183
<b>FIGURA 19</b>	Mapa detalhado das Regiões Intermediárias e as redes logísticas no Centro-Oeste e Sudeste do Brasil.	184
<b>FIGURA 20</b>	Mapa de localização dos departamentos franceses que formam Hauts-de-France, a área de estudo na França.	187
<b>FIGURA 21</b>	Mapa da região de Hauts-de-France com destaque para as principais redes logísticas.	193
<b>FIGURA 22</b>	Base cartográfica geral utilizada criar a cartografia de anamorfose.	202
<b>FIGURA 23</b>	Base cartográfica geral utilizada criar a cartografia de anamorfose com detalhe aos blocos econômicos e as regiões intermediárias em estudo.	203
<b>FIGURA 24</b>	Nível dos Blocos Econômicos: Mercosul - União Europeia, lado a lado.	205
<b>FIGURA 25</b>	Nível dos Estados Nacionais: Brasil e França Metropolitana, lado a lado.	206
<b>FIGURA 26</b>	Nível das Unidades Administrativas: Unidades Federativas (Brasil) e NUTS 1 (Europa), lado a lado.	207
<b>FIGURA 27</b>	Nível das Regiões Intermediárias: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 (Europa), lado a lado.	208
<b>FIGURA 28</b>	Composição com a escala espacial administrativa comparativa em seus níveis na geração dos mapas de anamorfose.	236
<b>FIGURA 29</b>	Anamorfose dos blocos regionais, Mercosul e União Europeia a partir do PIB e PIB per capita (US\$) em 2020-2021.	238

<b>FIGURA 30</b>	Anamorfose das Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir da população em 2020-2021.	241
<b>FIGURA 31</b>	Anamorfose das Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir do PIB e PIB per capita (US\$) em 2020-2021.	245
<b>FIGURA 32</b>	Anamorfose das Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir do número de municípios e área média em Km <sup>2</sup> em 2022.	247
<b>FIGURA 33</b>	Anamorfose das Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir da extensão das redes logísticas.	250
<b>FIGURA 34</b>	Composição de imagens indicando a rede rodoviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).	262
<b>FIGURA 35</b>	Composição de imagens ilustrando a rede ferroviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).	263
<b>FIGURA 36</b>	Composição de imagens representando a rede hidroviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).	267
<b>FIGURA 37</b>	Visita Técnica no Distrito Agroindustrial de Anápolis - DAIA e Porto Seco Centro-Oeste, Anápolis - GO (04/11/2022).	278
<b>FIGURA 38</b>	Vista da área de armazenagem de contêineres a partir de um Veículo aéreo não tripulado do Porto Seco Centro-Oeste, Anápolis - GO. É possível observar a integração da ferrovia, na parte central superior da imagem, com a rodovia.	279
<b>FIGURA 39</b>	Terminal Integrador Uberaba (TIUB) em Visita Técnica em Uberaba - MG (09/06/2023).	281
<b>FIGURA 40</b>	Mapa da distribuição das infraestruturas logísticas (recintos aduaneiros) no Brasil, 2023.	283
<b>FIGURA 41</b>	Mapa da distribuição das infraestruturas logísticas (Recintos aduaneiros) nas regiões geográficas intermediárias da área de estudo brasileira, 2023.	284
<b>FIGURA 42</b>	Entrada e instalações do E-Valley em Cambrai-Épinoy, destacando a infraestrutura logística moderna em visita técnica – dezembro de 2023.	286

<b>FIGURA 43</b>	A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto das áreas metropolitanas, industriais e tecnológicas da Europa Ocidental.	288
<b>FIGURA 44</b>	Infraestruturas de transbordo e armazéns da Plataforma Multimodal Delta 3 entre o tecido rural e urbano no Norte da França.	289
<b>FIGURA 45</b>	Porto Fluvial de Lille no Canal de la Deûle, em Lille, em visita técnica – fevereiro de 2024.	291
<b>FIGURA 46</b>	Vista do porto industrial de Dunkerque, França, destacando a infraestrutura portuária e as instalações industriais em visita técnica – dezembro de 2023.	292
<b>FIGURA 47</b>	Estação Ferroviária Lille Europe (parte inferior esquerda) e Torre de Lille, em forma de L (parte superior esquerda), torre de escritórios localizada no distrito comercial de Euralille (direita) em visita técnica – dezembro de 2023.	295
<b>FIGURA 48</b>	Infraestrutura do pátio de acesso ao Eurotúnel com as bandeiras da França e do Reino Unido unidas em comemoração aos 25 anos da inauguração do Eurotúnel (2019) em visita técnica – dezembro de 2023.	296
<b>FIGURA 49</b>	Mapa da distribuição das redes logísticas e conectividade da França no contexto europeu.	302
<b>FIGURA 50</b>	Mapa da distribuição das infraestruturas de suporte logístico em Hauts-de-France, França com os principais Portos Europeus.	303
<b>FIGURA 51</b>	Esquema do projeto canal Seine-Nord Europe e suas conexões.	311
<b>FIGURA 52</b>	Mapa de localização do projeto canal Seine-Nord Europe em Hauts-de-France.	313
<b>FIGURA 53</b>	Organização do funcionamento dos fluxos multiescalares de uma Plataforma Logística Multimodal (PL), conforme Follmann e Horner (2007).	316
<b>FIGURA 54</b>	Ilustração do projeto e localização da Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás.	317

# LISTA DE FLUXOGRAMAS

<b>FLUXOGRAMA 1</b>	Organização dos procedimentos metodológicos adotados.	047
<b>FLUXOGRAMA 2</b>	Organização da estrutura das escalas espaciais administrativas, indicadores comparativos e dimensões escalares e suas conexões.	212
<b>FLUXOGRAMA 3</b>	Processo da metodologia de confecção dos mapas de anamorfose, considerando a relação entre os indicadores comparativos, escalas espaciais e dimensões escalares utilizadas.	234

# LISTA DE GRÁFICOS

<b>GRÁFICO 1</b>	Comércio mundial de mercadorias entre 1968 a 2017.	057
<b>GRÁFICO 2</b>	Evolução da Rede Rodoviária e Ferroviária no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).	103
<b>GRÁFICO 3</b>	Rede rodoviária pavimentada no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).	125
<b>GRÁFICO 4</b>	Distribuição absoluta de infraestruturas aduaneiras no Brasil, 2023.	276
<b>GRÁFICO 5</b>	Comparação da porcentagem de infraestruturas aduaneiras entre a área de estudo e o Brasil, 2023.	277

# LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 1</b>	Relação das principais rodovias federais analisadas.	126
<b>QUADRO 2</b>	Indicadores Comparativos para análise das Regiões Intermediárias.	196
<b>QUADRO 3</b>	Definições dos níveis de escala espacial administrativa para análise comparativa.	199

<b>QUADRO 4</b>	Definições das dimensões escalares comparativas a partir da associação dos indicadores comparativos com as escalas espaciais administrativas comparativas.	210
<b>QUADRO 5</b>	Dimensões escalares e indicadores utilizados nas escalas espaciais administrativas do Brasil e França.	211
<b>QUADRO 6</b>	Organização da confecção dos mapas de anamorfose a partir dos indicadores comparativos, escalas espaciais e dimensões escalares utilizadas.	233
<b>QUADRO 7</b>	Infraestruturas Logísticas na área de estudo das Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE do Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, 2023.	274
<b>QUADRO 8</b>	Principais infraestruturas logísticas na área de estudo em Hauts-de-France, França, 2023.	298
<b>QUADRO 9</b>	Empresas transnacionais com operações nas regiões de estudo.	308

## LISTA DE TABELAS

<b>TABELA 1</b>	Ingresso de investimentos internacionais no Brasil - 1955 a 1962 (em Milhão US\$).	113
<b>TABELA 2</b>	Participação do capital estrangeiro por setores econômicos em 1960.	114
<b>TABELA 3</b>	Participação em investimentos das multinacionais automobilísticas que entraram no Brasil - Instrução nº 113 entre os anos de 1955 a 1966.	115
<b>TABELA 4</b>	Volumes e participações da logística no emprego assalariado, por região francesa, 2020.	191
<b>TABELA 5</b>	Comparação das dimensões territoriais, populacionais e econômicas entre as escalas espaciais administrativas.	216

# LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ANTT</b>	Agência Nacional de Transportes Terrestres (Brasil).
<b>APEREAU</b>	Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (França).
<b>ARCUS</b>	Actions en Régions de Coopération Universitaire et Scientifique (França).
<b>BNDES</b>	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (Brasil).
<b>BR</b>	Rodovias Federais do Brasil (Brasil).
<b>CAI</b>	Complexo Agroindustrial.
<b>CEE</b>	Comunidade Econômica Europeia.
<b>CEPAL</b>	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe.
<b>CNRS</b>	Centre national de la recherche scientifique (França).
<b>CREDA</b>	Centre de Recherche et de Documentation sur les Amériques (França).
<b>CNT</b>	Confederação Nacional de Transportes (Brasil).
<b>DATAR</b>	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et l'action régionale (França).
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Brasil).
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (França).
<b>EUROSTAT</b>	Statistical office of the European Union - Escritório de Estatísticas da União Europeia (Europa).

<b>FAPEMIG</b>	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais.
<b>FCA</b>	Ferrovia Centro Atlântica.
<b>FEDER</b>	Fonds européen de développement régional (Europa).
<b>FNADT</b>	Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (França).
<b>FSE</b>	Fonds social européen plus (Europa).
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Brasil).
<b>IFG</b>	Institut Français de Géopolitique (França).
<b>IGC-UFMG</b>	Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais.
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Études Économiques (França).
<b>IPEA</b>	Instituto de Pesquisa Economica Aplicada (Brasil).
<b>MERCOSUL</b>	Mercado Comum do Sul.
<b>MT</b>	Ministérios dos Transportes (Brasil).
<b>NUTS</b>	Nomenclature des Unités territoriales statistiques (Europa).
<b>OMC</b>	Organização Mundial do Comércio.
<b>ONTL</b>	Observatório Nacional de Transporte e Logística (Brasil).
<b>PGF</b>	Plano General de Ferrocarriles (Argentina).

<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto.
<b>PLMG</b>	Plataforma Logística Multimodal de Goiás
<b>PND</b>	Planos Nacionais de Desenvolvimento (Brasil).
<b>PNLT</b>	Plano Nacional de Logística e Transportes (Brasil).
<b>RTE-T</b>	Redes transeuropeias de Transportes (Europa).
<b>SITRAM/DREAL</b>	Serviço de Informações de Transporte do Ministério da Ecologia, Desenvolvimento Sustentável e Energia (França).
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Français (França).
<b>SPL Euralille</b>	Sociedade Pública Local Euralille (França).
<b>SUMOC</b>	Superintendência da Moeda e do Crédito (Brasil).
<b>TGV</b>	Train à grand Vitesse (Trem de Alta Velocidade) (França).
<b>UE</b>	União Europeia.
<b>UEG</b>	Universidade Estadual de Goiás.
<b>UF</b>	Unidade Federativa (Brasil).
<b>UFU</b>	Universidade Federal de Uberlândia.
<b>UPHF</b>	Université Polytechnique Hauts-de-France.
<b>USP</b>	Universidade de São Paulo.

**VLI**

VLI Multimodal - antigo acrônimo para Valor da Logística Integrada (Brasil).

**ZIRST**

Zone for Innovation and Scientific and Technological Development (França).

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	025
<b>CAPÍTULO I</b>	
A LOGÍSTICA COMO INSTRUMENTO DE ESCALA COMPARATIVA NA APROXIMAÇÃO BRASIL-FRANÇA .....	050
1.1 A essencialidade das redes logísticas na articulação dos Estados-Nacionais na globalização.....	051
1.2 A geoestratégia da logística contemporânea: o papel das redes logísticas no entendimento de <i>ajustes espaciais</i> .....	061
1.3 A logística como Escala e ferramenta de aproximação na análise das <i>situações geográficas</i> .....	075
<b>CAPÍTULO II:</b>	
A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA DE TRANSPORTES E SUA DIMENSÃO GEOPOLÍTICA.....	084
2.1 Os projetos logísticos na articulação do território brasileiro e os <i>ajustes espaciais</i> geoestratégicos .....	085
2.1.1 O Projeto Territorial de Integração Nacional no interior do Brasil.....	100
2.2 A <i>situação geográfica</i> do território francês como <i>carrefour</i> articulador da logística europeia.....	131
2.2.1 A reconversão territorial no Norte da França: a criação de um “entroncamento europeu”.....	156
<b>CAPÍTULO III:</b>	
LOGÍSTICA E GEOESTRATÉGIA: A ANÁLISE DE REGIÕES INTERMEDIÁRIAS NO BRASIL E NA FRANÇA COMO <i>SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS</i> DE INTEGRAÇÃO NA GLOBALIZAÇÃO.....	169
3.1 Logística e Regiões Intermediárias: análise multiescalar na aproximação comparativa entre Brasil e França.....	172
3.2 Geoestratégia e Logística nas Regiões Intermediárias: Convergência e Integração na dinâmica multiescalar das redes globais .....	253
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	322
REFERÊNCIAS .....	326
APÊNDICE .....	350

# INTRODUÇÃO:

---

A investigação científica no âmbito da Geografia, em sua essência, busca desvendar as complexas relações entre a sociedade e o espaço que o circunda. Nesse contexto, a organização espacial do território desponta como um tema de profundo interesse, pois revela as materialidades que moldam esse espaço e influenciam diretamente a vida das sociedades. A investigação geográfica busca compreender essas interações, analisando como diferentes elementos e processos moldam o espaço. Nesse cenário, a organização espacial do território desponta como um tema de profundo interesse, pois revela as materialidades que moldam esse espaço e influenciam diretamente a vida das sociedades. A investigação geográfica busca compreender essas interações, analisando como diferentes elementos e processos moldam o espaço. Nesse contexto, surgem diversas perguntas fundamentais que orientam a pesquisa: por que as formas espaciais se configuram de determinada maneira? Qual o motivador para essa organização? Quais as forças políticas que organizam essas materialidades? É possível identificar processos semelhantes em outros países?

A tese intitulada "*A logística de transportes enquanto Ajuste Espacial: Regiões Intermediárias geoestratégicas no Brasil e na França na articulação de seus blocos econômicos*" propõe uma análise do conceito de *ajuste espacial*, conforme discutido por Harvey (2005), aplicado nas regiões intermediárias<sup>1</sup> em estudo. A análise se concentra em duas regiões intermediárias, onde os fixos e os fluxos, somados aos projetos geoestratégicos da logística, oferecem uma base para estabelecer uma escala comparativa entre Brasil e França, considerando, sobretudo, suas dimensões em diversos níveis de escalas em que agem nesses territórios. Essas regiões consistem na região administrativa de Hauts-de-France, na França, e uma região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais, no Brasil.

---

<sup>1</sup> A utilização do termo *regiões intermediárias* aplicada a tese, não se baseia no sentido meramente administrativo, pelo qual o espaço geográfico é delimitado pelas Instituições formais para ser moldado por políticas públicas e/ou habitantes sujeitos a apropriação do espaço. Esse conceito será utilizado no sentido econômico e capitalista, em que ou sobre os quais um fenômeno se desenvolve (capitalismo, atividade logística) e que são por vezes maiores ou menores que as unidades administrativas oficiais dos órgãos públicos. Trata-se, todavia, de um sentido diferente daquele das noções legadas pela geografia regional, com características geográficas de um lugar resultantes das relações com outros lugares, mas sim vinculada à noção de *evento*, conforme Santos (2006, p. 115). Para o autor, o evento é um veículo de uma ou algumas das possibilidades existentes no mundo, na formação socioespacial, na região, que se depositam, isto é, se geografizam no lugar, o qual supõe uma localização material e relacional (sítio e situação), além do momento da sua construção e seu movimento histórico.

Julga-se conveniente destacar que a presente tese se insere no âmbito de um projeto de cooperação bilateral entre Brasil e França denominado *Logística, Cidades Sustentáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)*. Este projeto resulta do Programa Institucional de Internacionalização da Universidade Federal de Uberlândia (UFU-CAPES.PrInt), cujo objetivo principal é promover a internacionalização da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) por meio de ações articuladas e convergentes com os Programas de Pós-Graduação (PPGs), em consonância com o Plano Institucional de Internacionalização da UFU (PrInt-UFU). O projeto está alinhado com o eixo temático "*PI-Construção de cidades saudáveis: saúde, população e dinâmica social*" do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFU com a parceria internacional realizada com a Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF), por meio do Laboratoire de Recherche Sociétés & Humanités (LARSH). Esta colaboração a qual a tese está inserida, tutorada pela professora Doutora Rita de Cássia Martins de Souza (UFU) e pelo professor Doutor Guillaume Schmitt (UPHF), busca a compreensão da organização espacial e as estratégias que orientam a rede logística contemporânea presentes na região que compreende o *Roteiro da Missão Cruls*, recorte territorial localizado ao oeste do território brasileiro, e os Departamentos de Nord e Pas-de-Calais na região de Hauts-de-France, França, objeto de estudo da tese. Justifica-se este esforço do projeto no sentido de compreender como se comportam duas regiões distintas em termos de suas formações sociais (uma região compreendida pelos países centrais e outra por um país periférico) mediante o desenvolvimento da globalização que rege os projetos territoriais. Esta colaboração foi essencial na compreensão dos projetos logísticos como elementos de *ajustes espaciais* geoestratégicos no ordenamento territorial e na projeção geopolítica de Brasil e França.

A tese, portanto, é uma das reflexões e resultado presentes no Projeto de Cooperação, sendo uma "pedra fundamental" ao oferecer o entendimento e a dimensão comparativa ao projeto, proporcionando uma base teórica e metodológica para a análise das dinâmicas logísticas e geoestratégicas que afeiçoam as áreas de pesquisa no Brasil<sup>2</sup> e na França. Essa expressão, "pedra fundamental", refere-se à importância da tese em fornecer resultados que permitem desenvolver as reflexões presentes no projeto bilateral.

---

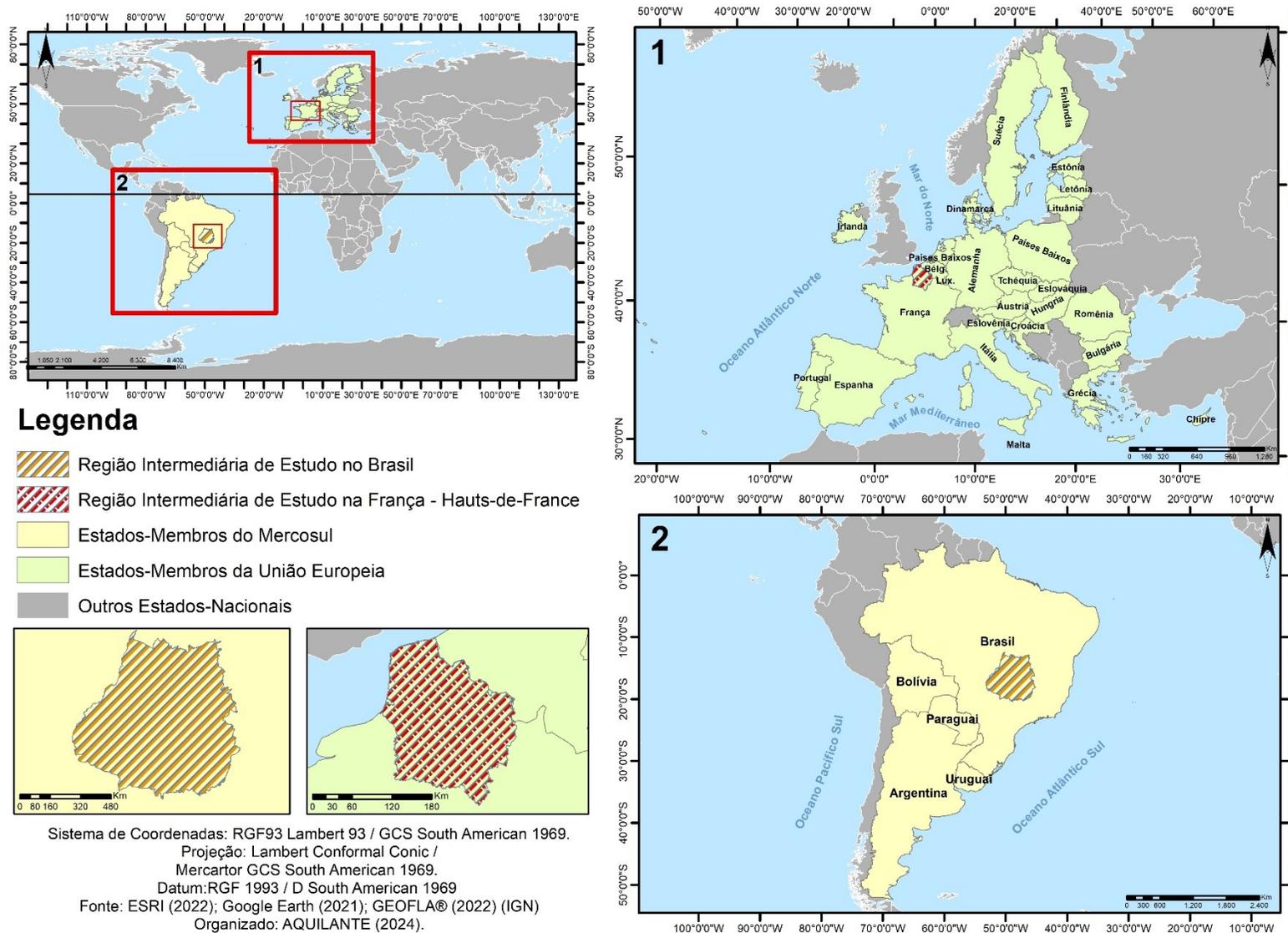
<sup>2</sup> O recorte brasileiro é composto a partir da regionalização do Roteiro da Missão Cruls proposta por Souza e Pedrosa (2016) e rediscutida no projeto Capes PrInt. Essa proposição já indica a importância geoestratégica dessa regionalização na integração do território brasileiro. Todavia, para a obtenção de dados oficiais para os estudos comparativos, essa proposição foi redimensionada na Tese, considerando as regiões geográficas intermediárias do IBGE.

A escolha das regiões intermediárias no Brasil e na França se justifica pela representatividade dessas áreas em seus contextos de intermediação dos fluxos que essas regiões apresentam. No Brasil, inspirando-se no *Roteiro da Missão Cruls* proposta em Souza; Pedrosa (2016) a região entre o Distrito Federal e Minas Gerais se destaca pela importância na articulação dos fluxos de escoamento de produtos do agronegócio e na conexão com grandes centros econômicos como São Paulo e Rio de Janeiro. Na França, Hauts-de-France desempenha um papel crucial ao conectar centros econômicos e facilitar a integração com o mercado europeu.

Embora as infraestruturas e a densidade técnica dessas regiões sejam diferentes, a situação geográfica como regiões de intermediação de fluxos entre áreas centrais permite uma comparação efetiva dentro da ação da logística na globalização instalam-se instrumentos geoestratégicos, revelando os ajustes espaciais.

Assim, essas áreas foram escolhidas por suas características representativas no estudo logístico de cada país, permitindo uma investigação sobre como as estratégias logísticas moldam as relações dentro de seus respectivos blocos econômicos: Mercado Comum do Sul (Mercosul) e União Europeia, conforme ilustrado pela Figura 1.

Figura 1 – Mapa de localização das áreas de estudo e seus contextos regionais.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Desde a década de 1970, durante o período da globalização, a logística tem desempenhado um papel decisivo no ordenamento territorial, influenciando diretamente a vida das sociedades e a organização espacial dos territórios. Esta investigação científica visa desvendar as complexas relações entre a sociedade e o espaço, revelando as materialidades que moldam esse espaço.

No Brasil, a vasta extensão territorial e as complexidades geográficas apresentam desafios logísticos únicos, especialmente na região entre o Distrito Federal e Minas Gerais. Aqui, as rodovias e ferrovias desempenham um papel central na eficiência da movimentação de mercadorias e no acesso a mercados internacionais e na integração do Mercosul<sup>3</sup>. Já na França, a região de Hauts-de-France é caracterizada por sua localização estratégica e conexões vitais para o comércio intraeuropeu, destacando-se como um nó logístico crucial para a União Europeia. Ao aprofundar nesse estudo, é possível compreender não apenas as dinâmicas logísticas em si, mas também o impacto delas na estruturação do território e na articulação geopolítica dos países envolvidos.

Face ao exposto, o estudo e as análises sobre *ordenamento do território*, mote desta pesquisa, necessitam da compreensão dos *objetos geográficos* e do *sistema de ações* aparelhados na contemporaneidade. É fundamental que sejam articuladas também as relações de poder pensadas e organizadas por agentes sociais, políticos e econômicos manifestadas na formação do território, demonstrando o caráter geoestratégico evocado nessa relação.

Não obstante, o ordenamento territorial e sua correlação com a geoestratégia constitui um tema essencial à Geografia, sobretudo porque a análise do *território* assume uma dimensão importante para o entendimento da reprodução das relações socioeconômicas e políticas. No ordenamento do território, as redes – que engendram os fluxos – são determinantes na produção dos espaços, ao permitir as condições de acesso, valorização e fluidez, organizando a produção geoestratégica pelo Estado e pelos agentes privados. Percebe-se que a ampliação e a modernização dessas infraestruturas de transportes estiveram e estão articuladas com as estratégias dos grupos sociais e políticos e dominantes, que as implantam e delas se utilizam para maior acumulação de capital e *vis a vis*, articulação e controle territorial. Vislumbra-se assim, o caráter de poder e de ordenamento territorial das redes e das infraestruturas de

---

<sup>3</sup> Os membros fundadores do Mercosul são Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, signatários do Tratado de Assunção de 1991. Este estudo considerou a inclusão do Estado Plurinacional da Bolívia, efetivada no início de 2024, para a obtenção de dados, sistematização e análises. A Venezuela aderiu ao bloco em 2012, mas está suspensa, desde dezembro de 2016, por descumprimento de seu Protocolo de Adesão e, desde agosto de 2017, por violação da Cláusula Democrática.

transportes discutido em Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987), as quais são acionadas pela logística como elementos de poder e gestão na globalização.

Sob essa lógica, as redes – aqui destacadas as de transportes – cabe ordenar, comunicar e modernizar o território. Elas constituem-se como um *objeto geográfico* elementar para estimular o *sistema de ações* conforme proposto por Santos (2006) como os fluxos de capitais, pessoas, mercadorias, bens e informações, acionando e articulando novos espaços sob a lógica de acumulação e reprodução do capital, segundo o ordenamento do Estado e das intenções dos grupos hegemônicos. Dessa forma, o processo de criação das redes e sua utilização, considerando a infraestrutura no território, porém também sua gestão, tornam-se características essenciais na formação da logística contemporânea, a qual, cumpre papel fundamental na globalização e configura um elemento essencial à organização da sociedade capitalista.

Tendo o *território* como categoria central na análise e considerando a relação intrínseca da geoestratégia na formação territorial, esta tese de doutorado possui como eixo norteador um estudo sobre a logística de transportes e sua aplicação geoestratégica sobre os territórios. Para tanto, articula-se o conceito de *ajuste espacial*, proposto por Harvey (2003, 2005), à luz da logística de transportes. Examina-se, assim, duas *situações geográficas*, nas quais a logística desempenha papel decisivo sobre o ordenamento do território, sobretudo após a década de 1970. A investigação tem como base as políticas territoriais direcionadas à logística e ao seu ordenamento do território, utilizadas no Brasil e na França, com o intuito de desenvolverem *ajustes espaciais* no cerne da formação e articulação dos blocos econômicos regionais.

Neste sentido, ao serem interpretados como possíveis *ajustes espaciais*, os projetos e as instalações logísticas, desempenham papéis geoestratégicos de conexão do território para a constante consolidação dos respectivos blocos econômicos. Em outras palavras, a tese propõe analisar a logística contemporânea como instrumento de *ajuste espacial*, em duas áreas estratégicas em termos da organização territorial a partir de suas redes de transportes.

Sob essa ótica, aventa-se a hipótese que a criação de projetos logísticos sobre os territórios são instrumentos geoestratégicos ou geopolíticos e que, na globalização, são aplicados pelos respectivos Estados como *ajustes espaciais*. A logística de transportes, nessa perspectiva, cumpre uma importante função no ordenamento territorial, sendo geoestratégica na intensidade com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam e se reproduzem. Supõe-se, então, que esse dinâmico papel da logística de transportes, na esfera dos *objetos* e das *ações*, pode ser associado aos *ajustes espaciais* de Harvey (2005). Nesse contexto, revela-se a problemática deste trabalho, em que os projetos logísticos podem ser compreendidos como uma série de geoestratégias relacionadas ao *ajuste espacial*, resultando no ordenamento

do território para a valorização espacial, para a densidade de *sistema de objetos e de sistema de ações* - conforme Santos (2006).

Particularmente, considera-se que esses projetos procuram estimular o ordenamento do território brasileiro e francês, promovendo a condução da integração das infraestruturas logísticas para a consolidação de seus respectivos blocos econômicos. Essa ação tem como perspectiva projetar o território brasileiro como um articulador no sul da América e o território francês, como um importante ponto de conexão na União Europeia. Tais territórios nacionais poderiam então ser um elemento de *conexidade* como indica Dupuy (1987) com fortes possibilidades de *ajustes* na globalização.

Diante da necessidade da análise do processo de globalização, elegendo a ação da logística e das redes nesse processo, além de pensar exatamente no contexto da globalização e da ação geoestratégica da formação e ação das redes, avaliando o contexto do *desenvolvimento desigual e combinado* – no que se refere à logística contemporânea com suas estratégias de ordenamento territorial – é que foram selecionados dois territórios com formações socioespaciais distintas, porém articulados aos projetos geoestratégicos da logística. Ao eleger-se regiões intermediárias no Brasil e na França, enquanto *situações geográficas* ímpares, em seus respectivos níveis de complexidade, tem-se como possibilidade de estudo a articulação desses Estados a suas respectivas organizações regionais: Mercosul e União Europeia. Em outras palavras, destaca-se que os processos que regem a dinâmica nas duas áreas, movidos pelos interesses do capital na globalização, aproximam-nas enquanto áreas geoestratégicas em duas diferentes escalas: uma em nível do Estado brasileiro com suas intenções de fortalecer a sua unidade territorial e sua projeção para o Mercosul; outra em nível do Estado francês, cuja importância é crucial para a manutenção da integração da União Europeia e suas intenções de consolidar o pacto europeu.

Nessa perspectiva, a despeito de Brasil e França constituírem-se como Estados Nacionais com formações sociais tão distintas, em termos de escala de atuação do capitalismo global, os projetos logísticos desenvolvidos nos dois territórios e a ação dos sistemas de objetos da logística, estão diretamente relacionados às geoestratégias de formação de seus blocos econômicos, bem como à necessidade de integração na globalização e, por consequência, de instalação e construção de materialidades que formam estruturas modernizantes. Neste contexto, embora Brasil e França se configurem como Estados Nacionais com formações sociais bastante diferentes, os projetos logísticos desenvolvidos em ambos os territórios e a atuação dos sistemas de objetos logísticos estão intimamente ligados às geoestratégias de formação de seus respectivos blocos econômicos. Além disso, tais projetos e sistemas refletem

a necessidade de integração na globalização e, conseqüentemente, a instalação e construção de infraestruturas que promovem a modernização. Essa análise revela como os países, apesar de suas distinções, buscam se posicionar no cenário global por meio de estratégias logísticas que não apenas respondem às demandas econômicas internas, mas também às dinâmicas globais do capitalismo. As iniciativas logísticas são, portanto, cruciais para fortalecer suas posições dentro dos blocos econômicos a que pertencem (Mercosul para o Brasil e União Europeia para a França) e para se adaptarem as novas demandas impostas pela globalização, criando e modernizando suas infraestruturas para melhor competirem no mercado global.

Considera-se, ainda, que a aplicação do conceito de *ajuste espacial* relacionado à logística de transportes – importante reflexão da pesquisa – parte do pressuposto de que o território é reestruturado nesse processo via organização planejada dos espaços, por meio de interesses diversos do capital em termos transnacionais, entre atores hegemônicos do sistema, corporações transnacionais, Estado e sociedade civil. O *ajuste espacial* admite 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. Em outras palavras, Harvey (2003, 2005) aponta que o *ajuste espacial* pode ser compreendido como solução à superacumulação de capital, à dinamização e à valorização produtiva de novos espaços através da reprodução ampliada gestada de forma geoestratégica pelo Estado e pelas transnacionais.

Dessa forma, esta pesquisa justifica-se ao permitir uma reflexão sobre como o capital global se manifesta em duas áreas distintas, com níveis de atuação diferentes, mas mantendo o desenvolvimento desigual e combinado que conecta a ação da logística nesses dois territórios. Ou seja, a proposta é justamente uma análise que busca compreender a lógica do funcionamento ordenado do desenvolvimento desigual e combinado, bem como a aplicação do conceito de *ajuste espacial*, ao considerar a logística de transporte como um elemento geoestratégico.

Essa abordagem possibilita entender como as estratégias logísticas se configuram para atender tanto às demandas locais quanto às exigências globais. A análise do desenvolvimento desigual e combinado revela como as disparidades entre Brasil e França são geridas e exploradas pelo capital global, ao mesmo tempo que aponta para as convergências nas práticas logísticas que servem a uma lógica capitalista global. O conceito de *ajuste espacial* torna-se crucial para examinar como a infraestrutura de transporte é adaptada e transformada para otimizar a circulação de mercadorias e capital, evidenciando o papel central da logística na integração dos territórios à economia global.

Considera-se que o avanço da ciência sobre as técnicas e a sua evolução para novas tecnologias favorecem a transformação e a modernização dos meios de transportes e de suas

redes, pelo qual se estabelece uma relação entre o aperfeiçoamento dos sistemas de transportes com a evolução técnica. Ou seja, o avanço das redes de transportes está vinculado com a expansão do capital financeiro/informacional, organizando, estruturando e projetando, sobre os territórios, elementos materiais e de gestão para a sua consolidação. 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.

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. Nesse contexto, 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; CASTILLO, 2013).

Refletindo exatamente no sentido e na importância da logística e das redes de transportes globais para o funcionamento da globalização em territórios tão singulares, que reside a problemática da tese. Como considerar territórios de dimensões de escala gráfica tão distintas? Como averiguar Estado-Nacionais, com formações sociais e territoriais particulares, como o caso de Brasil e França nessa análise? Como examinar o *ajuste espacial* em territórios com implicações sociais e processos territoriais com escalas diferentes? A resposta para essas indagações começa a ser trilhadas, quando se considera na análise, que ambos territórios eleitos para a análise, oferecem *situações geográficas* em que as instalações logísticas e projetos territoriais existentes, 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 e que conecta as duas áreas, mesmo que evidentemente em condições diferentes, no mesmo processo histórico e econômico que consiste na globalização.

Em ambos os casos, Brasil e França, assiste-se 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*<sup>4</sup> é colocada em evidência, reforçando o caráter geoestratégico da logística como um instrumento para o ordenamento do território.

Dessa forma, quando se revela essa possibilidade comparativa, que se dá pela função e projeção que esses territórios oferecem ao funcionamento do processo de globalização ao considerar a logística contemporânea, não é prudente realizar um estudo comparativo da dimensão da escala gráfica, em que se considera uma noção hierárquica de representação do espaço geográfico. Ou seja, não é plausível e muito menos operacional e de interesse dessa reflexão, realizar uma análise de dimensão comparativa em que o único recurso é a medida escalar. A noção de escala no desenvolvimento do trabalho, está orientada em apreender as relações socioeconômicas presentes no espaço geográfico, de modo que, mesmo em territórios distintos, coexiste uma conexão, uma relação, uma lógica que aciona e modifica esses espaços. Isso implica em tomar o espaço, ao mesmo tempo, produto das relações socioeconômicas e como produtor de relações sociais historicamente determinadas.

Notadamente, a dimensão escalar que se refere a essa discussão baseia-se no conceito de escala apresentado em Smith (1988). De acordo com o autor, a escala, enquanto recurso de análise, não deve ser vista como um recurso analítico de medida, proporções e representações gráficas. A dimensão de escala estabelecida é de *relação*, ou melhor, como *correlação* em que se compara, se analisa e se discute elementos e dimensões das relações socioespaciais presentes. A escala aqui deixa de ser uma noção meramente cartográfica. Para Smith (1988) a escala passa a ser um conceito integrado a uma teoria (a do *desenvolvimento desigual*, por exemplo) que procura dar coerência e entendimento à produção do espaço geográfico em diferentes níveis interligados pela dinâmica do capital.

Essa relação estabelecida entre a noção de *escala* em Smith (1988) e o capitalismo, é substancial para o desenvolvimento deste projeto, uma vez que, o sistema imprime um espaço-economia cada vez mais integrado e organizado, como ilustra o processo de globalização. Essa integração e organização do sistema só podem ser compreendidas através das *escalas geográficas* que analisam as correlações, as dinâmicas e não só a dimensão factual do espaço. Neste sentido, a escala é o artifício para estabelecer a análise da relação França e Brasil. Em vista disso, a escala permite compreender os processos de globalização e a geoestratégia presente no Brasil e na França no que concerne à logística de transportes como produto e meio das relações capitalistas e de seu funcionamento global. Ademais, é válido destacar que a proposta de tese está justamente – ao considerar os projetos logísticos como *ajustes espaciais*

---

<sup>4</sup> Conforme proposição de Silveira (1999) em “Uma situação geográfica: do método à metodologia”. In: **Revista Território** (1999).

em dois Estados Nacionais diferentes – analisar como o capital se apresenta na globalização ao manter o *desenvolvimento desigual e combinado*, fenômeno que só pode ser decodificado por meio de uma análise multiescalar, conforme proposição de Smith (1988).

Destarte, o esforço da tese consiste em compreender a logística de transportes, enquanto uma possibilidade de aplicação de *ajustes espaciais* no Brasil e na França, a partir da investigação de duas regiões intermediárias, nas quais a logística desempenha papel decisivo no ordenamento do território, desde a década de 1970. Tem-se como possibilidade de estudo a *situação geográfica* de regiões intermediárias onde os fixos e os fluxos oferecem condições de estabelecer a escala comparativa na aproximação entre Brasil e França. Em outras palavras, explora-se como área de estudo a análise dessas regiões geoestratégicas no âmbito logístico, visando estabelecer uma escala comparativa que permita aprofundar a compreensão das abordagens logísticas entre Brasil e França. Esses dois Estados Nacionais escolhidos, apresentam Projetos de Estado relacionados com a logística contemporânea sobre seus territórios, tornando-os essenciais na articulação de seus respectivos blocos econômicos: a) para o Brasil e sua intenção estratégica de liderança de poder na América do Sul e b) França na consolidação do pacto europeu da União Europeia.

Assim, considerando o exposto, organiza-se o seguinte objetivo geral: compreender como a logística de transporte atua como um *ajuste espacial* geoestratégico no ordenamento territorial e nas intencionalidades geopolíticas de Brasil e da França dentro de seus respectivos blocos econômicos, Mercosul e União Europeia, através da análise comparativa entre a região administrativa de Hauts-de-France na França e uma região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais no interior do Brasil. Nesse cenário, a logística de transporte emerge como um fator crucial na compreensão das estratégias geopolíticas desses países no contexto da globalização e de seus respectivos blocos econômicos. Para isso, é necessário seguir um caminho metodológico que possa:

- a) Identificar quais são os elementos da logística de transportes que se configuram como *ajustes espaciais* dentro das espacialidades das *situações geográficas* em análise.
- b) Analisar as características geográficas e econômicas das regiões de Hauts-de-France e da região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais, destacando suas representatividades no contexto nacional;
- c) Comparar as Estratégias Geoestratégicas: Realizar uma análise comparativa das estratégias geoestratégicas de logística de transporte entre Brasil e França, identificando semelhanças e diferenças nas abordagens adotadas por ambos os países

para integrar suas regiões intermediárias nos blocos econômicos do Mercosul e da União Europeia.

d) Explorar as Intencionalidades Geopolíticas: Examinar as intencionalidades geopolíticas por trás das estratégias logísticas de transporte, avaliando como Brasil e França utilizam essas estratégias para alcançar objetivos específicos de desenvolvimento econômico e político dentro dos contextos regionais e globais.

Além do atual projeto que a tese está vinculada – o projeto de cooperação bilateral entre Brasil e França denominado *Logística, Cidades Sustentáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)* – desenvolvido dentro do Programa Institucional de Internacionalização da Universidade Federal de Uberlândia (UFU-CAPES.PrInt), essa reflexão é também fruto de outras antigas parcerias entre os Governos do Brasil e da França, especificamente entre os departamentos de Nord e Pas-de-Calais, localizados na região de Hauts-de-France e o estado de Minas Gerais, que desde 2014 têm produzido resultados significativos para a formulação da ideia central desta tese. O acordo de cooperação franco-brasileiro, denominado “Riquezas Compartilhadas” (*Richesses en partage*) projeto de pesquisa internacional financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e pelo Conselho da região Hauts-de-France, permitiu a análise inicial de um diagnóstico territorial, identificando e valorizando diversas formas de riqueza. O Eixo 5 desse projeto, denominado “Regiões Industriais e Mineração” foi coordenado pelo Professor Dr. Guillaume Schmitt (UPHF) e pela Professora Dra. Rita de Cássia Martins de Souza (UFU), os quais orientaram as discussões que sustentam a tese. Este acordo de cooperação, centrado na atividade de mineração, envolveu regiões tradicionalmente caracterizadas por uma forte especialização econômica, refletida na organização social e territorial das duas áreas. Os resultados dessa rede de colaboração geraram o livro *Richesses en partage au Brésil et en France: Approches socio-spatiales croisées dans le Minas Gerais et le Nord-Pas de Calais* – “Riquezas Compartilhadas no Brasil e na França: Abordagens socioespaciais cruzadas em Minas Gerais e no Nord-Pas de Calais”<sup>5</sup>. Assim, a análise das estruturas geográficas em questão foi essencial para discutir possíveis elementos de cooperação, reconversão, crescimento econômico e desenvolvimento social em ambos os territórios.

---

<sup>5</sup> BOSREDON, P., DUMONT, F., DINIZ, A., & MELA, A. (éds.). **Richesses en partage au Brésil et en France** (1-). Presses universitaires du Septentrion. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.103447>, éd. Richesses en partage au Brésil et en France. Villeneuve d’Ascq: Presses universitaires du Septentrion, 2020. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.103447>.

Em 2018, ocorreram dois eventos importantes de cooperação entre as equipes francesa e brasileira. Em maio, no auditório do Instituto de Geociências (IGC) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), no campus da Pampulha, em Belo Horizonte, realizou-se o Seminário Franco-Brasileiro "Riquezas Compartilhadas: o que realizamos" (*Richesses partagées : ce que nous avons réalisé*), onde foram discutidos temas como: riqueza humana e social, lugares de enriquecimento cultural, equipamentos e economia do conhecimento, riqueza social e econômica, inovações, áreas industriais e de mineração, riqueza natural, diversidade natural e social. Em junho, em Lille, França, ocorreu a apresentação das pesquisas realizadas no "Rencontres Internationales en Urbanisme de l'APEREAU pelo Programme de recherche franco-brésilien: "Richesses en partage" (Programa de pesquisa franco-brasileiro: "Riquezas Compartilhadas") com a apresentação do trabalho "Comparaison des projets territoriaux du Nord, du Pas-de-Calais et du Roteiro da Missão Cruls (Brésil) dans l'optique de la logistique contemporaine".<sup>6</sup>

Acrescenta-se que no Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, realizado em 2017, foi estabelecido o primeiro contato com o Professor Dr. Hervé Théry - Diretor de pesquisa do CNRS-Creda (Centre de Recherche et de Documentation sur les Amériques) e Professor na Universidade de São Paulo (USP-PPGH), juntamente com a Professora Dr<sup>a</sup>. Béatrice Giblin - Instituto Francês de Geopolítica (IFG), Universidade Paris 8, sinalizando novas parcerias na França e no Brasil. Em decorrência desse contato, o Professor Dr. Théry foi convidado e participou da defesa de mestrado em 2019, com o título "A logística contemporânea no Projeto de Modernização territorial: aproximações entre o Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord-Pas-de-Calais"<sup>7</sup>.

Entre 2023 e 2024, foi realizado um período sanduíche na Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF), sob a orientação do Professor Dr. Guillaume Schmitt. Durante esse período, desenvolveu-se uma parte significativa da metodologia dos estudos comparativos e a dimensão das escalas da pesquisa. Esse trabalho envolveu a coleta de dados da União Europeia (UE), França, e da região de Hauts-de-France, além da aplicação de técnicas de cartografia de anamorfose. Essas técnicas permitiram a visualização e análise de dados espaciais de maneira

---

<sup>6</sup> *Comparação dos projetos territoriais do Nord e Pas-de-Calais e Roteiro da Missão Cruls (Brasil) sob a ótica da logística contemporânea* (tradução livre).

<sup>7</sup> POLICARPO, Mauricio Aquilante. **A Logística Contemporânea no projeto de modernização territorial: aproximações entre o Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord-Pas-de-Calais (França)**. 2019. 245 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2019. DOI <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2019.2153>

inovadora, destacando as relações e disparidades regionais. A experiência na UPHF também proporcionou a oportunidade de colaborar com pesquisadores do Laboratoire de Recherche Sociétés & Humanités (LARSH), enriquecendo a pesquisa com diferentes perspectivas e abordagens metodológicas. Esse período foi fundamental para o aprofundamento dos estudos comparativos entre as regiões intermediárias do Brasil e da França, contribuindo para a construção do arcabouço teórico e metodológico desta tese.

Desse modo, esta tese apresenta resultados e reflexões de trabalhos desenvolvidos ao longo dos últimos anos, em que a análise agora volta-se para compreender a ação da logística no contexto da globalização a partir do recorte de regiões intermediárias, representativas no estudo logístico de cada país, permitindo uma investigação detalhada sobre como as estratégias logísticas, correspondem a geoestratégia do *ajuste espacial*. Ou seja, tem-se como propósito analisar, neste momento, a logística segundo uma abordagem geográfica, entendendo-a como instrumento estratégico do Estado e das corporações no período técnico-científico-informacional pós anos 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 acumulação capitalista. Nesse sentido, 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.

Neste contexto, o trabalho sistematizado na França é composto por uma estrutura metodológica com o objetivo de encontrar os dados e informações que compõe os projetos territoriais logísticos franceses instalados e a infraestrutura de suporte logístico; como o levantamento e análise do material bibliográfico; 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 Hauts-de-France*; 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; levantamento cartográfico nos órgãos e associações encontradas.

Tais procedimentos adotados na análise do território francês foram reproduzidos no Brasil, buscando levantamento e análise do material bibliográfico; levantamento e análise de documentação específica 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), o 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).

Face o exposto, o objetivo da investigação é compreender a logística de transporte enquanto elemento geoestratégico de *ajustes espaciais* em dois Estados-Nacionais distintos, porém acionados pela logística na globalização. Para isso, é necessário seguir um caminho metodológico que possa compreender o que se configura como *ajuste espacial*, identificando nas documentações analisadas esses elementos. Para tanto, fez-se necessário buscar um caminho investigativo considerando os seguintes procedimentos:

- **Definição do recorte espacial e temporal:** o recorte espacial escolhido para esta análise comparativa consiste na região administrativa de Hauts-de-France, na França, e uma região intermediária situada entre o Distrito Federal e Minas Gerais, no Brasil. Estas regiões foram selecionadas devido à sua representatividade dentro de cada país e por apresentarem características que possibilitam uma compreensão das abordagens logísticas adotadas, assim como suas implicações geopolíticas e econômicas dentro dos respectivos blocos regionais: o Mercosul e a União Europeia. O período temporal abordado nesta pesquisa compreende desde o desenvolvimento do processo de globalização até os dias atuais, destacando-se as transformações ocorridas na logística de transporte e sua influência nas estratégias geopolíticas do Brasil e da França. Essa abordagem temporal permite uma análise das mudanças ocorridas ao longo do tempo e como essas mudanças moldaram as dinâmicas regionais e globais. Portanto, o recorte espacial e temporal definido para esta pesquisa engloba as regiões intermediárias entre o Distrito Federal e Minas Gerais no Brasil e a região de Hauts-de-France na França, durante o período da globalização a partir da década de 1970 até os dias atuais. Esse recorte permite uma análise comparativa detalhada das estratégias logísticas adotadas por esses países e sua influência nas relações geopolíticas e econômicas regionais e globais.
- **Definição da abordagem de Pesquisa:** a definição da abordagem de pesquisa envolveu a utilização de metodologias quantitativa, qualitativa, comparativa/multiescalar e crítica. Essa abordagem permitiu a análise das dinâmicas logísticas e geoestratégicas em ambas as regiões intermediárias, Brasil e França. A escolha desta abordagem foi motivada pela necessidade de compreender fenômenos complexos em contextos específicos, com ênfase particular na perspectiva multiescalar. A análise multiescalar é essencial para entender a dinâmica territorial, pois permite capturar a coexistência de múltiplas dinâmicas que interagem simultaneamente no território. Ao abordar diferentes níveis territoriais, desde os blocos econômicos até as regiões intermediárias, essa

perspectiva possibilita uma triangulação de múltiplas fontes de dados. Essa triangulação é crucial para a análise comparativa detalhada das duas regiões, oferecendo uma visão abrangente e aprofundada das interações entre as infraestruturas logísticas e as estratégias geopolíticas que moldam o desenvolvimento econômico e territorial.

- **Levantamento bibliográfico teórico-conceitual:** levantamento de obras acadêmico-científicas, tais como livros, teses, dissertações e artigos científicos que subsidiaram o desenvolvimento da pesquisa, os quais trabalham com a aplicação do conceito de *ajuste espacial*.
- **Levantamento bibliográfico teórico de novos conceitos:** realização da pesquisa bibliográfica aprofundada sobre os conceitos de Estudo Comparado em Geografia; comparação nas ciências sociais; metabolismo urbano; fluxos e governança; logística e ordenamento do território.
- **Revisão bibliográfica e documental:** a revisão de literatura científica foi realizada utilizando bases de dados acadêmicas como Scopus, Web of Science, Período Capes e etc., focando em estudos sobre logística de transporte, ordenamento territorial, geoestratégia e globalização.
- **Levantamento bibliográfico temático:** levantamento de obras relacionadas ao tema das atividades logísticas presentes nas áreas de estudo, visou a compreensão da dinâmica e os efeitos que essa atividade suscita. Além disso, comportou a análise de documentos oficiais, relatórios governamentais e estudos de caso previamente realizados nas regiões de interesse, disponíveis em portais governamentais e instituições de pesquisa.
- **Levantamento e sistematização de dados primários:** coleta de dados primários durante apresentações, enquetes, e workshops relacionados à logística e ordenamento territorial; além da participação e observação em eventos acadêmicos, seminários e conferências onde especialistas discutem os temas relevantes ao estudo.
- **Levantamento e sistematização de dados secundários:** coleta de dados no Ministério da Infraestrutura via solicitação pelo Serviço de Informação ao Cidadão (SIC) e

Controladoria-Geral da União (CGU) para obter dossiês e projetos disponíveis nestes órgãos que não estão presentes nos sites dos referidos órgãos. Além disso, programe-se visitas técnicas a serem realizadas no Ministério da Infraestrutura, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e Agência Nacional de Aviação Civil, a fim de subsidiar a pesquisa com dados que possam ser obtidos com entrevista. Além disso, considerou-se também a coleta de dados e informações quantitativas em relatórios disponibilizadas pelos órgãos oficiais.

- **Análise Comparativa inicial:** *comparação cruzada*, em que a análise comparativa entre as infraestruturas logísticas, dados econômicos, estratégias geoestratégicas das regiões estudadas permitem identificar semelhanças, diferenças. Esta etapa envolveu a comparação direta dos dados coletados para fornecer uma visão geral das abordagens logísticas em cada contexto. Ou seja, é importante considerar nesse procedimento a definição de elementos da *situação geográfica* francesa e brasileira, utilizando diferentes indicadores e sistematização dos dados coletados em tabelas dinâmicas cruzadas e bases de dados a fim de revelar a dimensão da logística nas duas áreas de estudo e compreender esses sistemas de *objetos* e de *ações* como *ajustes espaciais* na globalização por meio:
  - Das infraestruturas logísticas que procuram demonstrar que os *ajustes espaciais* viabilizam o capital tanto na *situação geográfica* da França como no Brasil, independentemente de suas diferenças, quanto à forma de desenvolvimento econômico em curso.
  - Dos elementos engendrados pela logística de transportes que se configuram como *ajustes espaciais*.
  - Da organização espacial e sentido de integração com a formação dos nós logísticos geoestratégicos presente tanto no Brasil quanto na França.
- **Trabalho de campo nas regiões de estudo:** trabalho de campo realizado na área de estudo brasileira, em centros regionais com grandes infraestruturas de aporte logístico como Uberaba e Uberlândia em Minas Gerais, Anápolis e Goiânia em Goiás e Brasília, no Distrito Federal, além de estudo *in loco* na região Hauts-de-France, mais especificamente nos departamentos do Nord e de Pas-de-Calais, em diferentes situações da paisagem socioespacial, como Dunkerque, Valenciennes, Lille, e as cidades da bacia mineira de Nord-Pas-de-Calais, como Lens e Douai.

- **Sistematização das informações e identificação das conexões e dos “indicadores comparativos / escalas espaciais administrativas comparativas / formação das dimensões escalares comparativas”:**
  - Dos *Indicadores Comparativos*: para conduzir uma análise comparativa entre as *situações geográficas* da França e do Brasil, foram utilizados diversos indicadores e escalas espaciais a fim de aproximar as duas áreas de estudos diante de suas realidades e dimensões multiescalares que coexistem e formam a dinâmica em seus territórios. Primeiramente, foram definidos os indicadores comparativos que pudessem estabelecer uma aproximação entre as duas áreas de estudo. Mesmo sendo indicadores que apresentam certos níveis de contestações, esses indicadores foram escolhidos por apresentarem contextos mensuráveis de dados de órgãos estatísticos públicos, como o IBGE no caso brasileiro e do INSEE, no caso francês, que permitissem o trabalho de aproximação comparativa. Assim, foram escolhidos indicadores que pudessem, de certa maneira, oferecer informações comparáveis em seus modelos de obtenção dos dados entre a região francesa e a região brasileira. Nesse sentido, foram escolhidos os seguintes indicadores comparativos:
    - 1) Distância euclidiana - Métrica do Território, utilizando a superfície, a qual mensurou a área geográfica total de cada região e área de estudo, permitindo uma comparação da extensão territorial, base para a criação e distorção dos mapas de anamorfose no contexto da relativização para a aproximação das áreas;
    - 2) Riqueza Econômica Geral das Nações: Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita, pelo qual o(PIB) e o PIB per capita foram avaliados para entender a riqueza econômica geral das regiões e a renda média por habitante, fornecendo uma visão do desenvolvimento econômico e do peso da economia diretamente articulada com a atuação da logística nas aéreas;
    - 3) Demografia: Número de Habitantes e Densidade demográfica em que a análise da população considerou o número total de habitantes (população absoluta) em cada região, além da densidade demográfica, essencial para compreender a densidade populacional e as demandas logísticas;

- 4) Governança Territorial: Número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados (Km<sup>2</sup>); em que a organização administrativa foi estudada para entender a estrutura administrativa e governamental, incluindo como as regiões são administrativamente divididas e governadas, influenciando a implementação de políticas logísticas;
  - 5) Densidade das redes logísticas: comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) em cada região e Densidade das redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado - km<sup>2</sup>). Finalmente, a extensão e densidade das redes logísticas foi examinada, abrangendo a infraestrutura logística existente, como rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, para avaliar a conectividade e a eficiência do transporte além da densidade das infraestruturas em quilômetro quadrado - km<sup>2</sup> nas áreas de estudo.
- Das *escalas espaciais administrativas comparativas*: concomitante a escolha dos indicadores comparativos, estruturou-se também, as escalas espaciais consideradas na análise comparativa incluíram diferentes níveis multiescalares para a avaliação da logística nas áreas de estudo. Foram estruturados os seguintes níveis:
- 1) No nível dos blocos econômicos, a comparação se deu no contexto do Mercosul para o Brasil e da União Europeia para a França.
  - 2) No nível dos Estados-Nacionais, a análise abordou as especificidades geográficas e econômicas de cada país (Brasil e França, mais especificamente a *França Metropolitana*<sup>8</sup>).
  - 3) No nível das Unidades Administrativas, a comparação foi feita entre as Unidades Federativas (UF) do Brasil e o nível das Nomenclatura das

---

<sup>8</sup> A escolha de trabalhar com os dados e indicadores disponíveis da França metropolitana, excluindo os territórios ultramarinos, deve-se à necessidade de uma análise mais precisa e comparativa no contexto europeu. A França metropolitana está integralmente inserida no continente europeu, o que facilita a comparação direta com o Brasil em termos de infraestrutura logística e fluxos econômicos. Além disso, a região de Hauts-de-France, especificamente, destaca-se como um ponto central no entrecruzamento dos fluxos europeus, conectando importantes portos como Le Havre e Rotterdam, e sendo servida por uma extensa rede de transportes, incluindo rodovias, ferrovias e conexões de alta velocidade (TGV). Esses fatores fazem de Hauts-de-France um hub logístico essencial, o que reforça sua importância para o estudo comparativo com as regiões intermediárias do Brasil. A inclusão de dados dos territórios ultramarinos alteraria a dinâmica e o foco da análise, desviando a atenção das especificidades geoestratégicas e logísticas da França no contexto europeu.

Unidades Territoriais para Fins Estatísticos - *Nomenclature des Unités territoriales statistiques* - NUTS<sup>9</sup> 1 da Europa.

- 4) Por fim, no nível das regiões intermediárias, a análise comparativa considerou as regiões geográficas intermediárias<sup>10</sup> da área de estudo no Brasil e as NUTS 3 da Europa.
- Das *dimensões escalares comparativas*: considerando a natureza viva e dinâmica do território, caracterizada por uma multiplicidade de processos econômicos interrelacionados e não compartimentados, a formação das Dimensões Escalares Comparativas foi concebida para capturar essa complexidade e dinâmica intrínseca. Essas dimensões foram organizadas com o cruzamento das informações dos *Indicadores Comparativos* com *escalas espaciais administrativas comparativas*, resultando em quatro níveis distintos, cada um correspondendo a diferentes escalas espaciais e aspectos específicos dos processos territoriais.
- *A Dimensão Escalar 1* – Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais: aborda a riqueza econômica geral dos blocos regionais, utilizando a escala dos blocos econômicos Mercosul e União Europeia, com indicadores de Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita.
  - *A Dimensão Escalar 2* – Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais: concentra-se na riqueza econômica geral e na demografia dos Estados Nacionais, comparando as Unidades da Federação do Brasil (particularmente Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal) com as regiões NUTS 1 da Europa, em evidência com as NUTS

---

<sup>9</sup> A *Nomenclature des Unités Territoriales para Fins Estatísticos*, abreviada como NUTS (da versão em francês *Nomenclature des Unités territoriales statistiques*), é uma nomenclatura geográfica que divide o território econômico da União Europeia (UE) em regiões em três níveis diferentes (NUTS 1, 2 e 3, respectivamente, avançando de unidades territoriais maiores para menores). Acima do NUTS 1, há o nível "nacional" dos Estados-Membros. A NUTS é baseada no Regulamento (CE) nº 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de maio de 2003 sobre o estabelecimento de uma classificação comum de unidades territoriais para fins estatísticos (NUTS), que é regularmente atualizada. European Union. Regulation (EC) No 1059/2003.

<sup>10</sup> As Regiões Geográficas Intermediárias correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas. Preferencialmente, buscou-se a delimitação das Regiões Geográficas Intermediárias com a inclusão de Metrôpoles ou Capitais Regionais. Em alguns casos, principalmente onde não existiam Metrôpoles ou Capitais Regionais, foram utilizados centros urbanos de menor dimensão que fossem representativos para o conjunto das Regiões Geográficas Imediatas que compuseram as suas respectivas Regiões Geográficas Intermediárias. As Regiões Geográficas Intermediárias organizam o território, articulando as Regiões Geográficas Imediatas por meio de um polo de hierarquia superior diferenciado a partir dos fluxos de gestão privado e público e da existência de funções urbanas de maior complexidade (IBGE, 2017, p.20).

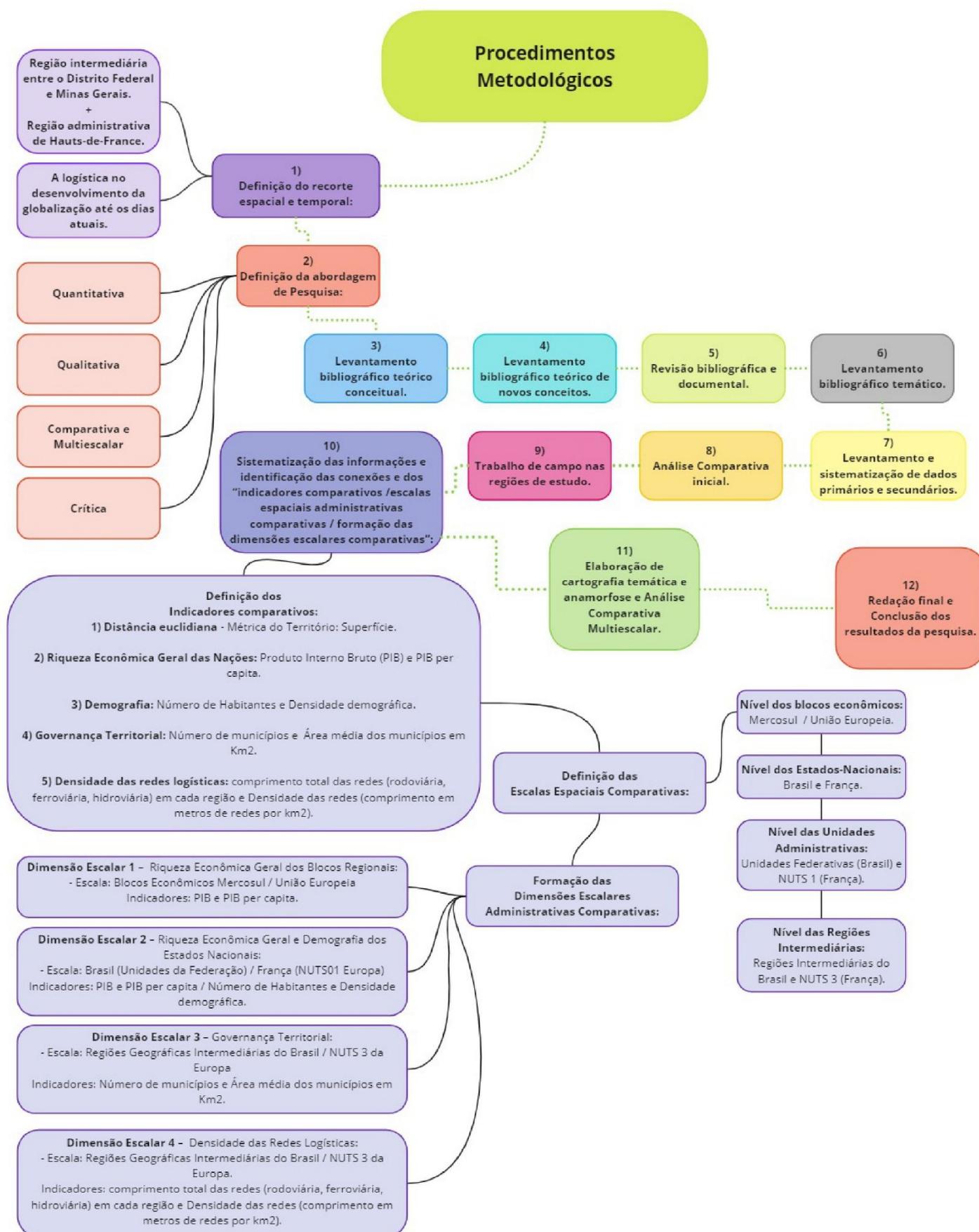
1 na França (a região administrativa de Hauts-de-France), utilizando indicadores como PIB, PIB per capita, número de habitantes e densidade demográfica.

- *A Dimensão Escalar 3 – Governança Territorial*: foca na governança territorial, utilizando a escala das regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, com indicadores como o número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados.
  - *A Dimensão Escalar 4 – Densidade das Redes Logísticas*: examina a densidade das redes logísticas, novamente nas regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, utilizando indicadores como o comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) em cada região e a densidade dessas redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado).
- 
- **Elaboração de cartografia temática**: elaboração de cartografia temática localizando as principais infraestruturas viárias e os empreendimentos logísticos atuantes no recorte geográfico a fim de indicar a condição geoestratégica dos territórios para a integração de seus blocos econômicos respectivos e a adoção geoestratégica do *ajuste espacial* aplicado à logística.
  
  - **Elaboração de cartografia de anamorfose e análise comparativa multiescalar**: Durante o processo de comparação entre Brasil e França, bem como entre a União Europeia e o Mercosul, optou-se pela utilização da técnica de anamorfose. Esta técnica consiste na representação cartográfica de dados em escala variável, permitindo a visualização das distinções geográficas por meio de distorções proporcionais ao valor do indicador analisado. Ao integrar esses níveis analíticos (*indicadores comparativos / escalas espaciais administrativas comparativas / dimensões escalares comparativas*) com a técnica da anamorfose, foi possível realizar uma análise multiescalar que reflete a complexidade e a interconectividade dos processos que estruturam o território, proporcionando uma das dinâmicas econômicas e territoriais. Em outras palavras, a técnica de anamorfose com uma abordagem multidimensional das escalas espaciais, foi possível oferecer uma análise relacional das características geográficas e socioeconômicas das regiões em estudo.

- **Redação final e Conclusão dos resultados da pesquisa:** Após a execução dos procedimentos metodológicos delineados, que envolveram desde a definição da abordagem de pesquisa até a análise comparativa dos dados coletados, emerge uma compreensão mais profunda das dinâmicas logísticas e de ordenamento territorial presentes em ambas as regiões. A metodologia adotada permitiu uma análise abrangente das diversas variáveis que influenciam a logística e o ordenamento territorial, contemplando aspectos econômicos, políticos, sociais e ambientais. A partir da análise dos resultados, foi possível elaborar uma conclusão que mostrasse que as estratégias logísticas e geoestratégicas desempenham um papel fundamental na configuração do território e na inserção global dessas regiões.

A fim de visualizar com maior dinamicidade os procedimentos metodológicos, foi organizado o fluxograma abaixo denominado Fluxograma 1:

**Fluxograma 1 – Organização dos procedimentos metodológicos adotados.**



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Para efeitos de apresentação geral da tese de doutorado intitulada "***A logística de transportes enquanto Ajuste Espacial: Regiões Intermediárias geoestratégicas no Brasil e na França na articulação de seus blocos econômicos***", o texto foi dividido em três capítulos, além desta introdução, considerações finais, referências e apêndice, fundamentais para a construção do entendimento sobre o objeto estudado. Essa estrutura tem como objetivo guiar a análise das dinâmicas logísticas e geoestratégicas que moldam a articulação territorial e econômica entre Brasil e França no contexto global, criando um percurso analítico que indique a possibilidade de estudo a *situação geográfica* de regiões intermediárias onde os fixos e os fluxos, somados aos projetos geoestratégicos da logística, oferecem condições de estabelecer a escala comparativa na aproximação entre Brasil e França diante dos processos multiescalares que coexistem nessas áreas de estudo.

No primeiro capítulo, denominado "***A logística como instrumento de escala comparativa na aproximação Brasil-França***", introduz-se o conceito de escala e sua dimensão utilizada para analisar a aproximação entre Brasil e França, com foco no papel da logística e a *situação geográfica* como regiões intermediárias, na montagem dessa escala comparativa. Para isso, o capítulo discute a essencialidade das redes logísticas na articulação dos Estados-Nacionais e na promoção da globalização, destacando como essas redes facilitam a integração territorial. Em seguida, a análise se aprofunda na geoestratégia da logística contemporânea, examinando como as redes logísticas são essenciais no contexto de *ajustes espaciais* e a organização do território. Ou seja, o capítulo apresenta o papel das redes na instrumentalização dos Estados, bem como, a relação entre o ordenamento territorial e suas intencionalidades na formação das redes. É trabalhada, assim, a geoestratégia da logística contemporânea, considerando o papel das redes logísticas no entendimento dos *ajustes espaciais*. Por fim, a logística é apresentada como uma ferramenta crucial na análise de *situações geográficas*, permitindo ser associada a um exercício de escala comparativa entre a região intermediária francesa e brasileira. Ou seja, a logística será entendida como uma dimensão escalar e ferramenta de aproximação na análise das *situações geográficas*.

O segundo capítulo, "***A logística contemporânea de transportes e sua dimensão geopolítica***", aprofunda-se a análise da logística contemporânea, explorando sua dimensão nos projetos das redes e na geopolítica no Brasil e na França. Assim, são abordados os projetos logísticos na articulação do território brasileiro e os *ajustes espaciais geoestratégicos*. Em particular, são apresentados os projetos de infraestrutura logística na articulação do território brasileiro e francês, sob a ótica de *ajustes espaciais* geoestratégicos. Para isso, é problematizado o Projeto Territorial de Integração Nacional no Planalto Central, considerando a projeção

continental do Brasil, segundo Travassos (1938) e como essa concepção sobrevive com os projetos logísticos na atualidade. Em seguida, é exposta a *situação geográfica* do território francês como centro articulador da logística europeia, evidenciando a reconversão territorial no Norte da França com a geoestratégica criação de um “*entroncamento logístico europeu*”.

Por fim, o terceiro e último capítulo da tese, “***Logística e Geoestratégia: a análise de regiões intermediárias no Brasil e na França como situações geográficas de integração na globalização***”, examina-se a logística e a geoestratégia como elementos fundamentais na análise das regiões intermediárias. Este capítulo investiga como essas regiões, tanto no Brasil quanto na França, funcionam como espaços de integração no contexto globalizado. Discute-se a importância da logística como instrumento de comparação multiescalar, analisando as estruturas territoriais dos dois países, comparando as dimensões das regiões intermediárias, suas especificidades geográficas, inserção nos mercados regionais e representações no contexto global. Explora-se como os projetos logísticos contemporâneos promovem a integração dessas regiões nas dinâmicas globais, analisando a convergência das infraestruturas logísticas e a integração espacial, destacando as implicações geoestratégicas para o Brasil e a França. Ao concluir, o capítulo sintetiza como a logística e a geoestratégia moldam as regiões intermediárias, destacando seu papel crucial na integração econômica e territorial no cenário da globalização.

Essa estrutura permite uma análise comparativa das abordagens logísticas entre Brasil e França, enfatizando suas particularidades e interações no contexto da globalização e de seus respectivos blocos econômicos, Mercosul e União Europeia. Assim, a tese utiliza uma metodologia comparativa para explorar como as estratégias logísticas moldam a articulação territorial e fortalecem a posição geopolítica de ambos os países, focando em regiões intermediárias representativas como a área entre o Distrito Federal e Minas Gerais no Brasil, e a região de Hauts-de-France na França.

# CAPÍTULO I

## A LOGÍSTICA COMO INSTRUMENTO DE ESCALA COMPARATIVA NA APROXIMAÇÃO BRASIL-FRANÇA.

---

*“A construção da escala não é apenas uma solidificação ou materialização espacial de forças e processos sociais contestados; o corolário também é válido. A escala é um progenitor ativo de processos sociais específicos” (SMITH, 2000, p.143).*

O primeiro capítulo, está estruturado em três seções que exploram distintos aspectos do papel da logística na relação entre os Estados-Nacionais e na promoção da globalização de modo a demonstrar uma análise inicial e basilar nessa tese: qual é a escala comparativa utilizada para analisar a aproximação entre Brasil e França, com foco no papel da logística e a *situação geográfica* como regiões intermediárias? São esses os elementos que compõem essa escala comparativa. Essa abordagem permite avaliar como a infraestrutura logística instalada e a localização estratégica, ou seja, suas *situações geográficas* de regiões intermediárias em seus respectivos países, as aproximam-nas como áreas geoestratégicas e que influenciam seu desenvolvimento econômico na globalização.

Desse modo, na primeira seção, *“A essencialidade das redes logísticas na articulação dos Estados-Nacionais na globalização”*, investiga-se a importância fundamental das redes logísticas na integração econômica e política entre nações. Nessa análise, examina-se como as redes logísticas facilitam o comércio internacional, promovem a eficiência na distribuição de bens e serviços e incentivam a cooperação entre Estados, desempenhando assim um papel crucial na promoção da globalização e na consolidação das relações internacionais.

A segunda seção, intitulada *“A geoestratégia da logística contemporânea: o papel das redes logísticas no entendimento de ajustes espaciais”*, direciona o foco para a dinâmica complexa dos *ajustes espaciais* e da organização do território na contemporaneidade. Aqui, analisa-se como as redes logísticas influenciam ativamente a configuração dos espaços geográficos, impactando a localização de infraestruturas, a distribuição de recursos e a formulação de políticas territoriais. Essa perspectiva geoestratégica permite compreender não

apenas a adaptação dos territórios às demandas do mercado global, mas também a capacidade das redes logísticas de moldar ativamente as geografias políticas e econômicas.

Por fim, na terceira seção, "*A logística como Escala e ferramenta de aproximação na análise das situações geográficas*", aborda-se a logística como uma ferramenta analítica que permite uma compreensão mais profunda das diferenças e semelhanças entre regiões distintas. Nesse contexto, explora-se como a logística contemporânea possibilita uma abordagem comparativa entre o Brasil e a França, destacando como essa análise de escala contribui para uma melhor compreensão das dinâmicas territoriais, das disparidades regionais e das oportunidades de cooperação internacional.

Em síntese, o primeiro capítulo oferece uma análise detalhada do papel da logística na articulação dos Estados-Nacionais, na configuração do território e na análise comparativa de *situações geográficas*.

### **1.1 A essencialidade das redes logísticas na articulação dos Estados-Nacionais na globalização.**

A análise da função das redes na dinâmica espacial é fundamental para entender as estratégias que esses objetos geográficos geram em escalas regional, nacional e internacional. As redes de transportes atuam diretamente no processo de fluxo econômico, responsáveis pela circulação de pessoas, mercadorias, informações e capitais, sendo, portanto, essenciais para o desenvolvimento e organização de um território. Estas infraestruturas e a sua lógica arraigada desempenham, assim, um papel importante na ordem territorial e um papel geopolítico na força e modo como as relações socioespaciais e econômicas emergem e se estruturam no território.

No contexto de uma economia capitalista, a manutenção desse modo de produção depende diretamente dos processos de produção, distribuição e circulação das mercadorias, cujo objetivo final é o lucro. Como aponta Harvey (2005), a circulação e o transporte desempenham um papel cada vez mais importante nos processos de produção ao possibilitar condições de acesso espacial, valorização e fluidez de tudo aquilo que é considerado capital. No entanto, reconhece-se que a expansão e modernização das redes estão claramente ligadas às estratégias dos grupos dominantes que as implementam e as utilizam para realizar a acumulação. Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987), argumentam esse papel estratégico de articulador e excludente das redes, em que as necessárias acumulações típicas do sistema manifestam efetivamente as características do poder no ordenamento do território, a partir da organização das redes de transporte.

Considerando essa análise estratégica, a rede de transportes aparece como um verdadeiro objeto técnico, um excelente gerador de ações/fluxos (SANTOS, 1994b) nos territórios. Apresentam-se como meios possibilitadores de organização, distribuição, estratégias de comunicação e ação política territorial, constituindo-se, portanto, em objetos geográficos.

Ademais, considerando a atual fase econômica, caracterizada pela internacionalização da economia em busca de recursos como matéria-prima e mercados consumidores, o comportamento do capital em rede é fundamental. A logística contemporânea é essencial nesta fase, pois organiza fluxos e cria densidades técnicas, seleciona informações, aplica e gera capital. Estas redes assumem um novo significado face à evolução tecnológica, reconfigurando territórios e optando por *situações geográficas* de maior conectividade através das atividades da logística moderna, pelo que no contexto desta nova lógica, torna necessário compreender as exigências e a viabilidade dessas redes no contexto que se estabelece essa nova lógica. Segundo Santos (1994a), a globalização, caracterizada pela implantação do meio técnico-científico-informacional, estabelece novas relações políticas e econômicas que associam a logística na atual fase global à normatização do território exercida pelos Estados Nacionais, bem como as exigências das corporações de conglomerados de capitais internacionais e as redes técnicas organizadas nos territórios.

Em outras palavras, uma compreensão mínima de como o Estado se projeta nesse contexto tecnológico-informacional e organiza seus territórios é fundamental na compreensão do processo de implantação e uso da logística em seus territórios. No que diz respeito ao uso dos territórios, os Estados-Nacionais ainda são os principais atores no controle desses usos, intervindo diretamente em seus territórios por meio da jurisdição, permitindo, por exemplo, a expansão das atividades logísticas e, portanto, também da atuação dos conglomerados de capitais internacionais nos usos dos territórios. O Estado<sup>11</sup> para além da definição político-administrativa de um território deve ser analisado também pelo seu aparato ideológico, o qual legitima sua normatização decorrente dos embates presentes pelos atores que o compõem.

Na análise crítica, Castilho (2012, p. 12) concebe o Estado para além dos limites administrativos e considera “[...] como uma instituição poderosa das classes que dominam um país ou região. Trata-se, nos termos de Karl Marx e Friedrich Engels, de um Estado classista

---

<sup>11</sup> A análise do Estado para o objeto de pesquisa, deve considerar uma leitura gramsciana de Estado, onde essa organização jurídico-política social é analisada como um sistema político pelo qual a classe dirigente associada a classe dominante exerce hegemonia sobre esses aparatos, ou seja, sobre o Estado. Vale salientar que existem embates e disputas pelos projetos que serão materializados, cujas disputas decorrem da composição e clivagem de classes presentes no bloco histórico de um Estado.

por ser apropriado pelos atores que comandam a produção do território, como exemplo dos proprietários de grandes empresas e/ou corporações” (CASTILHO, 2012).

É importante conceber que Castilho (2012) nos mostra um Estado apropriado pelos atores que comandam o território. Nessa análise, é válido fazer a articulação das redes, pois toma-se como princípio que as redes são geográficas (DIAS, 2000), são estratégicas e selecionam os espaços. Logo, se as redes atuam na produção espacial e são projetadas pelo Estado na articulação dos interesses nacionais, elas correspondem, na verdade, aos interesses das classes dominantes os quais compõem esse Estado, permitindo a manutenção das relações de poder e estratégicas dessas lideranças. Como argumenta Castilho (2012):

De uma maneira sintética, para a corrente crítica o Estado é definido pela sociedade que o apropria. E nessa apropriação, as classes dão ao Estado a dimensão de seus interesses e dominação. Mas a aceitação desse domínio resulta, segundo Gramsci, da apropriação das normas pela classe burguesa que tem o Estado como um aparato ideológico que contribui com a legitimação dos valores hegemônicos (CASTILHO, 2012, p.14).

Ao mesmo tempo, há um grande esforço ideológico que sugere que a infraestrutura (objetos técnicos) e outras concretizações criadas pelo Estado, além de seus projetos, são voltados para a sociedade civil e não para interesses de classe. Segundo Mascaros (2013), a ideologia da autonomia de classe:

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 (MASCAROS, 2013, p. 19).

As discussões sobre sistemas ideológicos políticos não podem, portanto, ser dissociadas daquelas relacionadas à infraestrutura tecnológica de produção, referindo-se a esse par dialético como base para o entendimento da remodelação do território e de sua modernização. Por isso, remete-se aos atores sociais e ao Estado para compreender o modo como as redes técnicas são apropriadas e/ou ideologizadas.

Portanto, tanto na literatura geopolítica quanto no comportamento do Estado moderno, é necessário considerar a forte correlação entre redes e ordenamento territorial. Isso fica evidente tanto no discurso quanto na interpretação da história do desenvolvimento nacional. Aragão *et al.* (2001, p. 1) destaca que “[...] pontes devem ser colocadas entre a história dos transportes e a história política, econômica e social mais abrangente, sobretudo no que concerne ao desenvolvimento espacial da sociedade”, demonstrando a associação entre a política e a infraestrutura técnica viabilizada pelo Estado o que marca o ordenamento do território.

O ordenamento territorial se concretiza por meio de políticas públicas com projetos territoriais que assegurem a ordenação planejada do espaço sob domínio do Estado-nacional, de acordo com os anseios das empresas, dos grupos dominantes e com a participação da sociedade civil organizada, levando em consideração tanto sua relação com o território quanto sua acumulação de capital. Desse modo, é importante sinalizar que o ordenamento do território se constitui no uso do território de forma a combinar elementos materiais (objetos geográficos) e seus sistema de ações (SANTOS, 2006) diante das necessidades do capitalismo global e das formas complementares da dinâmica da formação socioespacial interna do Estado, resultando em uma trama de escalas e relações que convergem no uso do território. Souza e Pedrosa (2016) apresentam assim o ordenamento territorial como:

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, 2007, p. 298, *apud* SOUZA; PEDROSA, 2016 p. 117).

Ademais, como sugere Castilho (2012), o Estado é um elemento central e determinante para entender como as redes tecnológicas são apropriadas pela política. Nesse sentido, ordenamento decorre por interesses de vários grupos de capitais nacionais e internacionais enquanto interesses de classes, dissolvidos ideologicamente como interesses gerais, assim como apresentado por Mascaro (2013).

Como exemplo material da discussão apresentada, Becker (2012) problematiza essa temática enfatizando o caso brasileiro, a qual a autora 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 do litoral à ocupação à oeste, utilizando para este projeto, a rede urbana e a rede de transportes como elementos de transformação. Já Castillo (2006) indica a importância dos instrumentos de política regional normatizados pelo Estado Nacional com os transportes e redes. O autor mostra que a integração do território brasileiro é um objetivo indiscutível da política e reflete a compatibilidade de planos dos diferentes centros de decisão do espaço econômico considerado. Nesse aspecto a rede instalada pelo Estado foi o veículo de integração e de incorporação de dinâmicas políticas e econômicas baseadas nas lógicas capitalistas de

mercado. Além do Estado brasileiro, na Europa, a respeito dos planos comumente implantados na União Europeia, Pons; Reynés (2004) destacam que os planos territoriais gerais orientavam planos setoriais, sobretudo o de transportes, considerados fundamentais na formação de nós viários para engendrar dinâmicas capitalistas em regiões com déficit econômico. Outro exemplo que se pode demonstrar o ordenamento territorial associado com a geoestratégia ligada às redes, está presente no caso norte-americano, onde Huertas (2009, p. 315) afirma que:

[...] ao longo da segunda metade do século XIX, demonstrou um eficaz e prévio planejamento estatal do território, embora a ‘marcha para o oeste’ tivesse sido espontânea por parte dos pioneiros. A infraestrutura foi bancada pelo Estado e a expansão ocorreu em nível exponencial, com reinversão constantes de capital por causa das oportunidades visíveis criadas, sobretudo para os setores de transporte, petroquímico e siderúrgico (HUERTAS, 2009, p. 315).

Diante dessa dinâmica territorial, Becker e Egler (1993) afirmam que o Estado é um ator importante ao negociar com grupos privados a manutenção de privilégios e a sua inclusão ou exclusão na apropriação da coisa pública, em troca do apoio ao projeto de modernização. Tal negociação do Estado com os grupos privados permite, de forma preliminar, compreender o uso do território para a realização das finalidades de certos grupos em função da modernização. Assim, o ordenamento territorial se constitui através de diversas políticas públicas, as quais guiam a organização planejada dos espaços sob o domínio legítimo do Estado num processo que retroalimenta a acumulação, cuja ação do Estado em seu território, segundo Harvey (2005), decorre por interesses de vários grupos de capitais nacionais e internacionais enquanto interesses de classes, dissolvidos ideologicamente como interesses gerais, assim como apresentado por Mascaros (2013).

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).

Nesta análise apresentada Benko e Pecqueur (2001), pode-se considerar então que a globalização não significa a homogeneização do espaço mundial. Ao ver a seletividade espacial para a ação das redes organizadas pela logística em sua análise geográfica, pode-se considerar que a globalização incide na diferenciação e especialização, conforme apresentado por Benko (1996).

Grandes pólos se constituem, formando uma economia em "oásis", ou em "arquipélagos", ou seja, uma rede de regiões mais dinâmicas que deixam atrás delas o resto do mundo (BENKO, PECQUEUR, 2001, p. 12).

O movimento também está relacionado a redes com distribuição espacial desigual de infraestrutura pelo espaço, cuja gestão da rede se manifesta articulada a logística projetada como estratégia de uso dos territórios pelo Estado e pelas corporações, gerando zonas de densidade, com amplo uso e aparato das redes e do capital e zonas de rarefação, segundo Braga e Castillo (2013).

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).

Portanto, neste atual estágio da economia globalizada, pautada na integração em rede e na seletividade espacial de acordo com os atores territoriais (DUPUY, 1987), a logística contemporânea se posiciona como o fator decisivo nessa relação, permitindo a conectividade do espaço, do fluxo e a dinâmica do capital estatal e privado para a organização territorial. Para Silva (2006), tais ordens devem ser compreendidas como formas específicas de uso de territórios historicamente estabelecidos por grupos de ordem capitalistas.

Bowersox *et al.* (1981) defendem que o transporte e logística desempenham um papel importante no desenvolvimento regional, uma vez que permite a interligação de regiões produtoras e consumidoras, viabilizando o aproveitamento dos recursos naturais de uma região, ao passo em que o transporte interliga regiões produtoras e consumidoras, e possibilitando a inclusão ou o surgimento de empresas em uma determinada região.

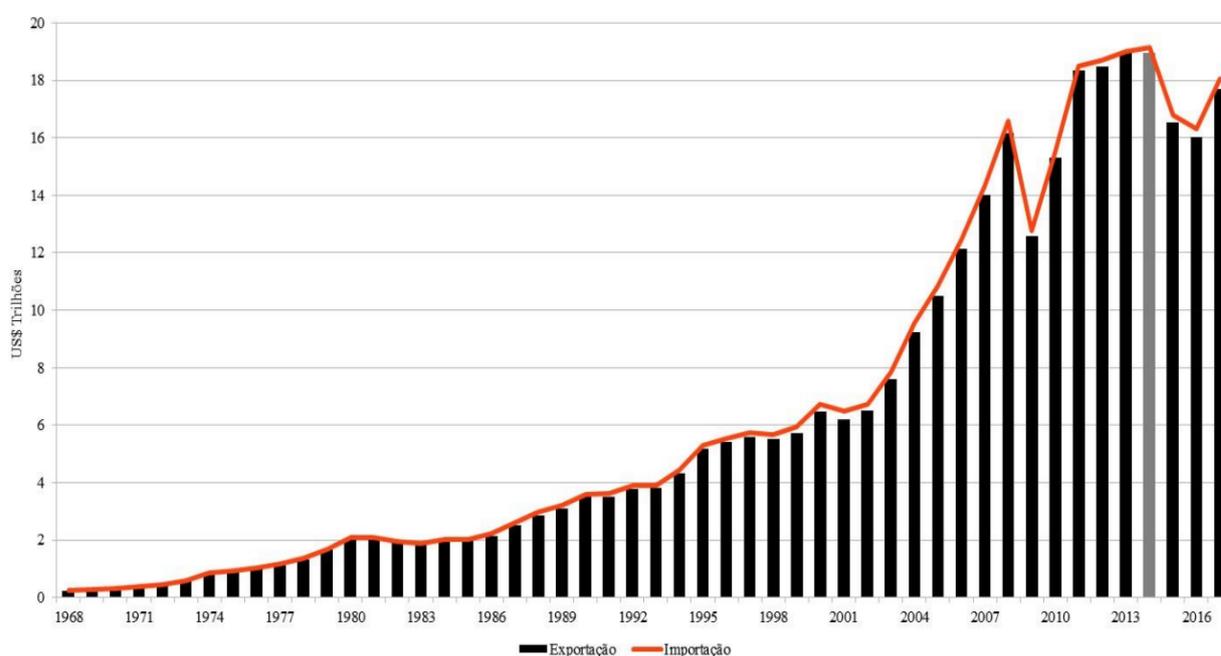
Rodrigues (2007) sugere que as regiões podem ou não prover acesso aos recursos, dependendo da capacidade de transporte regional, promovendo assim o desenvolvimento econômico regional e contribuindo diretamente para a competitividade econômica entre as regiões. O uso de recursos naturais locais, mão de obra e/ou matéria-prima é diretamente afetado pelo transporte.

Segundo Owen (1975), nos países em desenvolvimento, dado o papel estratégico dos transportes, os Estados procuram diminuir limitações de estruturas precárias dos sistemas de transporte ao considerarem o papel estratégico de transportes no desenvolvimento econômico. No entanto, para os autores, o transporte é condição necessária para o desenvolvimento, mas não suficiente, pois depende do desempenho de outros setores que dependem do próprio sistema de transporte. Pereira e Lenzion (2013) também veem o transporte como uma ferramenta

essencial para o desenvolvimento regional que está diretamente relacionado a diversas atividades econômicas e responde por uma parcela significativa dos custos logísticos.

No mundo, cada vez com economias mais integradas, processos produtivos mais fragmentados e influenciados pelas empresas transnacionais, o crescimento substancial nos últimos 50 anos, de transações financeiras e comércio de mercadorias (produtos e matéria-prima) está só tornando-se mais evidente, como mostram os dados da Organização Mundial do Comércio (OMC), conforme Gráfico 1.

**Gráfico 1** – Comércio mundial de mercadorias entre 1968 a 2017.



Fonte: OMC (2020).

Dessa forma, assiste-se no território a 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 capitalistas nacionais e estrangeiros. Alguns equipamentos para determinadas regiões são pensados antes mesmo de suas necessidades reais. Essa modernização atua 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 dos processos de modernização. A modernização significa para Nahum (2008) garantir os privilégios e a realização dos fins estabelecidos e consiste, principalmente, em usar o território de modo mais eficiente para a realização das finalidades postas. Souza e Pedrosa (2016) falam do papel imprescindível do Estado, enquanto agente regulador da economia

nacional e de 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 maiores encontram-se fora do próprio território nacional.

Portanto, na contemporaneidade a ação da logística relaciona-se à instalação e construção de materialidades que formam estruturas modernizantes, a exemplo das redes viárias e informatizadas. O território é remodelado 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.

Frente ao exposto, a globalização, ao mostrar uma reconfiguração da economia global, a qual intensifica a interdependência entre os territórios, redefinindo também a escala de mercados nacionais para mercados cada vez mais globais, exige uma integração logística mais eficiente e sofisticada de forças *centrípetas* e *centrífugas* nos territórios. Castells (1999) argumenta que a sociedade em rede emerge como uma nova estrutura social, onde a logística desempenha um papel vital na conexão entre os diversos nós dessa rede. Essa interconectividade cria uma *geografia do poder*, onde o controle dos fluxos de mercadorias, informações e capitais se torna um elemento chave na estratégia de dominação territorial, considerando os elementos vitais do território. Nesse cenário, a capacidade de um Estado ou corporação de gerenciar eficientemente suas redes logísticas pode determinar seu sucesso ou fracasso na *arena global*.

A eficácia na gestão das redes logísticas permite que os Estados e corporações aproveitem ao máximo as vantagens comparativas de suas regiões, otimizando a alocação de recursos e a distribuição de bens e serviços. Isso implica não apenas uma infraestrutura física robusta, mas também a integração de tecnologias avançadas que facilitam a coordenação e o monitoramento das operações logísticas em tempo real. Como observa Rodrigue (2017), a logística eficiente é um diferencial competitivo crucial que pode transformar regiões periféricas em hubs logísticos de importância global, ao mesmo tempo que fortalece as regiões já desenvolvidas, sendo, na perspectiva da tese, possibilidades de leituras de *ajustes espaciais*, ao terem essa condição analisada em Rodrigue (2017).

Além disso, a interconectividade das redes logísticas permite uma maior flexibilidade e *resiliência* nas cadeias de suprimento. Em tempos de crises econômicas ou desastres naturais, a capacidade de redirecionar fluxos de mercadorias e reorganizar rapidamente as rotas de transporte é essencial para minimizar interrupções e manter a estabilidade econômica. Sheffi (2005) enfatiza que a resiliência logística não é apenas uma medida de eficiência, mas também uma questão de segurança nacional e competitividade econômica. Estados que investem em

infraestruturas logísticas resilientes podem proteger melhor seus mercados internos e garantir um fornecimento contínuo de bens essenciais.

Nesse sentido, a geopolítica da logística também revela como a integração regional pode ser utilizada como uma ferramenta estratégica para fortalecer laços econômicos e políticos entre países. A *Iniciativa do Cinturão e Rota da China*<sup>12</sup>, por exemplo, ilustra como a construção de infraestruturas logísticas pode promover a interdependência econômica e reforçar a influência geopolítica. Ao investir em projetos de infraestrutura em várias partes do mundo, a China não apenas facilita o comércio internacional, mas também consolida alianças estratégicas e amplia sua esfera de influência geopolítica. Outro exemplo consiste nas atuais tensões entre os Estados Unidos e a China as quais tem repercussões diretas na logística global<sup>13</sup>, particularmente no setor de transporte marítimo. A imposição de tarifas comerciais elevou significativamente os custos de importação e exportação, forçando empresas a buscar rotas alternativas e fornecedores de outros países para evitar os custos adicionais. Além disso, as disputas sobre propriedade intelectual resultaram em um aumento da fiscalização e dos controles aduaneiros, o que retardou o movimento de mercadorias e aumentou os custos logísticos. Em resposta, as empresas ajustaram suas estratégias de armazenamento e gestão de inventário, investindo em mais armazéns e mantendo estoques maiores para mitigar os riscos de interrupções no fornecimento. No transporte marítimo, essas tensões causaram flutuações na demanda e alterações nas rotas, redistribuindo o tráfego para regiões menos afetadas pelas tarifas. Esses ajustes levaram a um aumento dos custos operacionais e à necessidade de novas estratégias logísticas.

A integração das redes logísticas é também um fator crucial para a competitividade global dos países. Hesse e Rodrigue (2004) afirmam que a eficiência logística pode ser um diferencial competitivo significativo, influenciando diretamente a posição de um país nas cadeias globais de valor. Países que investem em infraestruturas logísticas avançadas e na formação de capital humano qualificado tendem a atrair mais investimentos estrangeiros diretos, melhorar sua balança comercial e impulsionar o crescimento econômico.

---

<sup>12</sup> A Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI, na sigla em inglês) da China, anunciada em 2013, é um projeto de infraestrutura e desenvolvimento econômico que visa conectar a Ásia, Europa e África através de uma rede de rotas terrestres e marítimas. A BRI tem implicações significativas para a logística e o comércio global, especialmente na União Europeia, onde se espera que melhore as conexões de transporte e reduza os custos logísticos. Para uma análise detalhada dos impactos da BRI na logística europeia, ver: Zhang, X., & Shi, Y. (2020). "The Belt and Road Initiative and its Impact on the Logistics Industry in Europe". *Journal of International Logistics and Trade*, 18(2), 123-140. doi:10.1234/jilt.2020.12345.

<sup>13</sup> Um estudo detalhado dessas dinâmicas pode ser encontrado em: Wang, H., & Liu, P. (2019). "Trade Wars and Maritime Logistics: The Case of US-China Relations". *Maritime Policy & Management*, 46(3), 321-340. doi:10.1080/03088839.2019.1572026.

Assim, a logística eficiente pode ser um importante elemento geoestratégico ao Estado e corporações, ao catalisar o desenvolvimento econômico regional, ao criar empregos, ao atrair investimentos e promover a inovação. Os parques industriais que se desenvolvem em torno dos hubs logísticos beneficiam-se de economias de aglomeração, onde a proximidade geográfica entre empresas de diferentes setores promove sinergias e ganhos de eficiência. Como argumenta Veltz (1996), esses *clusters econômicos* tornam-se motores e indutores de crescimento econômico, impulsionando o desenvolvimento regional e nacional. As infraestruturas logísticas desempenham um papel fundamental na integração regional e na coesão econômica. Além disso, o controle dos fluxos logísticos pode se tornar uma questão de soberania nacional e segurança estratégica. Estados que dependem excessivamente de infraestruturas logísticas controladas por atores estrangeiros podem se encontrar em posições vulneráveis, sujeitas a pressões econômicas e políticas externas. A soberania logística, portanto, envolve a capacidade de um Estado de manter o controle sobre suas infraestruturas críticas e garantir que elas sirvam aos interesses nacionais (COWEN, 2014).

No entanto, essa nova *geografia de poder* também traz desafios significativos. A distribuição desigual dessas tecnologias e infraestruturas reforça as disparidades socioeconômicas e espaciais. Harvey (1989) discute o conceito de "compressão do tempo-espaço", onde as vantagens logísticas se concentram em áreas já desenvolvidas, exacerbando a marginalização de regiões periféricas. Esse fenômeno cria um ciclo vicioso de desenvolvimento, onde as regiões ricas atraem mais investimentos em infraestrutura logística, enquanto as regiões pobres ficam cada vez mais isoladas e subdesenvolvidas. A geopolítica da logística, portanto, não é apenas uma questão de eficiência econômica, mas também de justiça social e equidade territorial. Ou seja, a concentração de infraestrutura logística em certas regiões pode exacerbar desigualdades espaciais, marginalizando áreas que não estão conectadas às principais redes de transporte e comunicação. Harvey (1989) adverte que essa dinâmica pode criar uma divisão cada vez mais acentuada entre os "espaços de fluxo" altamente conectados e os "espaços de lugar" marginalizados.

Dessa forma, assiste-se no território a 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 capitalistas nacionais e estrangeiros. O Estado deve-se ser analisado aqui, como o agente regulador da economia nacional e 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 maiores encontram-se fora do próprio território nacional. Nesse contexto, a logística

e a infraestrutura associada tornam-se ferramentas estratégicas para a integração regional e o fortalecimento econômico. As regiões que conseguem desenvolver uma infraestrutura logística robusta e eficiente têm maior capacidade de atrair investimentos e promover o crescimento econômico.

Alguns equipamentos para determinadas regiões são pensados antes mesmo de suas necessidades reais. Essa modernização atua 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. Nesse contexto, é fundamental problematizar a geoestratégia da logística contemporânea, a qual desempenha um papel crucial ao orientar os *ajustes espaciais* necessários para maximizar a eficiência econômica e consolidar o controle territorial, pensadas antes das necessidades reais do *lugar*. O papel das redes logísticas é, portanto, fundamental para entender como esses *ajustes* são implementados, facilitando a integração de diferentes regiões e moldando de maneira a servir aos interesses das classes dominantes. Esta análise aprofunda-se no próximo tópico, onde será analisada a relação entre a logística a possibilidade de sua leitura aos *ajustes espaciais*.

## **1.2 A geoestratégia da logística contemporânea: o papel das redes logísticas no entendimento de *ajustes espaciais*.**

A ciência geográfica aborda uma vasta gama de temáticas com o intuito de entender as relações complexas e, muitas vezes, conflitantes entre sociedade e espaço, esforço este que define o próprio campo de estudo da Geografia. Entre esses objetos de estudo, destaca-se a análise das redes viárias e dos sistemas de transporte, elementos essenciais na organização da estrutura espacial, facilitando os fluxos de informações, mercadorias e pessoas através dos territórios. Assim, as redes viárias e os sistemas de transporte que compõe a logística são fundamentais para o desenvolvimento e a organização do espaço territorial. É nesse sentido que a geoestratégia da logística contemporânea constitui um aspecto central na análise das redes logísticas e no entendimento dos *ajustes espaciais*, uma vez que, aventa-se a discussão de considerar a própria logística como um elemento de *ajuste espacial*. Para desenvolver essa leitura do conceito de *ajuste espacial*, conforme proposto por Harvey (2005), é essencial considerar como as regiões intermediárias, onde a logística desempenha um papel fundamental, são integradas e ajustadas para maximizar a eficiência e o controle territorial.

As regiões intermediárias analisadas, como a região administrativa de Hauts-de-France na França e a região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais no Brasil, exemplificam como a logística pode moldar o espaço para acomodar as dinâmicas do capital e as demandas da produção, distribuição e consumo. Harvey (2005) destaca que o *ajuste espacial* se refere à necessidade de reorganizar o espaço para acomodar as dinâmicas do capital e as demandas da produção, distribuição e consumo.

Entender o *ajuste espacial* envolve analisar como as infraestruturas logísticas não apenas facilitam a movimentação de bens e serviços, mas também como reconfiguram o espaço para atender às necessidades do sistema econômico. As redes logísticas, portanto, não são meros canais de transporte; elas são instrumentos estratégicos que moldam e são moldados pelas dinâmicas espaciais e econômicas. Assim, essa parte da tese se dedica a explorar essas interações, destacando o papel crucial das redes logísticas na criação de um espaço economicamente eficiente e geopoliticamente estratégico.

Desse modo, as redes viárias e a logística de transportes, juntamente com o raciocínio de gestão da logística, cumprem uma importante função no ordenamento territorial e um papel estratégico na intensidade e na forma com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam e agem nos territórios. Outrossim, é fundamental compreender que o estudo das redes e de seus sistemas comporta a análise das quantidades e das qualidades técnicas que as estruturam, e também, a ponderação das relações que o elemento infraestrutura da rede mantém com a presente vida social e com a dinâmica espacial (SANTOS, 2004). Dessa forma, analisar a infraestrutura exige integradamente compreender: i) seus aspectos políticos e sociais; ii) os atores presentes junto às ações; iii) os discursos e estratégias que definem as vias articuladas e formando nós, projetando suas ações e produzindo o “desenho” de sua territorialidade; e, iv) a reprodução do capital (RAFFESTIN, 1993).

Notadamente, a própria infraestrutura de transporte tem uma multiplicidade de efeitos sobre a sociedade, tais como: a disponibilidade de bens e capitais, os custos das mercadorias, a extensão dos mercados, a concorrência, a especialização geográfica e a renda da terra. Sob essa lógica, a infraestrutura de transporte tem como objetivo comunicar e modernizar o território a partir da materialização das vias que atendam ao propósito de integração dos diversos territórios. Ela constitui-se como um objeto espacial, material e 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, segundo a ordem dos grupos hegemônicos e do Estado. Esse processo acaba criando um dinamismo novo no território, bem como sua articulação, ordenamento e a produção do espaço (HARVEY, 2005).

Além disso, o desenvolvimento dos meios de transportes e de suas infraestruturas sempre esteve ligado ao processo de desenvolvimento técnico. O avanço da ciência sobre as técnicas e a evolução para novas tecnologias favorecem a transformação e a modernização dos meios de transportes. 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 hegemônicos que as implantam e delas se utilizam para maior acumulação de capital, articulação e controle territorial.

A necessidade da compreensão da circulação e dos transportes é um dos elementos principais na construção de projetos territoriais, uma vez que o sistema de circulação se constitui como um fator determinante para o exercício do poder (SILVA JÚNIOR, 2009) coexistindo uma ligação tênue entre a circulação e as estratégias de Estados.

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, de acordo com McCall (1977) acabam acentuando os efeitos integrativos e a própria expansão do capitalismo, pois agem diretamente no processo de fluidez econômica nos espaços. Além disso, as redes viárias e os sistemas de transportes possuem um papel capital no processo de modernização, bem como de integração e de ordenamento do território, cuja análise é fundamental para compreender a formação territorial conforme proposto em Moraes (2000).

Nessa estrutura espacial, a configuração das redes de transportes dá-se em maior ou menor capacidade da atenuação das descontinuidades espaço-temporais, que são suscitadas por condições como: pontos de produção, consumo e distribuição dos bens e serviços; pelos nós viários; e a integração de redes de transportes, gerando diferenciações espaciais entre espaços com redes contínuas (mais integradas) e espaços com redes descontínuas (menos integradas) (PONS; REYNES, 2004).

Nesse sentido, os estudos dos transportes na Geografia despertam interesse pelo diagnóstico e análise das infraestruturas dos meios de transportes, como os sistemas viários e os sistemas de transportes, mas também pelos encadeamentos e ações planejadas e geoestratégicas que essas materialidades ocupam como lugares estratégicos no espaço geográfico e que são acionadas na logística contemporânea, compondo a base de uma rede de transporte espacial diversificada e complexa, o qual será apresentado a seguir.

Torna-se fundamental entender que as redes e os sistemas de transportes – constituídos pelo modo (via de transporte), pela forma (relacionamento entre vários modos de transporte), pelo meio (elemento transportador) e pelas instalações (terminais de cargas) (RODRIGUES, 2007, p. 25) – são, de acordo com Pereira (2009), faces particulares das infraestruturas de redes.

Ademais, cabe indicar que as redes técnicas, ou redes de infraestruturas, são analisadas como 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, constituindo-se, segundo Santos (2006), em verdadeiros *objetos técnicos*.

Desse modo, o papel das redes é fundamental na organização territorial e na reprodução do sistema capitalista uma vez que expressam os embates e a direção dos arranjos políticos e econômicos do território, constituindo-se como elementos fundamentais do desenvolvimento econômico, no seu entendimento, também da exclusão. Nesse sentido, a densificação das redes surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas.

Todavia, além de um instrumento técnico, as redes são elementos essenciais de poder. Ao relacionar as redes ao poder, Raffestin (1993, p. 200) enfatiza a circulação e a comunicação como meios basais, porque estas estão presentes nas estratégias que os atores desencadeiam para exercer poder sobre os espaços. Nessa lógica, de acordo com Dias (2000), 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 apud DIAS, 2000). A *conexidade* está diretamente relacionada à conexão dos espaços, aos *nós* das redes.

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 (DUPUY, 1987 apud DIAS, 2000, p. 148).

Essa proposição de Dupuy, pode ser reforçada por 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 telecomunicações (HARVEY, 2005), ou por Santos (1994a) 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.

Assim, a circulação não deve ser compreendida exclusivamente como movimento de mercadorias, pessoas e informações que produzem o espaço, mas sim como propriedade fundamental do movimento circulatório do capital e de sua reprodução (SILVEIRA, 2011). Deve-se compreender a circulação em uma forma totalizadora desse movimento que permite a reprodução capitalista, o transporte como o meio associado às lógicas e as formas de

deslocamento de mercadorias e de pessoas no território e a logística como estratégias, planejamento e gestão de transportes, de armazenamento e de uso dos espaços (SILVEIRA, 2011). Por conseguinte, a logística não compreende os meios, as vias de transportes e os fixos, mas no contexto da lógica contemporânea do mercado, marcado pela globalização, criam-se novos mecanismos para acionar o mercado e, conseqüentemente, a economia, fazendo com que a logística seja compreendida como uma nova racionalidade permeada de estratégias e que utilize dessas materialidades em meio a um processo de produção, transporte e execução (BECKER, 1995). Portanto, a atividade logística está essencialmente ligada às estratégias de circulação e dos meios de transportes.

Ademais, é necessário reconhecer que o capitalismo sofreu profundas modificações a partir do final do século XX por uma revolução pautada na tecnologia da informação, a qual remodelou a base material da sociedade em ritmo acelerado e integrado. O fato é que o crescimento paulatino das redes, em suas diversas escalas, estimulou a integração global de pessoas, e, sobretudo empresas, fazendo as economias dos Estados Nacionais e das corporações transnacionais se relacionarem fortemente, inclusive com a necessidade da criação de blocos regionais econômicos e de poder. É nesse momento que para Castells (1999) surge uma nova economia, por ele definida como *informacional, global e em rede*, uma vez que a concorrência e a produtividade são geradas por uma rede global de interações entre redes empresariais distintas de seus Estados nacionais (CASTELLS, 1999).

Essa logística 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-Nação. Dessa forma, por meio das possibilidades que o *meio-técnico-científico-informacional* acarretou, bem como a expansão e modernização das redes, a logística de transportes pode, decisivamente, servir de suporte à expansão das transnacionais integrando territórios selecionados e potencializando o processo de globalização das corporações e de seus produtos, além de servir como um aporte geopolítico para os Projetos Territoriais dos Estados, sendo uma possibilidade de aplicação de “*ajuste espacial*”, conforme analisado por Harvey (2003). Para o autor:

A ideia principal sobre o *ajuste espacial* é bastante simples. Superacumulação em um dado território implica em um excedente de mão-de-obra (aumento do desemprego) e excedente de capital (que se manifesta num mercado abarrotado de bens de consumo que não podem ser vendidos sem perdas, como uma alta improdutividade e/ou como excedente de capital líquido carente de possibilidades de investimento produtivo). Tais excedentes podem ser absorvidos por: a) uma reorientação temporal por meio de investimentos de capital em longo prazo ou gastos sociais (redes de transporte e de comunicações, educação e pesquisa, por exemplo) que adiam a reentrada na circulação do excesso de capital até um futuro distante; b) reorientações espaciais por

meio da abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas e novas possibilidades de recursos e mão-de-obra em outro lugar; c) alguma combinação de a e b (HARVEY, 2003, p.10).

Diante desses fatores, as redes de transportes são articuladas à logística de transportes, processo que ganha maior expressão a partir da década de 1970, nas duas áreas estudadas. Assim, a circulação de bens e produtos assume um papel categórico na geografia dos fluxos. A esse contexto, as demandas do capital, exigem uma maior dinâmica de fluidez que é baseada nas redes, consideradas 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). Notadamente, esse processo intensifica diferenciações espaciais com redes contínuas (mais integradas) e espaços com redes descontínuas (menos integradas). É nesses espaços mais integrados que a logística contemporânea passa a atuar com maior evidência, cuja ação sobre os territórios revela importantes instrumentos de ordenamento territorial em Projetos de Estado e de possibilidades de dinamização dos territórios. O *ajuste espacial*, conforme proposto por Harvey (2005), ocorre através do direcionamento de capital público para a criação de empreendimentos diversos que respondem a interesses específicos. Nessa ação, 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.

Contemporaneamente essa ação do Estado visa à dinamização dos espaços através da associação do capital público e privado. Nesse sentido, a compreensão da logística contemporânea segundo uma abordagem geográfica concebe esse conceito como um instrumento estratégico do Estado e das corporações transnacionais no período técnico-científico e informacional pós anos 1970. Sua ação materializa-se na instalação e gestão de objetos geográficos, como a infraestrutura base para as redes técnicas, as quais formam estruturas que geram fluxos. Esse movimento dinamiza e potencializa a acumulação capitalista. Neste contexto o território é remodelado 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 no contexto da globalização.

Por meio da normatização do Estado em seu território, as grandes empresas estabelecem a sua própria lógica espacial, segundo Braga e Castillo (2013), garantindo presença em pontos e locais funcionais à sua estratégia de acumulação (SANTOS; SILVEIRA, 2001). A imprescindível colaboração do Estado é marcante nesse processo, sobretudo através da dotação

de infraestruturas (redes técnicas e seus nódulos) e da produção de normas (concessão de exploração de redes de transporte e serviços aduaneiros a empresas privadas; leis de modernização dos portos, entre outras) gerando as áreas de densidades dos objetos técnicos, de maior atuação da logística e de rarefação.

Cabe destacar que do ponto de vista da produção de mercadorias no modo de produção capitalista, os denominados Centros logísticos, como terminais de cargas, centros de distribuição, plataformas multimodais não são produtivas em termos de mercadorias. Contudo seu papel é extremamente estratégico ao ser o objeto técnico que gera a fluidez, sendo eles responsáveis pelo armazenamento e distribuição dessas mercadorias. Ou seja, por meio dos serviços logísticos, essas materialidades são estrategicamente ordenadas no território, uma vez que estas são responsáveis pela fluidez das mercadorias, sobretudo no contexto da globalização e da acumulação flexível, a qual exige a dinamicidade e a velocidade.

Por meio dos serviços as redes polarizam via forças centrípetas e centrífugas a distribuição das mercadorias fabricadas em outros centros, exibindo o seu caráter geoestratégico. Dessa maneira, os nós logísticos, a partir de suas funções de concentração, tratamento e redistribuição de mercadorias, fazem parte dessa base material e normativa de cada subespaço, conferindo-lhe melhores condições de competitividade para a prestação de serviços logísticos e melhores condições de competição para atrair fluxos materiais. Em outros termos, Braga e Castillo (2013) indica que os nós logísticos conferem aos lugares que os abrigam uma condição estratégica na dinâmica das forças centrípetas e centrífugas (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 303-306) que caracterizam o território brasileiro no período da globalização.

Ademais, verifica-se que os nós logísticos, ou os pontos de conexão em Dupuy (1987) são áreas geoestratégicas normatizadas pelo Estado e usados principalmente pelas empresas do circuito superior da economia (SANTOS 2004), as quais articulam ou movimentam em grande quantidade matérias-primas, insumos, produtos intermediários e produtos finais nas escalas nacional e internacional, geralmente obtendo ganhos de competitividade maiores em relação aos que conseguiriam ao utilizar nós de transporte de carga. Neles, há uso intensivo de tecnologias da informação, que são a base técnica utilizada para o controle e o gerenciamento dos fluxos materiais, conforme apresentado por Castillo (2012).

A necessidade da compreensão dos transportes e da logística 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 JUNIOR, 2009) coexistindo uma forte ligação entre a circulação e as estratégias dos Estados. Dessa forma, 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, a circulação e as infraestruturas de transportes são um importante elemento articulador e transformador do espaço, pois nesse movimento conduzem-se mudanças sociais, econômicas e políticas.

Contemporaneamente, quando o meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006) se consolida e a acumulação capitalista torna-se cada vez mais dinâmica e flexível, a logística, especialmente ligada a esse período histórico e econômico, passa a ser um elemento central ligado à acumulação do capital. A distribuição dos fatores de produção e a necessidade por novos mercados consumidores começa a exigir maior coordenação e estratégia de atuação dos diversos fatores envolvidos. Nesse sentido, a logística contemporânea, entendida como a nova racionalidade produtiva para a otimização do processo de globalização, é a base para a movimentação de mercadorias e produtos no tempo e no espaço, com exigências específicas projetadas pelo Estado e pelas empresas.

Neste contexto, os territórios que apresentam a *situação geográfica* (SILVEIRA, 1999) de *conexidade*, como proposto por Dupuy (1987), são otimizados como excelentes espaços para o capital engendrar seus *ajustes espaciais* de forma estratégica a fim de suscitar novas possibilidades de reprodução. Como resultado, redes logísticas que articulem a escala global e o local são essenciais para as transnacionais e o Estado. É sobre essa lógica que será problematizada neste tópico, a relação entre a logística contemporânea, a sua utilização em áreas consideradas estratégicas pela *situação geográfica* exposta como *conexidade*, e o *ajuste espacial* para acionar essas áreas via ordenamento territorial.

Inicialmente, deve-se recuperar o papel do Estado nesse processo. Becker e Egler (1993) afirmam que, diante da dinâmica territorial, o Estado é um ator importante ao negociar juntamente aos grupos privados a inclusão ou exclusão de áreas, sustentado pelo projeto de modernização. Tais negociações entre o Estado, sociedade civil organizada e empresas privadas, permitem uma compreensão preliminar do uso do território para atingir os objetivos de interesses em relação à modernização. Deve-se notar que a ordem territorial é moldada por meio de diversas políticas públicas que orientam a organização do espaço planejado sob domínio legítimo do Estado. Porém algo mais complexo deve ser enfatizado. Contemporaneamente essa ação do Estado tem um papel articulador com as estratégias empresariais que visam dinamizar o espaço por meio da articulação do capital público e

privado. 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.

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. Nessa estrutura materializada, a configuração das redes de transportes é geoestratégica, uma vez que a facilidade ou não de integração a elas gera diferenciações espaciais entre territórios com maior ou menor conexão.

Face ao 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 atraentes são os espaços com distintos conglomerados tecnológicos globais e nacionais impulsionados por estratégias existentes na logística para ampliar a reprodução da riqueza.

Na formação dos *nós* de redes, densidade tecnológica e centralidade, a logística contemporânea instaura a globalização e demanda a ação dos Estados pelo ordenamento territorial e a influência da criação desse dispositivo em seus territórios. A rede representa assim um sistema tronco de organização territorial que facilita sobretudo a projeção do país nas economias globais e escoamento da atividade econômica, ambas de grande importância para o crescimento geopolítico do país. Além disso, a presença da rede acionada pela logística contemporânea torna-se também um diferenciador entre regiões/territórios nacionais. A logística é essencial nessa fase globalizada, pois possibilita o fluxo e adensamento de tecnologia, informação e capital organizados em redes. Face à evolução tecnológica, essas redes assumem um novo significado, reconfigurando territórios, sendo importante destacar a escolha de áreas com maior conectividade através de atividades logísticas, o que torna necessário compreender as exigências e a viabilidade dessas redes no contexto que se estabelece essa nova lógica. Assim, a ação da logística contemporânea materializa-se na instalação e na construção de objetos geográficos que formam estruturas que geram fluxos, as quais dinamizam e potencializam a acumulação capitalista. 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.

Nesse contexto, o papel das redes é fundamental na organização territorial e na reprodução do sistema capitalista. As *redes técnicas*<sup>14</sup> são essenciais para a realização de *fluxos materiais* (objetos, mercadorias, pessoas) e *imateriais* (dados, informação, comunicação). Elas são também lidas como *redes territoriais* em Dupuy (1987), porque não são apenas representados materialmente no território, mas também induzem a geração de fluxo, a estruturação do território e, conseqüentemente, a seletividade espacial pelos atores territoriais, constituindo-se, segundo Santos (2006), em verdadeiros *objetos técnicos* que engendram as ações no território.

É nessa maneira que as redes de transportes representam materialmente as relações de poder. A direção das disputas territoriais e dos acordos políticos e econômicos, são elementos fundamentais no desenvolvimento econômico e materialmente expressos nas redes, mas também elementos de exclusão. Nesse sentido, o adensamento da rede passou a ser uma condição imposta ao aumento da circulação de tecnologia, capital e matérias-primas.

Ao mesmo tempo, no contexto da globalização, as ações do Estado se combinam com as estratégias corporativas voltadas à consolidação e racionalização do espaço e à rentabilização do território pelos capitalistas por meio da articulação do capital público e privado. A viabilidade da região se dá pela indução do capital público à criação de infraestrutura e empreendimento diversificados que atendam a interesses específicos e cuja possibilidade de uso não surge para todos os agentes de forma homogênea (SANTOS & SILVEIRA, 2001). Esse movimento se estende à distribuição espacial da infraestrutura, cuja gestão se manifesta na logística como geopolítica de uso dos territórios.

Assim, a necessidade de compreender as redes é um dos fatores chave na construção de projetos nacionais. Porque elas são determinantes no exercício do poder (SILVA JÚNIOR, 2009) assim como as conexões entre redes e estratégias nacionais (MOODIE, 1965). Circulação e transporte dependem de ações territoriais mobilizadas por tecnologias e normas que servem a fins políticos e econômicos organizados pelas redes. Segundo Silva Júnior (2009), do ponto de vista econômico a circulação cria valor (altera a valorização e atratividade dos territórios e do capital), e do ponto de vista político o controle do território se faz pela circulação. Redes de transporte e infraestrutura são, portanto, elementos-chave de conexão e transformação do espaço à medida que mudanças sociais, econômicas e políticas ocorrem nesse movimento.

---

<sup>14</sup> 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.

Reconhece-se que a sua importância é impulsionada pelas estratégias que existem na logística para potencializar a reprodução da riqueza e desempenhar um papel na ordem territorial. As redes e sistemas viários representam pilares fundamentais no processo de emergência, amadurecimento e expansão do sistema capitalista de produção. Por intervirem diretamente no processo de fluidez econômica, acabam por enfatizar os efeitos da consolidação e expansão do próprio capitalismo McCall (1977). Além disso, essas redes de transportes acionadas pela logística desempenham um papel importante não apenas na consolidação e no planejamento territorial, mas também no processo de modernização, o que é essencial para a compreensão da formação territorial proposta por 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 do território e a própria produção de bens e produtos, a sua distribuição e/ou espacialização diferenciada, influencia 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 configuração das redes de transportes.

Dessa forma, “a rede aparece como instrumento que 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.

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 (DUPUY, 1987 apud DIAS, 2000, p. 148).

É nesse cenário da consolidação das redes de transportes como importantes elementos da realização da globalização e de sua ação geoestratégica que se destaca a logística contemporânea. 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).

Nessa acumulação capitalista flexível, a logística ligada a essa fase, passa a ter nos sistemas viários 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 a conexidade por eixos viários apresentam-se como espaços de excelência para o capital nacional e internacional. 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 inserção de ações ligadas às redes como a criação de plataformas multimodais 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 as redes como um elemento chave para a ação de transnacionais. Portanto, a relação entre a formação das redes e sua utilização geoestratégica pelo Estados-Nacionais e os conglomerados de capitais internacionais<sup>15</sup> torna-se notório. 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. Essa reflexão é importante, pois, conforme a proposição de Santos (2006), a racionalidade contida nos sistemas

---

<sup>15</sup> Os conglomerados são grupos de instituições financeiras e indústrias os quais na globalização passam a agir estruturados 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).

de objetos materializados e os sistemas de ações engendradas no espaço, são planejados e ordenados pelo Estado a fim de propiciar sua unidade nacional. Todavia, essa mesma racionalidade dialeticamente é fundamental para a ação das corporações de capitais internacionais agirem no território, tendo a logística a articuladora nesse processo.

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 a 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).

Por esta perspectiva, analisa-se a logística contemporânea numa “análise geográfica” conforme apresentado por Castillo (2012) quando este relaciona a logística contemporânea às estratégias de ordenamento territorial. Arantes (2012) também apresenta ideia semelhante quando propõe o conceito de macrologística. 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 transportes<sup>16</sup> como um elemento chave para a ação de transnacionais.

Assim, a logística contemporânea analisada não se resume aos meios, às vias de transportes e aos fixos, mas aos novos mecanismos criados para acionar o mercado e,

---

<sup>16</sup> Diversos geopolíticos e geógrafos relacionam o conceito de território à função de transportes. O transporte é 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’”

consequentemente, a economia, constituindo-se em uma nova racionalidade. Por essa perspectiva, compreende-se a logística contemporânea, ou a macrologística conforme Arantes (2012), como geoestratégia.

É importante destacar que nessa análise da instalação geoestratégica de infraestruturas logísticas sobre o território, sobretudo em regiões deprimidas ou a serem ocupadas, relaciona-se 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) parece muito cara para esta tese, pois reconhece 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.

Nesse estudo, torna estratégicos 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 precipitado de impulsos globais por um lado e, por outro, cristalizações de heranças de usos populares que se atualizam (SILVEIRA, 1999).

Nesse sentido, pode-se afirmar 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, demonstra que a *situação geográfica* é colocada em evidência, tornando a logística contemporânea um instrumento geoestratégico para o ordenamento do território.

### **1.3 A logística como Escala e ferramenta de aproximação na análise das *situações geográficas*.**

Os estudos das redes e dos transportes na ciência geográfica há muito despertam o interesse pelas análises clássicas da geografia dos transportes com foco no diagnóstico e análise do espaço, problematizando a localização de infraestruturas e redes de transporte. 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 os meios técnicos e a sua evolução para novas tecnologias promoveram a transmutação e modernização dos meios de transporte e de suas redes através da qual se estabelece uma dupla relação entre a melhoria dos transportes e a evolução técnica, sustentada pelo desenvolvimento do sistema produtivo capitalista.

No entanto, além do diagnóstico da localização e evolução da infraestrutura de transportes, novas pesquisas, como presente em Castilho (2012); Castillo (2006) estão sendo realizadas para analisar as conexões e ações planejadas que ocupam essas materialidades e as geram como objetos geográficos estratégicos na organização territorial. Esses estudos consideram como essas infraestruturas são objetos técnicos estratégicos, acionados inteligentemente pela geoestratégia da logística contemporânea – estruturada no contexto denominado por Santos (2006) de *meio técnico-científico-informacional* – compondo a base de uma rede diversificada e complexa no território. Nessa lógica, a rede, que serve para integrar vários espaços nacionais e internacionais, acionando o *glocal*, visa a comunicação e a modernização de forma estratégica. Compõe-se como um objeto espacial básico que gera o fluxo de capital, pessoas, bens, mercadorias e informações, seguindo a ordem dos grupos e Estados hegemônicos, ativando um novo espaço sob a lógica da acumulação e regeneração do capital. Esse processo acaba criando um dinamismo novo 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 indicado por Harvey (2005), a reprodução da vida cotidiana ao longo das formas sociais (principalmente capitalistas) depende dos processos de produção, distribuição e realização (consumo) das mercadorias, tendo como finalidade direta o lucro. Este processo deve ampliar-se, acumular e reformar constantemente a natureza do trabalho e das relações sociais na produção, e adaptar constantemente as dimensões e formas de circulação às necessidades do capital e do progresso tecnológico. Isso significa que há uma centralidade no processo de acumulação do capital, e se ele for interrompido, os lucros não podem ser obtidos e a reprodução da sociedade capitalista torna-se impossível. Os processos circulatórios entre os mercados regionais, nacionais, e sobretudo globais, representam, assim, um elemento essencial na organização da sociedade capitalista, através do qual as redes de transportes são fundamentais na organização e estruturação da sociedade, e de sua produção e reprodução.

Refletindo exatamente sobre o sentido e sobre a importância das redes de transportes globais para o funcionamento da globalização, é que reside a problemática de estudo deste trabalho. Como considerar territórios de dimensões de escala gráfica tão distintas? Como analisar Estado-Nacionais, com formações sociais e territoriais particulares, como os casos do Brasil e da França nesta análise? E mais: como analisar, territórios com implicações sociais e processos territoriais com escalas diferentes? A resposta para essas indagações começa a ser trilhada, quando se considera na análise que ambos os territórios eleitos, oferecem uma *situação geográfica* em que a instalação da logística no território, 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 geopolítico de integração que parte, especialmente dos atores governamentais e de grandes empresas globais e que conecta as práticas geoestratégicas nas duas situações – mesmo que evidentemente em condições muito diferentes – ao mesmo processo histórico e econômico que consiste na globalização. Em ambos os casos, Brasil e França, 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 na 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 ordenamento do território.

Dessa forma, quando se revela essa possibilidade comparativa, não é competente realizar um estudo comparativo através da dimensão da escala gráfica, de noção hierárquica de representação do espaço geográfico, ou como argumenta Castro (1995) como “[...] uma fração

que indica a relação entre as medidas do real e aquelas da representação gráfica” (CASTRO, 1995, p.117). Trata-se, aqui, de não tomar a escala enquanto uma escala cartográfica, como medida matemática.

A escala aqui deve ser vista como uma estratégia de aproximação do real, que inclui tanto a inseparabilidade entre tamanho e fenômeno, o que a define como um problema de dimensão, como a complexidade dos fenômenos e a impossibilidade de prendê-los diretamente, o que a coloca como um problema também *fenomenal*. Ou seja, a escala está articulada à visão geográfica, considerando a problemática das relações entre as sociedades e o espaço físico (cartesiano). Mas, ao relacionar as noções de nível de hierarquia entre “pequena” e “grande” escala, percebe-se que a definição geográfica do conceito, é totalmente o oposto ao que é apresentado pela escala cartográfica.

Problematizando essa questão da escala, Vainer (1995) apresenta a escala sendo o espaço não apenas um resultado da reprodução da vida social, mas também ele mesmo um pressuposto para tal reprodução, as escalas são também produtoras de relações de poder.

“[...] as escalas não estão dadas, mas são, elas mesmas, objeto de confronto, como também é objeto de confronto a definição das escalas prioritárias onde os embates centrais se darão.” (VAINER; 1995, 146).

A escala deixa de ter uma noção meramente cartográfica e passa a ser um conceito integrado a uma teoria que procura dar coerência à produção do espaço em diferentes níveis de atuação, entendendo suas múltiplas possibilidades de ação, conforme apresentado por Smith (1988). Segundo o autor, a escala como meio de análise não deve ser considerada como meio de análise de dimensões, proporções e representações gráficas. As dimensões da escala identificadas são associadas como correlações nas quais elementos e dimensões das relações socioespaciais atuais são comparados, analisados e discutidos. A escala aqui não é mais apenas um conceito de mapa (cartográfico). Para Smith (1988), a escala torna-se um conceito embutido em teorias que buscam explicar a produção do espaço que procura dar coerência e entendimento à produção do espaço geográfico em diferentes níveis interligados pela dinâmica do capital.

“Uma teoria do desenvolvimento desigual deve integrar o processo espacial e social em vários níveis [...] Pois o capital não somente produz o espaço em geral, mas também produz as reais escalas espaciais que dão ao desenvolvimento desigual a sua coerência” (SMITH, 1988 p.19).

Como exemplo, a dinâmica do capital cria um espaço-economia cada vez mais integrado e organizado que só pode ser compreendido através articulação de múltiplas escalas geográficas. Como um meio de organizar e integrar os diferentes processos envolvidos na

circulação e na acumulação de capital, tais espaços absolutos são fixos no fluxo mais amplo do espaço relativo e se tornam o fundamento geográfico para a circulação e expansão globais do valor. Inerente à determinação do valor, a criação de um espaço-economia é integrada e organizada nessas escalas. Este é um processo dinâmico. Por mais fixas que sejam as escalas, elas podem mudar e é através da determinação contínua da escala espacial e das diferenças internas que o desenvolvimento espacial do capitalismo é organizado. As escalas são, portanto, um produto do capital. São a diferenciação do espaço produzido, necessária para que o capital se ajuste e se renove.

Dessa forma, para Smith (1988), as escalas seriam hierarquizadas e estariam contidas na estrutura do capital, integrando os diferentes processos de produção e de circulação do capital. Por isto mesmo, não seriam fixas, mas mudariam dinamicamente à medida que se alterariam as próprias condições de produção e circulação. Assim, a escala geográfica nada mais é que a apreensão das contradições geográficas do capital em seu movimento e expressam a diferenciação do espaço geográfico, que nada mais é que a diferenciação social produzida pelo capital.

Cabe destacar a proposição de Smith (1988, p. 196):

O espaço geográfico pré-capitalista poderia ser bem descrito como um mosaico — um mosaico de espaços de troca (centros e interior), por exemplo, constituídos por um bem desenvolvido sistema de mercado. Mas, com o desenvolvimento do capitalismo e com o aumento na importância da produção do espaço para a sobrevivência do capitalismo, o produto, assim como o processo, torna-se muito mais sistemático. Eu creio que seja possível utilizar a dialética da diferenciação e igualização para obter as reais escalas espaciais, produzidas pelo capital, e mostrar que o resultado do desenvolvimento desigual é simultaneamente mais complexo e mais simples que um mosaico. Não há muita dúvida acerca da impossibilidade de um fixo espacial para as contradições internas do capital, mas na tentativa inútil de realizar este fixo espacial, o capital atinge um grau de fixidez espacial organizado em escalas de atividade social identificavelmente separadas.

Nesse sentido, não é plausível e muito menos operacional e de interesse desta reflexão, realizar uma análise de dimensão comparativa em que o único recurso é a medida escalar gráfica. A noção de escala para desenvolver o trabalho, está orientada em apreender o modo de existência espacial das sociedades e isso implica em tomar o espaço ao mesmo tempo enquanto produto e produtor das relações sociais historicamente construídas. Ou seja, o eixo motriz que permite esse estudo está na organização produtiva e na projeção que esses territórios oferecem ao funcionamento do processo de globalização ao considerar a logística contemporânea e sua ação em dois territórios distintos cartograficamente, porém próximos considerando as intencionalidades da logística em seus territórios.

Em outras palavras, a escala que se refere essa discussão que permite essa conexão, baseia-se em um conceito de escala apresentado em Smith (1988) em que este recurso de análise não deve ser visto como medida, proporções e representações gráficas, mas lançar na discussão da escala como relação, ou melhor, como correlação em que compara, analisa e discute elementos e dimensões das relações socioespaciais. Pensando nessa direção, Smith discute que ao analisar o espaço geográfico considerando na análise a escala espacial percebe-se com mais precisão as relações do sistema produtivo, uma vez que estas criam um espaço-economia cada vez mais integrado e organizado e essa integração/organização só pode ser compreendida através da articulação das escalas geográficas que analisam as correlações, as dinâmicas e não só a dimensão factual do espaço.

Pensar o sistema logístico contemporâneo apresenta o desafio de determinar qual escala utilizar para compreender sua atuação em diferentes contextos geográficos. A escolha da escala adequada é crucial para revelar os jogos de poder e a dinâmica entre os diversos atores envolvidos, permitindo uma análise precisa e detalhada das interações logísticas e suas implicações socioeconômicas. A análise do sistema logístico contemporâneo não se baseia na comparação direta entre diferentes *situações geográficas*. Utilizar medidas escalares gráficas ou comparações de valores de produção e fluxos quantitativos ou qualitativos se mostra ineficaz. Em vez disso, este estudo adota a noção de escala para entender a existência espacial das sociedades, considerando o espaço como um produto e produtor de relações sociais historicamente determinadas.

Portanto, o foco central deste estudo está na análise da organização produtiva e na projeção política que esses territórios oferecem ao processo de globalização. Isso envolve a consideração da logística contemporânea e seus projetos logísticos, destacando como essas dinâmicas territoriais influenciam e são influenciadas pelo contexto global.

As redes coordenadas pela logística são essenciais para a organização e gestão do território, utilizadas tanto pelo Estado-Nação quanto pelas corporações transnacionais, à medida que são responsáveis pela circulação de pessoas, mercadorias, serviços, informações e capitais. Considera-se na logística de transportes a presença e a ação do que Santos (2006) define ser o *sistema de objetos*, tais como a infraestrutura viária, mas também o *sistema de ações*, a saber a gestão, o ordenamento e a relação de poder exercido pelas redes. 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 exige a articulação e o controle territorial, quando se manifesta o caráter de poder e de ordenamento das redes e das infraestruturas de

transportes utilizadas pela logística como trabalhado por Dias (2000), Raffestin (1993) e Dupuy (1987).

A logística de transportes nessa perspectiva cumpre uma importante função no ordenamento territorial, e geoestratégica na intensidade com que as relações socioespaciais e econômicas se materializam. Supõe-se então que esse dinâmico papel da logística de transportes, na esfera dos *objetos* e das *ações*, pode ser associado aos *ajustes espaciais* conforme proposição de Harvey (2005).

O conceito cunhado por Harvey (2005) de *ajuste espacial* e sua relação com a logística é o cerne desta investigação, pois reconhece-se a possibilidade de analisar a logística e suas ações como instrumentos de reprodução do capital dentro da geoestratégia. 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. Em outras palavras, Harvey (2005) aponta que o *ajuste espacial* pode ser compreendido como solução à superacumulação de capital e à dinamização e à valorização produtiva de novos espaços através da reprodução ampliada gestada de forma geoestratégica pelo Estado e pelas transnacionais.

Para tanto, é preciso reconhecer que a operação do capitalismo sofreu profundas modificações a partir do século XX por uma revolução pautada na tecnologia da informação, a qual remodelou 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, sobretudo empresas, reforçando a intensa relação entre as economias dos Estados Nacionais e das corporações transnacionais, inclusive com a necessidade da criação de blocos regionais econômicos e de poder. É nesse momento que, para Castells (1999), surge uma nova economia, por ele definida como *informacional, global e em rede*, uma vez que, a concorrência e a produtividade são geradas por uma rede global de interações entre redes empresariais distintas de seus Estados nacionais (CASTELLS, 1999).

Essa logística 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-Nação. 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 e potencializando o processo de globalização das corporações e de seus produtos,

além de servir como um aporte geopolítico para os Projetos Territoriais dos Estados, sendo uma possibilidade de aplicação de “*ajuste espacial*”.

Assim, mesmo em contextos diferentes considerando Brasil e França, os projetos territoriais acionados pela logística contemporânea ao serem compreendidos como *ajustes espaciais*, revelam a escala de análise proposta no desenvolvimento da tese, em que não se compara o tamanho dos territórios ou mesmo o grau de desenvolvimento econômico de cada um, mas as intencionalidades, não de mesmos projetos territoriais, mas de projeções com intenções similares utilizando de artifícios dispostos na globalização.

Face ao exposto, a análise da logística como uma escala comparativa entre Brasil e França é um exercício crítico que destaca a importância das infraestruturas logísticas e das *situações geográficas* de ambos os países como regiões intermediárias. Essa abordagem permite compreender como a logística e a localização estratégica influenciam diretamente o desenvolvimento econômico e a integração no contexto da globalização, oferecendo uma base sólida para uma análise geoestratégica aprofundada.

A comparação entre Brasil e França, em termos de logística, exige uma compreensão detalhada das infraestruturas logísticas e da localização estratégica de cada país. O Brasil, com sua vasta extensão territorial e diversidade regional, apresenta desafios e oportunidades únicas para a logística, especialmente em relação à integração de mercados internos e externos. A França, por sua vez, localizada no coração da Europa e com uma infraestrutura de transporte altamente desenvolvida, serve como um ponto de articulação crucial para os fluxos de mercadorias no continente europeu.

Assim, a escala comparativa utilizada nesta análise não se restringe a uma mera representação cartográfica, mas sim a uma avaliação das relações socioeconômicas e espaciais que permeiam os territórios de ambos os países. Esta perspectiva considera a logística como um elemento integrador que articula diferentes regiões e escalas de operação, permitindo uma análise mais profunda das dinâmicas de globalização e do papel estratégico que Brasil e França desempenham na economia global.

O avanço das tecnologias de transporte e a modernização das redes logísticas são elementos que transformam os territórios, organizando-os e projetando-os dentro da economia global. A evolução técnica das redes de transporte está intrinsecamente ligada à expansão do capital financeiro e informacional, que, por sua vez, estrutura e consolida os territórios através de investimentos e gestão logística. No contexto da globalização, especialmente pós-década de 1970, a fluidez e a articulação econômica são imperativos que configuram os espaços mais

atrativos, aqueles com densidades técnicas de articulação global, potencializadas pelas estratégias logísticas.

A globalização estabelece novas relações políticas e econômicas que associam a logística à normatização territorial, onde os Estados e corporações internacionais desempenham papéis centrais. O Estado, através de políticas públicas e investimentos em infraestrutura de transporte e comunicação, incorpora a logística como um protagonista na modernização territorial. No Brasil e na França, a parceria entre Estado e agentes privados resulta em projetos logísticos que visam tornar os territórios mais competitivos e atraentes para os grandes conglomerados transnacionais.

Diante dessas considerações, a análise comparativa entre Brasil e França não se limita a uma escala gráfica de representação espacial, mas se fundamenta na correlação das relações socioeconômicas presentes em ambos os territórios. Mesmo com formações sociais e territoriais distintas, existe uma lógica comum de integração aos mercados globais que conecta esses espaços. A noção de escala utilizada é orientada a apreender essas relações, compreendendo o espaço como produto e produtor de relações sociais historicamente determinadas.

Baseando-se em Smith (1988), a escala deve ser entendida como um conceito integrado a uma teoria que busca dar coerência à produção do espaço geográfico em diferentes níveis interligados pela dinâmica do capital. Essa perspectiva é essencial para este estudo, pois permite analisar como o sistema capitalista imprime uma economia espacial cada vez mais integrada e organizada pela globalização. A escala, assim, torna-se um artifício analítico para entender as correlações e dinâmicas presentes nos processos de globalização e geoestratégia em Brasil e França, especialmente no que tange à logística de transportes.

A abordagem multiescalar proposta por Smith (1988) é crucial para decodificar o desenvolvimento desigual e combinado promovido pela globalização. Ao considerar os projetos logísticos como *ajustes espaciais* em contextos nacionais distintos, é possível avaliar como o capital se manifesta e influencia esses territórios, reforçando a importância da logística como instrumento de desenvolvimento econômico e ordenamento territorial. Portanto, a escala comparativa utilizada nesta análise revela as interações complexas e interdependentes que configuram Brasil e França com regiões intermediárias que possuem papéis geoestratégicos vitais na economia global. Essa abordagem multiescalar, fundamentada na teoria de Smith (1988), permite compreender as dinâmicas complexas de globalização e como a logística atua não apenas como um meio de transporte, mas como um instrumento vital para a organização e competitividade dos territórios no cenário global.

Neste sentido, a logística, ao ser analisada como escala e instrumento de aproximação entre Brasil e França, permite uma compreensão mais profunda das dinâmicas territoriais e econômicas que moldam esses países no contexto global. A interseção entre infraestruturas logísticas, localização estratégica e as relações socioeconômicas cria uma plataforma rica para entender como ambos os países contribuem e são impactados pela globalização.

A análise realizada no primeiro capítulo sobre a logística como instrumento de escala comparativa entre Brasil e França revela a profunda interconexão entre infraestruturas logísticas e *situações geográficas* como regiões intermediárias. Fundamentada na teoria de Smith (1988), essa abordagem multiescalar destaca como ambos os países, apesar de suas particularidades geográficas e socioeconômicas, desempenham papéis geoestratégicos essenciais na economia global. Ao considerar a logística não apenas como um meio de transporte, mas como um elemento integrador e estratégico, compreendem-se as dinâmicas complexas da globalização e a influência mútua entre desenvolvimento econômico e organização territorial.

A interseção entre infraestruturas logísticas avançadas e localizações estratégicas posiciona Brasil e França como intermediários cruciais nos fluxos globais, facilitando a integração e promovendo o desenvolvimento econômico. Essa perspectiva multiescalar permite uma compreensão mais profunda das relações socioeconômicas e espaciais que permeiam esses territórios, iluminando não apenas as particularidades de cada país, mas também oferecendo foco as estratégias globais de desenvolvimento e integração econômica do próprio desenvolvimento do capitalismo informacional.

À medida que se avança para segundo capítulo, a reflexão sobre a logística como escala e instrumento de aproximação serve de base para uma análise mais detalhada dos projetos territoriais específicos que moldam as regiões intermediárias nos dois países. Esse próximo capítulo se concentrará em como esses projetos logísticos são implementados para articular os territórios nacionais, explorar as interações entre infraestruturas e desenvolvimento regional, e avaliar as estratégias geopolíticas que posicionam Brasil e França como atores chave na arena global, com um foco mais específico nas regiões intermediárias e nos projetos territoriais que promovem a articulação e integração desses territórios.

# CAPÍTULO II

## A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA DE TRANSPORTES E SUA DIMENSÃO GEOPOLÍTICA.

---

*“O capitalismo não se desenvolveu sobre uma planície plana dotada de matérias-primas ubíquas, com oferta homogênea de trabalho e com iguais facilidades de transportes em todas as direções, ao contrário, o capitalismo ... está inserido, cresce e se difunde no interior de um variado ambiente geográfico que engendra uma grande diversidade na generosidade da natureza e na produtividade do trabalho” (HARVEY, 1999, p. 415-416).*

As discussões apresentadas no primeiro capítulo, permitiram estabelecer articulações conceituais entre as redes de transportes, o *ajuste espacial* e a logística contemporânea no que concerne ao ordenamento territorial. Com esse panorama criado, lança-se a seguir, a reflexão dos projetos territoriais para a articulação de Brasil e França. Portanto, o segundo capítulo desta pesquisa expande a análise iniciada anteriormente, adentrando no contexto específico dos projetos territoriais logísticos do Brasil e da França, visando a articulação de seus territórios. Nesta etapa, serão abordados os projetos de infraestrutura logística desses dois países, considerando-os como elementos-chave na integração regional e na promoção da eficiência econômica.

Ao longo deste capítulo, será realizada a contextualização dos *ajustes espaciais* geoestratégicos que esses projetos implicam, destacando suas implicações no ordenamento territorial e nas relações geopolíticas construídas ao longo do tempo para Brasil e França. O objetivo é fornecer uma compreensão aprofundada dos desafios e oportunidades que surgem da implementação desses projetos, tanto no contexto nacional quanto no internacional.

O segundo capítulo será dividido em duas partes distintas, cada uma delas focando em um país específico e em seus respectivos contextos de desenvolvimento da logística em seus territórios: Na primeira parte do capítulo, denominado como *“Os projetos logísticos na articulação do território brasileiro e os ajustes espaciais geoestratégicos”* serão examinados os projetos de infraestrutura logística que visam à integração do vasto território brasileiro. Particularmente, será destacado o Projeto Territorial de Integração Nacional no interior do Brasil, investigando suas origens históricas e seu impacto nas dinâmicas territoriais

contemporâneas. Por meio dessa análise, busca-se compreender como o Brasil se posiciona como um centro articulador na região sul-americana e promovendo uma integração econômica mais ampla. Já a segunda parte do capítulo, intitulada como “*A situação geográfica do território francês como carrefour articulador da logística europeia*” será explorada a posição estratégica do território francês como ponto central na rede logística europeia. Será dado destaque à reconversão territorial no Norte da França, especialmente à criação de um “entroncamento logístico europeu”. Será analisado como esses projetos logísticos franceses não apenas fortalecem a posição do país na União Europeia, mas também influenciam significativamente a dinâmica econômica e territorial da região.

### **2.1 Os projetos logísticos na articulação do território brasileiro e os ajustes espaciais geoestratégicos.**

A ocupação interior do Brasil apareceu como um entrave durante todo o período colonial (1500-1822) e alastrou-se até o período imperial (1822-1889). Segundo Moraes (2000), a necessidade de integração do território brasileiro, seja por conta da otimização econômica do território, seja por controle territorial, gerava importantes discussões sobre *projetos territoriais* do Estado brasileiro. Segundo argumenta Moraes (200), a constituição do território nacional brasileiro está estreitamente relacionada com a forma de sua ocupação territorial, ou seja, sua herança colonial. Em outras palavras, o desenvolvimento e a *formação territorial brasileira*<sup>17</sup> 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).

Vale salientar que a colonização no continente americano, sobretudo na parte meridional, envolveu processos de ocupação que ampliaram o poder territorial das metrópoles mercantis europeias por meio de instalações produtivas historicamente únicas, ou seja, criaram formações sociais e formações territoriais específicas no território colonial. Assim, os territórios coloniais e sua exploração pelos europeus foram a base para a construção de territórios nacionais na América Latina, por exemplo no caso do Brasil. Como salienta Moraes (2000, p.

---

<sup>17</sup> 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 do 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”.

21) “[...] a história brasileira é um ininterrupto processo de expansão territorial, este ainda em curso, em uma gênese que remonta ao expansionismo lusitano”.

Na visão desse autor, portanto, a sociedade brasileira resguarda uma manifestação de conquista espacial, situação que caracteriza profundamente seu desenvolvimento e a necessidade de comunicação territorial. Essa condição existe 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).

Assim, para Moraes (2000), esse contexto geográfico e histórico, derivado da colonização e estrutura político-administrativa da colônia portuguesa nas Américas, é relevante para a organização do território brasileiro, dada a sua dimensão espacial a ser conquistado, impactado e ordenado. Os territórios conquistados no período colonial e pós-colonial tornam-se elementos centrais na manutenção, consolidação e expansão do seu ordenamento territorial.

Nessa lógica, por exemplo, justificava-se o expansionismo interno (MORAES, 2000) das fronteiras aos “sertões”, que eram considerados terras selvagens e deveriam ser integrados à lógica da produção litorânea (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*<sup>18</sup>. 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 legitima o território e o Estado

---

<sup>18</sup> 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.

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 sobre as instituições, equipamentos e circuitos preexistentes do período colonial (MORAES, 2000) com a imensa dificuldade de integrar o *território herdado*<sup>19</sup>.

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”<sup>20</sup> 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).

Em particular, a Constituição do Estado Brasileiro de 1822 confiou a este estado as principais atribuições, baseadas na organização do seu território e na sua administração, e na defesa da sua soberania sobre ele e de acordo com a extensão da sua ocupação. Portanto, os projetos nacionais a serem construídos eram baseados em projetos que integravam o interior ou o Grande Oeste com o 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).

---

<sup>19</sup> MORAES, Antônio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. São Paulo: Hucitec, 2000.

<sup>20</sup> 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 preexistentes dos povos indígenas e instalar uma nova lógica pautada na expansão do espaço econômico sob a égide de seu modelo civilizatório e de modernização.

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” (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).

Indicava, assim, a necessidade de apropriação de seu território como base para a reprodução social do espaço e a ampliação de sua reprodução capitalista. Assim, a estratégia de ocupação territorial é formulada nas condições já estabelecidas para a acumulação de riqueza. Refira-se que, embora as fronteiras nacionais do Brasil já tivessem sido delineadas para o processo de Independência política em 1822, a maior parte do território encontrava-se na condição dos fundos territoriais a serem articulados.

A questão da estratégia de ocupação do território brasileiro sustenta o *projeto territorial* desse país, o qual é dimensionado como a Geopolítica do Brasil segundo Becker (2012). A autora discute que foi essa geopolítica do Brasil após a fundação do Estado brasileiro que representou o papel essencial das motivações políticas e estratégicas para a 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 infraestrutura, 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.

Depois disso, foi necessário construir um território claro sob os auspícios 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 o interesse do Estado brasileiro na realização de uma capital federal interna ao território. Uma futura capital federal no interior seria um poderoso incentivo para a integração das regiões brasileiras e de seu território. Foi nesse contexto que se esboçou os planos viários da Primeira República. As redes rodoviárias assumiram um caráter fundamental no discurso da modernização e na articulação nacional, os quais, na análise, estariam direcionados na formação de novos espaços produtivos e no controle do território. A implantação da rede rodoviária federal foi apresentada como forma de garantir a integridade territorial e resolver o isolamento de áreas do arquipélago brasileiro, vistas como obstáculos ao desenvolvimento econômico.

Segundo Brandão (2009, p. 99):

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.

Assim, entre o Império (1822-1889) e a Primeira República (1889-1930), um número significativo de engenheiros brasileiros vislumbrava a unificação do território e a integração para a modernização e progresso do Estado e de sua nação. 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 à nação por engenheiros, permitiriam a descoberta e o desenvolvimento de novos recursos, os quais permaneceriam ocultos e ainda não ocupados economicamente pelo capitalismo, favorecidos pelas políticas de imigração e colonização, podendo iniciar a expansão agrícola na região. Segundo os engenheiros, somente através do planejamento e construção da rede rodoviária nacional o Brasil poderia se tornar um Estado verdadeiramente unificado.

Nesse sentido, as redes de transportes nacionais foram apresentadas como agentes dos processos fundamentais para a construção da unidade territorial brasileira e, como sugere Moraes (2000), dentro da lógica de uma disseminação de “civilização” e posteriormente, de “modernização” do território, a qual se pauta na necessidade da unificação territorial para o estabelecimento de um futuro mercado interno. Merece destaque apontar que nesse período surgiram os seguidos Planos Nacionais de Viação estrategicamente propostos a partir de 1838, com pareceres que salientam a hidrovia, a ferrovia ou a rodovia, a fim de permitir a integração territorial e a conseqüente a integração nacional via sistemas viários nacionais. Como exemplo, cita-se o Plano Rebelo (1838)<sup>21</sup>; o Plano Ramos de Queiroz (1874)<sup>22</sup>; o Plano Bulhões (1882)<sup>23</sup>;

---

<sup>21</sup> O Plano Rebelo foi um projeto de construção de estradas de ferro no Brasil, proposto pelo engenheiro militar Francisco Rebelo em 1838. O plano previa a construção de uma linha ferroviária que ligasse a capital Rio de Janeiro a Minas Gerais, passando por Petrópolis e Juiz de Fora, e outra linha que ligasse o Rio de Janeiro a São Paulo, passando por Paraty e Angra dos Reis. O Plano Rebelo foi apresentado ao imperador Dom Pedro II, que o considerou uma excelente ideia, mas não pôde colocá-lo em prática imediatamente devido à situação política e econômica do país na época. No entanto, o plano acabou sendo retomado em 1852 com a criação da primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Mauá.

<sup>22</sup> O Plano Ramos de Queiroz foi um projeto de construção de ferrovias no Brasil proposto pelo engenheiro Antônio da Silva Ramos de Queiroz em 1874. O plano previa a construção de uma rede ferroviária que ligava todas as principais regiões produtoras do país, incluindo a região cafeeira de São Paulo e Minas Gerais, a região açucareira de Pernambuco, a região do cacau na Bahia, a região do algodão no Nordeste e a região produtora de erva-mate no Sul. O Plano Ramos de Queiroz teve uma grande influência na política ferroviária do Brasil nas décadas seguintes, e foi adotado pelo governo brasileiro em 1875. A implementação do plano levou à construção de diversas ferrovias no país, incluindo a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Nordeste do Brasil. No entanto, a construção das ferrovias previstas pelo Plano Ramos de Queiroz acabou sendo afetada por diversos problemas, incluindo a falta de recursos financeiros, a corrupção e a falta de planejamento adequado. Como resultado, muitas das ferrovias foram construídas de forma precária, e algumas nunca foram concluídas. Apesar dessas dificuldades, o Plano Ramos de Queiroz foi importante por estabelecer as bases para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária no Brasil.

<sup>23</sup> O Plano Bulhões, também conhecido como Plano de Viação Geral do Império, foi elaborado em 1882 pelo engenheiro Francisco Bulhões visando a expansão das ferrovias no Brasil. O plano tinha como objetivo integrar as diversas regiões do país por meio de uma malha ferroviária que conectam as principais cidades e regiões produtoras. Para isso, o Plano Bulhões propunha a construção de mais de 14 mil quilômetros de ferrovias em todo

o Plano de Comissão de 1890<sup>24</sup>; o Plano Catramby (1926)<sup>25</sup>; o Plano Paulo de Frontin (1927)<sup>26</sup> e o Plano Schnoor (1927)<sup>27</sup>.

Nesse ponto da análise, verifica-se que a unidade territorial brasileira, fruto de projetos desde o período colonial, não estava consolidada nesse momento. Para Anselmo (2000; 2002) 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 e seu mercado interno. Deste modo, 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.

Assim, tendo em conta a necessidade da articulação do território, considera-se que a circulação dos fluxos e a criação das redes de transportes é um dos elementos principais na construção do projeto nacional no Brasil, sobretudo quando se associa à obra de Travassos (1938). Convém recordar que, no período da elaboração da obra do autor, o território nacional era pouco integrado. Poucas vias ligavam os principais centros urbanos e a estrutura produtiva do país encontrava-se com baixa articulação entre as diversas regiões, voltadas prioritariamente ao mercado externo, configurando uma rede de transportes *exorreica*. Do mesmo modo, o

---

o território nacional, com destaque para a ligação entre o Rio de Janeiro e São Paulo, a conexão entre as cidades de Salvador e Belém, e a criação de um eixo ferroviário norte-sul, ligando o Rio Grande do Sul ao Amazonas.

<sup>24</sup> O Plano da Comissão de 1890 foi um projeto de reorganização do transporte no Brasil que teve como objetivo principal a integração do país por meio de um sistema de transporte mais eficiente. A Comissão foi criada por iniciativa do então presidente do Brasil, Floriano Peixoto, e era composta por engenheiros, militares e especialistas em transporte. O plano previa a construção de uma malha ferroviária que ligasse todas as regiões do país, incluindo o interior, e que conectasse os portos e as zonas produtoras. Além disso, também previa a construção de estradas de rodagem e a melhoria dos portos para torná-los mais eficientes. A Comissão de 1890 foi responsável pela criação do primeiro Plano Nacional de Viação, que foi aprovado em 1937. Esse plano foi a base para a organização da rede de transporte do país até a década de 1960.

<sup>25</sup> O Plano Catramby foi um plano de desenvolvimento de transportes elaborado em 1926 pelo engenheiro João Luiz Catramby. Seu objetivo era melhorar a infraestrutura de transporte do país, especialmente em relação às ferrovias. O plano propunha a construção de novas linhas ferroviárias, a modernização e eletrificação de linhas já existentes, a construção de portos e a melhoria das estradas de rodagem. O plano também previa a criação de uma empresa estatal para gerenciar as ferrovias do país e a criação de um fundo para financiar os investimentos em infraestrutura de transporte. Embora algumas medidas do plano tenham sido implementadas, a maior parte das propostas não foi realizada devido a dificuldades financeiras e políticas do país.

<sup>26</sup> O Plano Paulo de Frontin foi um projeto de reforma e modernização das ferrovias brasileiras, elaborado em 1927 pelo engenheiro Paulo de Frontin. O objetivo do plano era melhorar a eficiência e a rentabilidade das ferrovias, através da racionalização das linhas, da eletrificação das principais rotas e da integração das diferentes companhias ferroviárias.

<sup>27</sup> O Plano Schnoor foi elaborado em 1927 a pedido do governo brasileiro. O objetivo principal do plano era modernizar e expandir a rede ferroviária do Brasil, que na época era insuficiente para atender às demandas econômicas do país.

interior do país encontrava-se pouco ocupado, com baixa urbanização tanto do Norte quanto do Centro-Oeste (BECKER e EGLER, 1993).

A baixa integração do território brasileiro até a primeira metade do século XX, juntamente com as preocupações geopolíticas dessa baixa articulação, estimularam diversos planos nacionais, como mencionados anteriormente a fim de assegurar a integridade territorial, estimular o ordenamento para controle, gestão e indução de desenvolvimento e além de tudo, propiciar uma rede estratégica que projetasse o poder do Estado brasileiro na América do Sul. Essas preocupações podem ser largamente vistas na teoria de Mário Travassos sobre o papel do Brasil na América do Sul.

Na obra *Projeção continental do Brasil* (1938), Travassos discorre sobre os condicionantes geopolíticos existentes na América do Sul que deveriam ser considerados para a inserção internacional do país, sobretudo em comparação com países sul-americanos mais integrados que o Brasil à época, como por exemplo a Argentina.

Travassos (1938) propõe uma política de integração que se aproveite dos mais diversos meios de transportes para propulsionar não somente a integração territorial entre os diferentes Brasis – aqui apresentados como Brasil Platino<sup>28</sup> e Brasil Amazônico<sup>29</sup> – como para permitir que os dois Brasis nos extremos norte e sul desempenhem suas funções de penetração em direção ao centro do continente sul-americano. É evidente as recomendações quanto à gestão territorial brasileira e à ação externa no seu entorno regional, as quais revelariam a projeção sobre a América do Sul.

A ideia principal apresentada por Travassos (1938) reside em considerar a posição do território brasileiro como expressão geográfica singular na articulação Atlântico Sul e Pacífico Sul. A estrutura da obra "*Projeção Continental do Brasil*" parte dos antagonismos geográficos que compartimentam a América do Sul. Travassos (1938) argumenta que as relações inter-regionais são condicionadas pelas características geográficas das regiões, especialmente em relação à sua proximidade com o Pacífico/Andes ou com o Atlântico, e dentro da vertente atlântica, pela Bacia do Prata ou pela Bacia Amazônica. Esse geopolítico militar, defende que essas dinâmicas geográficas independentes são cruciais para entender a geopolítica da região e

---

<sup>28</sup> Em Travassos (1938), o Brasil Platino, apesar de exigir meios artificiais para ligar-se ao Oceano, dispõe de portos com suficiente capacidade de atração na costa [...] ao sul do Mato Grosso, prolongando a influência dos territórios de São Paulo e Paraná, representando a força de penetração desse eixo.

<sup>29</sup> Para Travassos (1938), o Brasil Amazônico se comunica de modo mais direto com o Oceano, pois dispõe do rio Amazonas como via natural [de integração]. E sua capacidade de penetração na América do Sul é mais ampla, pois o vale amazônico é o grande coletor do formidável anfiteatro de relevo que se arqueia de Caracas [Venezuela] a La Paz [Bolívia].

as possibilidades de projeção de poder do Brasil. Ele destaca a importância da Bacia Amazônica para a segurança e desenvolvimento do país, uma vez que a região tem recursos naturais abundantes e está estrategicamente localizada entre os Andes e o Atlântico. Por outro lado, a Bacia do Prata, que abrange Argentina, Uruguai, Paraguai e parte do Brasil, é vista por Travassos (1938) como uma região que pode representar uma ameaça aos interesses brasileiros, especialmente no que diz respeito à navegação e ao acesso aos recursos naturais da região pelos argentinos.

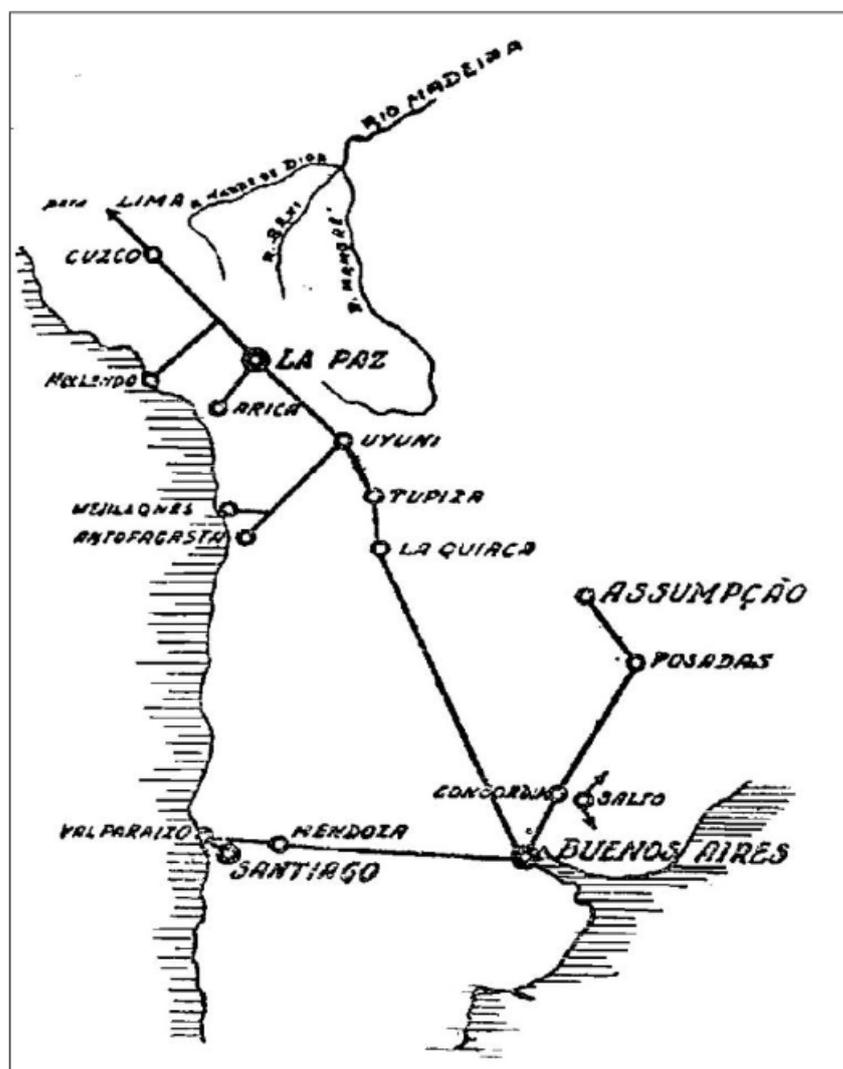
Para Martins (2011), no começo do século XX, a Argentina possuía um plano de comunicações terrestres de caráter continental, que tinha no porto de Buenos Aires o ponto de fuga de um complexo ferroviário que articula as principais cidades do Paraguai e da Bolívia, com ramais importantes no Chile e no Uruguai. Esse plano de comunicações terrestres da Argentina, conhecido como Plano General de Ferrocarriles (PGF), foi concebido em 1907 e tinha como objetivo a integração ferroviária do país e da região, através da construção de novas linhas e ampliação da malha existente. O porto de Buenos Aires era o ponto de partida e chegada para as principais linhas ferroviárias que, desde então, conectam o país ao Chile, Paraguai, Bolívia e Uruguai. Além disso, o PGF previa a construção de novas linhas para conectar as regiões do norte e do sul da Argentina, permitindo a integração de diferentes áreas produtivas e a facilitação do transporte de mercadorias e pessoas. No entanto, o plano acabou sofrendo atrasos e limitações devido a questões políticas e econômicas, além da concorrência do transporte rodoviário que se desenvolveu a partir da década de 1930. Mesmo assim, o PGF foi importante para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária na região e influenciou projetos semelhantes em outros países sul-americanos.

Com efeito, ao estender as comunicações da Bacia do Prata até o Pacífico, as redes férreas argentinas representavam uma engenharia espetacular capaz de minimizar os efeitos dos antagonismos geográficos sul-americanos representados pelos Andes e pelas distâncias interoceânicas. A maior preocupação de Travassos era o ramal ferroviário argentino que se estendia até La Paz, afinal ali se tratava do aumento da influência de Buenos Aires sobre o *heartland sul-americano*<sup>30</sup>, com a possibilidade de hegemonização econômica de todo o subcontinente, como indicado abaixo pela Figura 2.

---

<sup>30</sup> O conceito mackinderiano de *Heartland* é uma teoria geopolítica de Halford John Mackinder que afirma que a região central da Eurásia, que engloba a maior parte da Rússia, é a chave para o controle do mundo. Mário Travassos adaptou esse conceito para os altiplanos bolivianos, que ele considerava a região-chave para o controle da América do Sul. Mais precisamente a área corresponde ao planalto boliviano, mais exatamente ao triângulo Cochabamba-Sucre-Santa Cruz de la Sierra - esta última aparece como principal ponto de passagem e articulação para as comunicações entre os três principais compartimentos geográficos regionais: o Prata, a Amazônia e os Andes.

**Figura 2** – Projeção Geopolítica da rede ferroviária argentina segundo Travassos (1938).



Fonte: Travassos (1938).

Tal plano mostra o caráter expansionista da política de comunicações argentina, e era essa a grande preocupação que residia em Travassos (1938).

As maiores preocupações de Travassos se direcionam para o caráter expansionista da política de comunicações argentina nos altiplanos e planícies da Bolívia, refletindo “a intenção do presidente Hipólito Yrigoyen, e depois do ministro Matias Sorondo (ministro do interior do general golpista Félix Uriburu), de restaurar o vice-reinado do Rio da Prata” (BANDEIRA, 1998, VIEIRA, 2008 apud MARTINS, 2011, p. 66).

Em outras palavras, a principal ideia do “pensamento travassiano” é a de que o espaço geográfico é um elemento fundamental na definição dos interesses e objetivos de um país. Nesse sentido, a geopolítica é uma ferramenta importante para a compreensão e a análise das relações de poder entre as nações. Em relação à América do Sul, o “pensamento travassiano”

destaca esse antagonismo entre a Bacia do Prata e a Bacia Amazônica, que são duas regiões-chave na geopolítica sul-americana. A Bacia do Prata, que abrange países como Argentina, Uruguai e Paraguai, é vista como uma área de influência da potência regional argentina, enquanto a Bacia Amazônica, que engloba a maior parte do território brasileiro e países como Peru, Colômbia e Venezuela, é vista como a área de influência do Brasil. Essa divisão da América do Sul em duas áreas de influência é uma das ideias centrais da obra "*Projeção Continental do Brasil*", escrita por Travassos em 1938.

Para o autor:

Em resumo, na vertente atlântica imensa superfície de contato com os mais possantes centros da civilização mundial, via de penetração natural estendendo-se do oceano às próprias fraldas andinas, mentalidade agrícola, tendências dinâmicas; na vertente pacífica, isolamento marítimo relativo, produção e comunicações que aconchegam características montanhosas, mentalidade mineira, tendências estáticas (TRAVASSOS, 1938, p. 51).

Para isso, durante sua obra, o autor indica que o Estado brasileiro apresenta uma condição geográfica ímpar: uma rica rede hidrográfica que poderia articular o território nacional e o projetá-lo aos países vizinhos sul-americanos, além da possibilidade de redes artificiais com meios de transportes que articulariam o território nacional. Todavia, no âmbito interno, a escassa integração territorial torna-se um dos principais desafios a serem superados pelas autoridades brasileiras. Na medida em que a estrutura viária se apresenta pouco densa, as principais concentrações urbanas tendem a realizar escassos fluxos socioeconômicos entre si, o que resulta no surgimento de estruturas produtivas isoladas e com alcance apenas local. Ademais, os “vazios demográficos”, principalmente na porção ocidental do Brasil, para Travassos, dificultariam não somente a projeção de poder em relação aos países vizinhos, mas também torna o território nacional vulnerável a ocupações estrangeiras.

Travassos (1938) apresenta que desse esforço de penetração e da retração do litoral e da lógica *exorreica* das redes no país, o predomínio econômico da vertente Atlântica sobre o Pacífico – demonstra a evidente ação decisiva desses dois “Brasis”, - em processo de industrialização à época – não só para a coesão interna, mas na política continental sul-americana. Saboya (2018), analisando a obra de Travassos (1938), discorre sobre essa dualidade entre a vertente atlântica e a pacífica, onde surge o dinamismo da situação do território brasileiro.

Na vertente atlântica, há um extenso litoral que proporciona maior fluidez com “os mais possantes centros da civilização mundial (TRAVASSOS, 1938, p. 34)”. Além disso, a recorrência de vias naturais de penetração que atingem as bordas da cordilheira dos Andes, o dinamismo de atividades agropecuárias e tendências socioeconômicas dinâmicas contrastam com as características da vertente pacífica: predomínio do isolamento marítimo, produção e comunicações adaptadas à

geomorfologia montanhosa, atividades relacionadas à mineração e tendências socioeconômicas mais estáticas (SABOYA, 2018, p. 37).

Travassos (1938) argumenta que essas duas regiões convergem para o centro geográfico do continente sul-americano (planalto boliviano) – a *heartland* do continente – seja por meios artificiais (porto de Santos e vias artificiais da rede paulista - Noroeste), seja por vias mais espontâneas e naturais como da Bacia Amazônica.

A preocupação de Travassos (1938) e de outros geopolíticos brasileiros como Golbery do Couto e Silva<sup>31</sup>, era que a Argentina, um dos Estados Nacionais sul-americanos com maior projeção das redes de transportes, sobretudo ferroviárias da época, não pudesse articular seu território ao da Bolívia, considerada pelo autor como o *Heartland*, a região-chave para o controle da América do Sul. Para ele, a hegemonia de Buenos Aires na região estava em curso, sobretudo com o avanço de infraestruturas na bacia do Prata, o que projetaria a Argentina no domínio do Atlântico com o Pacífico. Em suma, a Bolívia adquire a condição de *heartland sul-americano* não somente pela disponibilidade de recursos naturais, mas, principalmente, pela possibilidade de conter a influência regional argentina e, conseqüentemente, vincular as atividades econômicas bolivianas aos portos marítimos brasileiros.

Para esses autores, o Brasil precisava garantir sua posição estratégica no continente. Para isso, ele propôs a construção de uma série de estradas e ferrovias que ligariam os altiplanos bolivianos aos portos atlânticos brasileiros do Centro-Sul e ao complexo ferro-hidroviário Madeira-Mamoré. Essa rede de comunicações partiria do Brasil Platino e Amazônico, e permitiria a "*soldadura do Brasil Platino ao Brasil Amazônico*" (TRAVASSOS, 1938), isto é, a integração do Brasil internamente, e projetaria essa integração com os países do Platô Andino e a Amazônia. Além disso, Travassos propôs o desenvolvimento de "artérias longitudinais", ou seja, estradas e ferrovias que ligariam as diferentes regiões naturais do país.

Essas vias de integração nacional se somariam à *vantagem situacional* brasileira em relação à penetração do rio Amazonas para o oeste, permitindo que o país se tornasse uma potência regional no continente. Além disso, isso explica de forma bem evidente, a razão da Bolívia não ter seu território banhado pelo mar, pois isso projetaria o poder do país em sua condição de *Heartland* com projeção do Pacífico e Atlântico no sul da América. Ao invés,

---

<sup>31</sup> O pensamento travassiano, desenvolvido pelo geógrafo e estrategista militar brasileiro Mário Travassos, teve grande influência na geração de generais geopolíticos militares no Brasil, como Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos. Esses generais-geopolíticos militares buscaram desenvolver estratégias e políticas que fortaleceram a posição do Brasil na região, promovendo a integração econômica e política da Bacia Amazônica e estabelecendo alianças com outros países sul-americanos que compartilham interesses estratégicos com o Brasil.

Argentina e Brasil estiveram em momentos de disputa desse jogo de domínio de projetos e de ambições de projeções do poder geopolítico de seus Estados Nacionais.

A proposta de Travassos, dessa forma, visava consolidar o controle brasileiro sobre a região sul-americana, integrando o país internamente e projetando sua influência para além de suas fronteiras. Por redes fluviais ou concentradamente por redes terrestres, o papel funcional dessas regiões é de ligar, homogeneizar, articular esses dois brasis de Travassos (1938), projetando o território nacional do ponto de vista continental.

Por mais periclitante que se queira julgar nossa unidade geográfica, é mais que certo repousar a sua manutenção nessas duas ordens de fenômenos: atuações convergentes do Brasil Platino e Amazônico sobre o centro geográfico do continente considerado objetivo comum; esforços de unir as duas extremidades divergentes dessas mesmas atuações na orla litorânea, justo pelas regiões naturais que denominamos, em conjunto, de Brasil Longitudinal (TRAVASSOS, 1938, p. 117).

Nesse contexto, Paraguai e Bolívia, que estariam propensos a buscar saídas para o oceano, poderiam ser conectados ao território brasileiro por meio da construção de redes ferroviárias e rodoviárias no sul do estado do Mato Grosso, o que reforça a centralidade de um sistema de comunicações adequado aos objetivos geopolíticos do Brasil em relação aos países vizinhos (TRAVASSOS, 1938, p. 101-102). Vale lembrar que em 1955, foi inaugurado o prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, entre Corumbá e Santa Cruz de La Sierra. Portanto, um novo passo para atrair a Bolívia para o espectro geopolítico do Brasil foi consolidado, o que seria retomado décadas mais tarde, por meio da construção do gasoduto Bolívia-Brasil e das obras da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

Dá-se destaque à condição de *nó de conexão*, conforme abordado por Dupuy (1987) que o Planalto Central (grande região na localidade Goyaz no mapa da Figura 3) é projetado na organização de Travassos (1938). Vale salientar que essa expressão “*Planalto Central*”, não confere a delimitação somente de uma área especificamente geológica ou geomorfológica. A denotação que se faz é de uma região geográfica no interior do Brasil que corresponde as investidas de interiorização e fixação dos aparatos técnicos modernos da faixa litorânea<sup>32</sup>. Tal

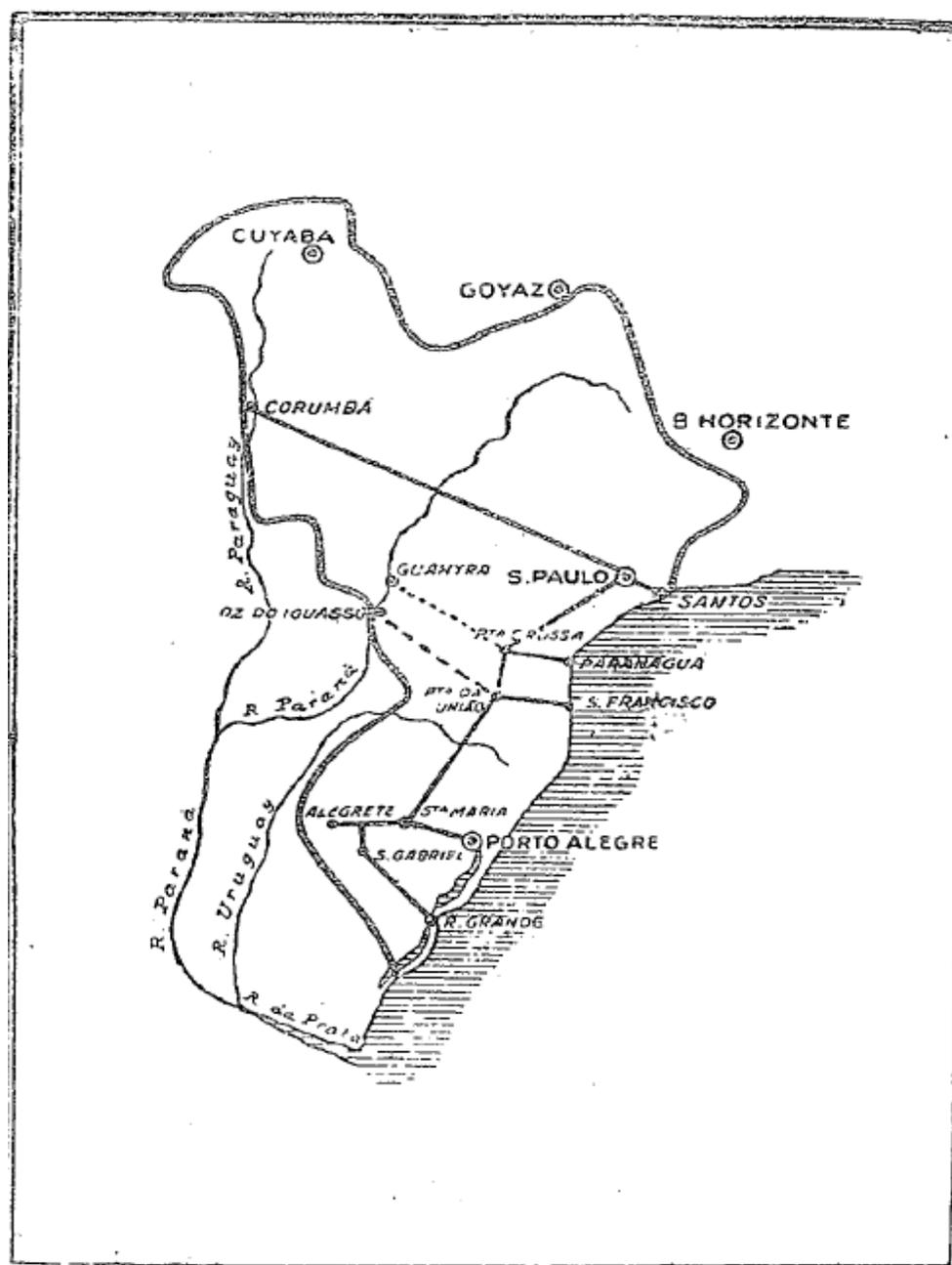
---

<sup>32</sup> 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) (SOUSA; PEDROSA, 2016, p. 107-108).



Essa ideia é fundamentada no fato de que essa região é uma área de convergência de diversas bacias hidrográficas e possui uma posição estratégica no centro do país, o que a torna um importante ponto de articulação das redes de transporte e comunicação. Nessa projeção, o Planalto Central também é visto como uma região estratégica para a integração nacional, por sua posição central e por sua potencialidade econômica, conforme pode ser visto na Figura 4.

**Figura 4** – A síntese da integração brasileira, segundo Travassos (1938) com foco ao Brasil Platino.



Fonte: Travassos (1938).

Neste sentido, de acordo com a perspectiva de Travassos (1938), a complementaridade dos meios de comunicação e transporte era fundamental para o projeto de poder brasileiro na América do Sul. Ele acreditava que a rede de infraestrutura de transportes permitiria uma maior integração regional na América do Sul. A logística de transporte, portanto, era vista como um suporte para o projeto de projeção contínua do Brasil na América do Sul, permitindo a expansão da influência brasileira por meio da conexão de diferentes regiões do país e países vizinhos. Além disso, a logística de transporte também pode ser vista como um elemento estratégico de liderança de poder na região, permitindo que o Brasil exerça uma influência maior sobre os países vizinhos e estabeleça parcerias e acordos de cooperação em áreas como comércio, investimento e segurança.

Assim, a complementaridade dos meios de comunicação e transporte traduzia-se em projeto de poder em Travassos (1938). 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, pode-se afirmar que, a logística de transportes serve de suporte para o projeto de contínua projeção do Brasil na América do Sul. Em outras palavras, é notório que é necessário reconhecer a intenção estratégica de liderança de poder na América do Sul que se torna possível com os elementos de integração possibilitada pela logística e por sua infraestrutura a partir dos anos 1930.

### **2.1.1 O Projeto Territorial de Integração Nacional no interior do Brasil.**

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. Esse processo teve um impulso significativo no governo de Juscelino Kubistchek, que adotou novas estratégias de entrada do capital estrangeiro, especialmente no setor automobilístico, que contribuíram para o desenvolvimento do modelo de integração via sistemas rodoviários que se verificou no país. Esse modelo de modernização pela industrialização e urbanização buscou induzir a integração e a articulação de todas as regiões brasileiras, instrumentalizando o território de acordo com o projeto geopolítico do Estado brasileiro, com o objetivo de propiciar a criação de um efetivo mercado interno e a unificação do controle do território. As redes viárias foram estruturas que representaram um dos fixos modernizadores no território, articulando as regiões industriais ao Planalto Central e possibilitando a criação de novas cidades e terras produtivas, ocupando economicamente os chamados "vazios demográficos".

As redes viárias geraram fluxos e dinâmicas espaciais que se articularam a essa materialidade, incitando o processo de urbanização, novas redes de comércio e serviços, e novas materialidades, engendrando a geração de fluxos e dinâmicas espaciais na produção 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. Nesse contexto, o projeto de Estado pautado numa lógica que abarca todo o território à medida que as técnicas e as vias modernas alcançam novos espaços e os integram, contribuiria para a construção de uma nação integrada e mais competitiva no cenário internacional.

Em outras palavras, a década de 1950 no Brasil foi marcada por desafios significativos na busca por uma identidade e posicionamento no cenário global. A política de Getúlio Vargas no início da Segunda Guerra Mundial, com sua aliança tácita com as potências do Eixo, trouxe suspeitas e desconfianças sobre o país. A tentativa de redemocratização iniciada pelo general Dutra em 1946 e a redefinição das relações com os Estados Unidos no contexto da Guerra Fria foram, em grande parte, comprometidas pelo retorno de Vargas ao poder em 1951. Este retorno, fundamentado em um programa populista que incluía a modernização do país, a expansão da produção de bens de consumo e o desenvolvimento do mercado interno por meio da melhoria das infraestruturas de transporte, acabou enfrentando forte resistência tanto internacional quanto doméstica (THÉRY *et al.*, 2004).

Conforme Théry *et al.* (2004, p. 33) :

Au milieu des années 1950, le Brésil peine à trouver sa place dans le concert des nations. Les errements du président Vargas au début de la deuxième guerre mondiale, et son alliance tacite avec les puissances de l'axe, a jeté la suspicion sur le pays. La « redémocratisation » engagée en 1946 par le général Dutra et la redéfinition des liens avec les Etats-Unis dans le contexte de la guerre froide semblent avoir fait long feu avec le retour de Getúlio Vargas au pouvoir en 1951. Elu sur un programme populiste, prévoyant la modernisation du pays, la croissance de la production de biens de consommation, l'élargissement du marché interne par le développement du réseau de transport (plan Lafer), Vargas va rapidement se heurter à un double front de contestation. Sur le plan international, les Etats-Unis engagent un bras de fer avec le pouvoir brésilien afin que cette puissance d'Amérique du sud ne tombe pas dans le camp soviétique. En interne, les militaires et la droite libérale (représentant les intérêts de la classe moyenne urbaine) s'inquiètent de son attitude trop indépendantiste par rapport aux Etats-Unis d'une part (ce que le pays ne peut se permettre dans un monde bipolaire) et de sa gestion peu orthodoxe des finances publiques, de ses dépenses inconsidérées pour de grands investissements, d'autre part.

Internacionalmente, os Estados Unidos se mostraram preocupados com a possibilidade de o Brasil, uma potência emergente na América do Sul, se aliar ao bloco soviético. No plano interno, a atitude independente de Vargas em relação aos Estados Unidos e sua gestão

controversa das finanças públicas provocaram inquietação entre os militares e a direita liberal, que representava os interesses da classe média urbana. Essas tensões ilustram as complexidades enfrentadas pelo Brasil em seu processo de modernização e integração nacional, destacando a importância de políticas de infraestrutura e transporte que pudessem sustentar o desenvolvimento econômico e a coesão social em meio a um cenário geopolítico polarizado (THÉRY *et al.*, 2004).

Além disso, a continuidade da industrialização, promovida por Vargas, encontrou eco nas políticas subsequentes de Juscelino Kubitschek. O bem-estar social e a valorização do ser humano foram aspectos centrais dessa política, com a luta contra a miséria figurando como uma das prioridades do governo de Kubitschek. Esta abordagem não apenas visava a prosperidade econômica, mas também buscava promover a justiça social e melhorar a qualidade de vida dos brasileiros, consolidando um projeto nacional que integrava desenvolvimento econômico e progresso social (THÉRY *et al.*, 2004, p. 33):

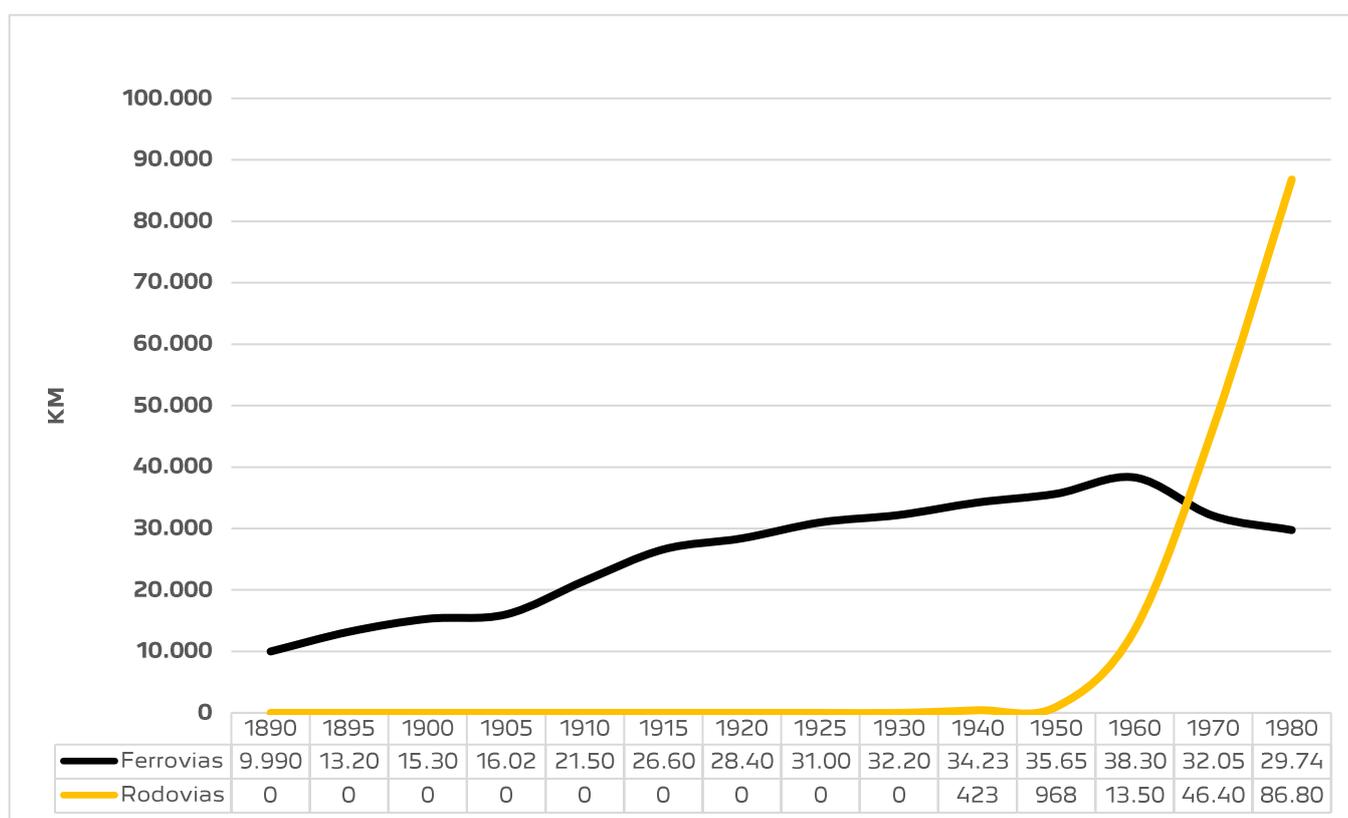
La volonté marquée de la poursuite de l'industrialisation s'inscrit également dans le prolongement de l'action de Getúlio Vargas. En outre, le bien-être social et la valorisation de l'homme sont présentés comme l'autre versant de cette politique : la lutte contre la misère est une des priorités de Kubitschek.

Neste sentido, 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. Esse período foi crucial para a consolidação de um projeto nacional que visava integrar o vasto território brasileiro e promover o desenvolvimento econômico e social. A transferência da Capital Federal para o Planalto Central, com a inauguração de Brasília em 1960, foi um marco simbólico e estratégico. Essa mudança não só reafirmou a soberania do Estado brasileiro sobre o interior do país, mas também buscou interiorizar esse poder, promovendo um desenvolvimento mais equilibrado regionalmente. Além disso, a intensificação do processo de integração do oeste do território brasileiro foi outro aspecto fundamental dessa era. Essa integração foi fortemente impulsionada pelo vetor urbano e industrial, que incentivou a colonização e o desenvolvimento econômico em áreas anteriormente isoladas. Grandes projetos de infraestrutura viária foram implementados para conectar essas regiões ao restante do país. Entre esses projetos, destaca-se a construção de rodovias como a BR-050, a BR-364 e a Transamazônica, que facilitaram o acesso e a mobilidade, promovendo o crescimento de novos polos urbanos e industriais.

No entanto, essa expansão viária ocorreu muitas vezes em detrimento do desenvolvimento ferroviário, que foi relegado a um segundo plano. A priorização do transporte

rodoviário refletiu uma escolha estratégica que visava uma rápida ocupação e integração territorial, embora tenha gerado desafios como o aumento da dependência do transporte de cargas por caminhões e os custos elevados de manutenção das rodovias. Conforme ilustrado no Gráfico 2<sup>33</sup>, observa-se um crescimento significativo da malha rodoviária pavimentada em comparação à estagnação da infraestrutura ferroviária durante esse período. Essa tendência evidenciou a preferência governamental pela flexibilidade e capilaridade das rodovias, que foram vistas como essenciais e modernas para alcançar áreas remotas e facilitar a circulação de bens e pessoas em todo o território nacional.

**Gráfico 2** – Evolução da Rede Rodoviária pavimentada e Ferroviária no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).



Fonte: elaborado pelo autor com base em Silveira (2003).

A década de 1950 foi marcada por importantes mudanças na economia, impulsionadas pelo Governo de Juscelino Kubitschek e suas políticas de modernização e desenvolvimento

<sup>33</sup> Este gráfico considera rodovias pavimentadas dentro de um sistema integrado e planejado de transportes de acordo com os dados de Silveira (2003), distinguindo-se das vias anteriores que, embora existissem, não eram categorizadas e quantificadas como rodovias pavimentadas. Essas vias pré-existentes variavam em termos de construção, engenharia e traçado, ou mesmo consistiam em estradas não pavimentadas, como as de terra. Em 1940 estimam-se que essas vias se estendiam por 423 quilômetros, e em 1950 cerca de 968 quilômetros, de acordo com Silveira (2003).

com grande infraestrutura viária capaz de interligar efetivamente os vários espaços nacionais potencializando o desenvolvimento econômico brasileiro. A construção de grandes rodovias, como a BR-101, a BR-116 e a BR-040, possibilitou uma integração mais efetiva das diversas regiões do país e o aumento do comércio interno. Além disso, a política de atração de investimentos estrangeiros contribuiu para o fortalecimento do setor industrial e o aumento do consumo de bens duráveis, impulsionando a economia brasileira. 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 à criação de grandes redes viárias; à 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 rodoviário-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 inter-regionais. 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 Nordeste 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).

A partir das intervenções realizadas a partir da década de 1950, as quais repercutem-se nas décadas de 1960 e 1970, o Estado brasileiro assumiu um papel central na modernização do território nacional e na criação das condições necessárias para o desenvolvimento da economia. Foram realizados grandes investimentos em infraestrutura, como a construção de rodovias e hidrelétricas, e implementadas políticas de industrialização que incentivaram a entrada de capital estrangeiro e a criação de indústrias em várias regiões do país (NATAL, 1991). Essas medidas visavam integrar o território nacional e criar um mercado interno unificado, capaz de impulsionar o desenvolvimento econômico. O Estado assumiu um papel central nesse processo,

criando as condições para a reprodução e expansão do capital, ao mesmo tempo em que tentava garantir o desenvolvimento econômico e a estabilidade política.

O Plano Nacional de Desenvolvimento do Governo Kubitschek 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.

Em linhas gerais, o Plano de Metas foi um plano de desenvolvimento econômico de amplo aspecto territorial, elaborado pelo governo de Juscelino Kubitschek, que governou o Brasil entre 1956 e 1961. O Plano estabelecia 31 metas a serem cumpridas em cinco anos, com o objetivo de modernizar o país e promover o desenvolvimento em diversos setores, tais como infraestrutura, energia, transporte, indústria, saúde e educação. Guimarães (2010) indica que 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). Lessa (1982) também argumenta a importância desse instrumento de ordenamento territorial ao mostrar que 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 "Programa de Metas" foi extremamente concreto, articulando-se em torno de 30 objetivos específicos distribuídos em cinco setores básicos que, devidamente estimulados, poderiam sustentar o crescimento do Brasil. Esses setores incluíam energia, transporte, produção alimentar e agrícola, indústrias de base, e educação para o desenvolvimento (THÉRY *et al.*, 2004, p. 34). Kubitschek argumentava que a caracterização do Brasil como um país essencialmente agrícola não mais se ajustava à realidade econômica da nação. Ele sustentava que era dever dos cidadãos brasileiros modificar essa situação de inferioridade e transformar o

país em um produtor significativo de bens industriais, rompendo com a tradição de fornecedor de matérias-primas.

A estratégia de Kubitschek para alcançar essas metas era baseada na sinergia entre o capital estatal e o capital privado, tanto nacional quanto estrangeiro. O Estado desempenhava um papel central, não apenas fornecendo a infraestrutura necessária, mas também criando um ambiente favorável para investimentos privados. Esse modelo visava a criação de um círculo virtuoso onde os investimentos em infraestrutura gerassem um aumento na capacidade produtiva do país, atraindo ainda mais investimentos e fomentando o desenvolvimento econômico de forma sustentável.

O Plano de Metas não se limitava apenas à infraestrutura física, mas também incluía investimentos em setores sociais, como saúde e educação, entendidos como fundamentais para a construção de um Brasil moderno e competitivo. A ênfase na educação, por exemplo, visava não só a formação de mão de obra qualificada, mas também a promoção da inovação e do empreendedorismo, essenciais para um desenvolvimento econômico robusto e contínuo.

A construção de Brasília, como nova capital administrativa, simbolizava a interiorização da economia brasileira e a integração nacional. Este projeto monumental não apenas deslocou o centro político do país para o interior, mas também incentivou o desenvolvimento de regiões até então marginalizadas, promovendo uma ocupação mais equilibrada do território nacional. A transferência da capital também serviu como um catalisador para o desenvolvimento de infraestrutura em áreas anteriormente inacessíveis, conectando diferentes partes do país e promovendo a coesão nacional.

A la différence de Vargas, pour qui seule une dictature permettait de mettre en place un programme de modernisation économique, Kubitschek affiche une foi inébranlable dans le processus démocratique, tout aussi capable selon lui de mener à bien une expérience de développement accéléré des structures économiques et sociales. Son programme de gouvernement « Programa de Metas » est extrêmement concret. Il s'articule autour de 30 objectifs (Metas) spécifiques, distribués autour de cinq secteurs de base qui, convenablement stimulés, pourraient soutenir la croissance du Brésil : le secteur de l'énergie (objectifs 1 à 5) ; des transports (objectifs 6 à 12) ; de la production alimentaire et agricole (objectifs 13 à 18) ; des industries de base (objectifs 19 à 29) ; de l'éducation au développement (objectif 30). Il s'agit soit d'objectifs quantitatifs, soit d'une liste de priorités économiques, définis en fonction de l'implantation d'une industrie de base sur l'ensemble du territoire. Ce programme est ainsi défini pour un Brésil industriel et urbain. Selon Juscelino Kubitschek aucun autre choix n'était envisageable : « la caractérisation du Brésil comme pays essentiellement agricole ne s'ajustait plus à notre réalité économique (...). Si une tradition séculaire définissait le Brésil comme fournisseur de matières premières, il était du devoir de ses citoyens de modifier cette situation d'infériorité. Nous étions certes producteurs de biens primaires, mais non pas en raison d'une vocation héréditaire irrémédiable. » (KUBITSCHKEK – 1962: 46-47) (THÉRY *et al.*, 2004, p. 34).

Assim, o Plano de Metas tinha como prioridade a articulação nacional com a construção de rodovias e ferrovias para interligar o país e facilitar o escoamento da produção, tornando materializada todas as discussões apresentadas anteriormente. Outra meta importante do Programa de Metas era a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, uma cidade planejada e construída no centro do país. A construção de Brasília foi uma das obras mais emblemáticas do Plano, pois representou um grande desafio logístico e tecnológico para a época, além de ser um símbolo do desenvolvimento e modernização.

Vale salientar que as redes de transportes assumiram a condição motora da indução do ordenamento territorial planejado para a articulação nacional, uma vez que, a partir dos eixos viários criados, permitiu-se o acesso e as transformações dos chamados “*fundos territoriais*”, conforme sinaliza Moraes (2002). Para Moraes (2002), Brasília é elemento chave na política territorial da construção da unidade do território brasileiro. A ocupação do Brasil central para esse autor foi viabilizada pelas “próteses territoriais” materializadas, entre outras, pelas cidades artificiais, rodovias e usinas hidrelétricas. Em outras palavras, o abismo que separava o “território usado” (SANTOS, 1994) dos “fundos territoriais” no Brasil (MORAES, 2011), ou seja, as áreas assimiladas aos processos econômicos centrais daquelas marginais e periféricas, desencadeou a busca por soluções a partir do final do século XIX, propagando a “superação do atraso” como objetivo principal de um Brasil modernizado. Esse horizonte, contudo, apresentava uma forte fundamentação territorialista, que consiste em uma ideologia geográfica amplamente presente na formação territorial brasileira, conforme identificado por Moraes (2011). Segundo o autor, para construir um “país moderno” sob essa orientação, seria necessário adotar medidas que promovessem a ocupação do território e a integração das regiões periféricas ao centro econômico do país.

[...] o foco [...] direcionou-se para o território: construir o país era modernizar seu espaço, o que significava equipá-lo com as próteses territoriais e os sistemas de engenharia estabelecidos pela contemporaneidade técnica: ferrovias, iluminação elétrica, água encanada, estruturas metálicas, máquinas, motores, etc. (MORAES, 2011, p. 90).

A integração determinante do território seria efetivada com a instalação de Brasília no Planalto Central, correspondendo ao *nó de conectividade* principal do país. Brasília surge enquanto a capital que articulava 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 Kubistchek “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.

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 a nova fronteira agrícola com a Revolução Verde do cerrado do Centro-Oeste brasileiro.

Realizando uma ponte entre o projeto de interiorização da Capital Federal com o conceito de *sistema de objetos e sistema de ações* de Milton Santos (2006), o qual se refere à interação entre os objetos (infraestrutura, produtos, bens) e as ações (comportamentos, práticas, atividades, dinâmicas) que se relacionam dentro do espaço e pelo qual os objetos e as ações são elementos que estão intimamente ligados e se relacionam e se organizam conforme as dinâmicas sociais, econômicas e política, Brasília representa um objeto técnico gerador de fluxos. Sua localização central, no Planalto Central, foi escolhida estrategicamente para demarcar fisicamente e ideologicamente a unidade e integração do país, além de favorecer o desenvolvimento econômico de regiões antes pouco exploradas, sendo o objeto inerte, porém articulador dos fluxos. Além disso, a construção de Brasília representou um importante marco no ordenamento territorial do país, sua localização central e privilegiada permite o acesso rápido e fácil a todas as regiões, bem como uma posição estratégica em termos de defesa nacional.

Sobre a construção de Brasília e seu papel na integração nacional, Vesentini (1986) afirma que a instalação da Capital Federal no interior foi um marco na organização espacial do Brasil e a "coroação" de todo o processo de integração nacional, debatido desde sua colonização. A análise da construção de Brasília mostra que ela está diretamente relacionada à sua inserção na organização do espaço geográfico do Estado. A Capital federal no Planalto Central do país significa introduzir programas internos de modernização, estimulando a formação da agricultura comercial com rodovias, centros urbanos e complexos agroindustriais (CAIs), ou seja, possibilidades ampliadas de reprodução do capital nacional e internacional.

As considerações apresentadas são de grande importância para vincular o investimento do capital financeiro multinacional no Brasil, aproveitando a necessidade de consolidação territorial e conseqüentemente criando infraestrutura e financiamento ao *ajuste espacial* de Harvey (2005). A necessidade do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária e de grandes infraestruturas organizadas no Plano de Metas, como a construção de Brasília e de toda modernização no interior do território, tornou o mercado brasileiro muito atrativo para investimentos no setor automotivo e demais setores por parte de multinacionais.

Em primeiro lugar, os dirigentes da política econômica do governo Kubitschek enfrentaram dificuldades de limitações do financiamento dos investimentos, e recorreram ao capital estrangeiro como meio alternativo para concretizar suas políticas de desenvolvimento. Caruso (2015) lista os argumentos apresentados pelos governos para legalizar o acesso ao capital privado estrangeiro na forma de empréstimos.

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).

O influxo de capital privado estrangeiro foi importante porque possibilitou a introdução de tecnologia avançada na economia de forma dinâmica e constituiu uma alternativa à importação de máquinas (CARDOSO, 1977). Em 1956, externamente, havia abundante capital dos países centrais alocado junto ao Banco Mundial (World Bank). Como mostra Harvey (2005), o empréstimo para os mercados emergentes é uma forma de reprodução estendida da riqueza, ou seja, uma forma de *ajuste* da reprodução do capital.

No Brasil, o governo desenvolveu uma série de incentivos e instrumentos para facilitar o acesso a investimentos internacionais (LESSA, 1982). Tal reversão estava prevista no próprio plano de metas, que previa a participação estrangeira em um terço dos investimentos mundiais (CARDOSO, 1977). Nesse período, o capital internacional entrou na economia brasileira na forma de grandes corporações multinacionais. O investimento estrangeiro direto começou a mudar o processo de produção vertical, operando a produção localmente e construindo filiais dentro do país. A mudança do sistema mundial, em que a expansão do capital financeiro e do crédito se soma ao contexto histórico interno, redefiniu a importância do capital estrangeiro no

Brasil. Com esse movimento, o capital estrangeiro tornou-se parte ativa do desenvolvimento do Brasil e um acelerador do crescimento (CALDAS, 1995).

As prioridades do Estado já haviam sido estabelecidas, como por exemplo o aumento expressivo da taxa de crescimento, a construção de Brasília e a Integração Nacional. Esses pilares não estavam em discussão, mas os meios para alcançá-los estavam abertos à negociação ao capital internacional. Caruso (2015) defende que o Estado ofereceu ao capital estrangeiro diversos incentivos, como a isenções de tributos de importação; a prioridade de cobertura e subsídios cambiais; créditos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) a 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).

Nessa época, uma das principais afirmações era de que a economia brasileira, no passado, impunha muitos entraves à entrada do capital estrangeiro. Era fundamental, portanto, criar um ambiente favorável ao investimento internacional nos parques industriais brasileiros (FURTADO, 2006). Coerente com esse argumento, Caldas (1995) aponta que o apoio do capital estrangeiro foi fundamental para o sucesso da política territorial nesse período.

As corporações multinacionais concentravam capital financeiro monopolista com caráter predatório, também chamado de espoliador por Harvey (2005). Segundo Harvey (2005), esses grupos empresariais especulam sobre a possibilidade de implementar *ajustes espaciais* nas economias periféricas e emergentes, possibilidade de lucro pela espoliação no interior das contradições da redução da acumulação de capital nos países centrais. Ressalta-se que, após a

guerra, a intensa industrialização dos países centrais foi acompanhada pela queda das margens de lucro e pela excessiva acumulação de excesso de capital. Isso é representado por um mercado saturado de bens de consumo que não podem ser vendidos sem perdas, alta improdutividade, excesso de capital líquido e falta de oportunidades de investimento produtivo (HARVEY, 1999). Em outras palavras, esse excedente de capital e trabalho nos países centrais é desviado para uma exploração estrategicamente lucrativa se não for absorvido por suas economias.

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. Segundo Harvey (2003), o *ajuste espacial* é um processo político e econômico que envolve a reorganização do espaço geográfico em resposta às mudanças nas forças produtivas, nas relações sociais e no poder político. O autor argumenta que o *ajuste espacial* é influenciado pelo capitalismo global e pelas relações de poder que o sustentam. Ele afirma que o capitalismo é uma força dinâmica que busca sempre expandir-se e acumular mais riqueza, e que isso leva a uma constante reorganização do espaço geográfico em busca de novas oportunidades de lucro. Isso pode levar a um processo de "espaço destrutivo", onde a destruição de formas antigas de vida e produção é necessária para criar espaço para as novas. 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 com os países semiperiféricos. 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 à localização, contudo de forma controlada a fim de não criar concorrências novas nos países centrais. A relocação 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, pois 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.

De fato, a geoestratégia aplicada na reorganização espacial e na expansão geográfica das empresas internacionais muitas vezes envolve a exploração de mão-de-obra barata em economias periféricas como o Brasil. Essa estratégia permite que essas empresas reduzam seus custos de produção e aumentem sua lucratividade, ao mesmo tempo em que mantêm uma vantagem competitiva sobre os grupos econômicos nacionais. No entanto, essa prática pode ter consequências negativas para os trabalhadores locais e para a economia como um todo. A utilização de mão-de-obra desvalorizada pode levar à precarização do trabalho, ao baixo nível de salários e à falta de direitos trabalhistas. Além disso, a dependência das economias periféricas em relação às empresas internacionais pode limitar seu desenvolvimento econômico e tecnológico, mantendo-as em uma posição subordinada na economia global.

Assim, como mostra a Tabela 1, que ilustra a entrada de capital estrangeiro no Brasil, percebe-se os setores em que tem participado, um alto nível de investimento estrangeiro o qual foram direcionados para setores especializados, permitindo-lhes operar como monopólios com altos lucros.

**Tabela 1** – Ingresso de investimentos internacionais no Brasil - 1955 a 1962 (em Milhão US\$).

	<b>1955</b>	<b>1956</b>	<b>1957</b>	<b>1958</b>	<b>1959</b>	<b>1960</b>	<b>1961</b>	<b>1962</b>
<b>Entrada de capital (US\$)</b>	163	370	497	501	597	485	676	429
<b>Financiamentos (US\$)</b>	84	231	319	373	439	347	529	358
<b>PIB Industrial (US\$)</b>	2178,4	2882	4215	2658,4	3604,2	3966,3	4316,9	4877,9

Fonte: adaptado pelo autor com base em Caputo (2007).

A introdução do capital internacional mobilizou não apenas montadoras internacionais, mas também setores estratégicos relacionados, garantindo altos lucros. Ou seja, esse movimento atraiu um fluxo significativo de investimentos estrangeiros para o Brasil, consolidando a presença de empresas multinacionais no mercado local. Foi expressiva a participação do capital estrangeiro em setores diretamente ligados às multinacionais automotivas, como a produção de automóveis, pneus, máquinas e autopeças. Todavia, esse capital também se expandiu para outros segmentos da economia, promovendo um ambiente de negócios diversificado e interconectado. Além dos setores automotivos, o investimento estrangeiro influenciou em áreas como alimentos e bebidas, papel e celulose, farmacêutica e química. Essa diversificação não apenas ampliou o alcance do capital internacional, mas também incentivou a formação de um amplo conglomerado de investimento externo no Brasil, conforme visualiza-se na Tabela 2. Esses setores estratégicos contribuíram significativamente para o desenvolvimento econômico do país, atraindo tecnologia, inovação e maior competitividade no mercado global.

Tabela 2 – Participação do capital estrangeiro por setores econômicos em 1960.

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

Fonte: adaptado pelo autor, com base em Fausto (2007).

A indústria automobilística tornou-se símbolo de desenvolvimento e modernidade (FARO, SILVA, 2002), pois no Projeto de Integração Nacional presente no Plano de Metas, a força do 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. 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 entender o impacto da Meta 27 a qual privilegiava a indústria automotiva, foi planejado um investimento de US\$ 555,7 milhões, sendo cerca de 70% de capital estrangeiro.

É importante lembrar que a indústria automobilística já contava com instalações comerciais no Brasil antes mesmo da introdução de políticas de incentivo ao investimento

internacional nesse período. No entanto, estas esperavam por oportunidades maiores para instalar suas fábricas e maquiladoras no país CARUSO (2015). Na Tabela 3 observa-se a porcentagem da participação em investimentos das multinacionais automobilísticas estrangeiras no Brasil entre 1955 a 1966.

**Tabela 3** – Participação em investimentos das multinacionais automobilísticas que entraram no Brasil - Instrução nº 113 entre os anos de 1955 a 1966.

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

Fonte: adaptado pelo autor com base em Boletins da SUMOC - 1955 a 1964 (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 Kubitschek, com a construção de rodovias federais e de Brasília no delineamento da integração nacional, inseriu definitivamente o Planalto Central numa posição estratégica de integração, local onde insere-se a região intermediária de estudo no Brasil.

O Plano de Metas, principal instrumento dessa política desenvolvimentista, previu explicitamente a abertura de importantes vias de acesso, como a rodovia Belém-Brasília (BR-153), que teve um papel crucial na integração do norte do país ao restante do território. Além disso, a modernização da malha rodoviária, com a construção de rodovias como a Brasília-Acre (BR-364), buscava conectar as regiões periféricas amazônicas e do Centro-Oeste às áreas mais

desenvolvidas, facilitando a colonização agrícola e promovendo o desenvolvimento econômico regional, como indicado por Théry *et al.* (2004):

Le déplacement de la capitale est donc l'un des éléments de la politique de développement et de modernisation du pays mise en place par le président Kubitschek, complétés par d'autres projets devant permettre au Brésil de s'approprier enfin son territoire. Le « Plano de Metas » prévoyait ainsi explicitement l'ouverture de la route Belém-Brasília. La politique modernisatrice reposait donc sur deux axes complémentaires : la création et le développement d'aires urbanisées, et la modernisation de l'agriculture par la colonisation de nouveaux espaces productifs. Ainsi, à côté de la création de Brasília, elle prévoyait une amélioration importante de la maille routière desservant le centre du pays et reliant désormais le nouveau centre du pouvoir aux anciennes métropoles de la côte. Des projets de liaison routière entre ce nouveau centre du pays et les périphéries amazoniennes les plus inaccessibles sont également développés, comme en témoignent les routes Brasília-Bélem (BR153) et Brasília-Acre (BR364), mises en service peu après l'inauguration de la capitale. L'Amazonie et le Centre-Ouest du pays se trouvaient donc désormais reliés au reste du pays, condition sine qua non de la colonisation agricole envisagée et du développement des échanges économiques internes. (THÉRY *et al.*, 2004, p. 35).

A construção da Capital Federal no oeste do território brasileiro como nó da rede criou uma *situação geográfica*, especialmente entre Brasília e São Paulo, que a impõe como fator de integração nacional. Essa localização geoestratégica garante a conectividade dos fluxos com a construção de rodovias, adensando o traçado urbano das grandes cidades, instalando infraestrutura para projetos relacionados à logística contemporânea e proporcionando um amplo espaço de articulação do território nacional. O Plano de Metas demonstra, então, a eficácia para os projetos de integração nacional (PINs) e das inserções geopolíticas apoiadas pela logística.

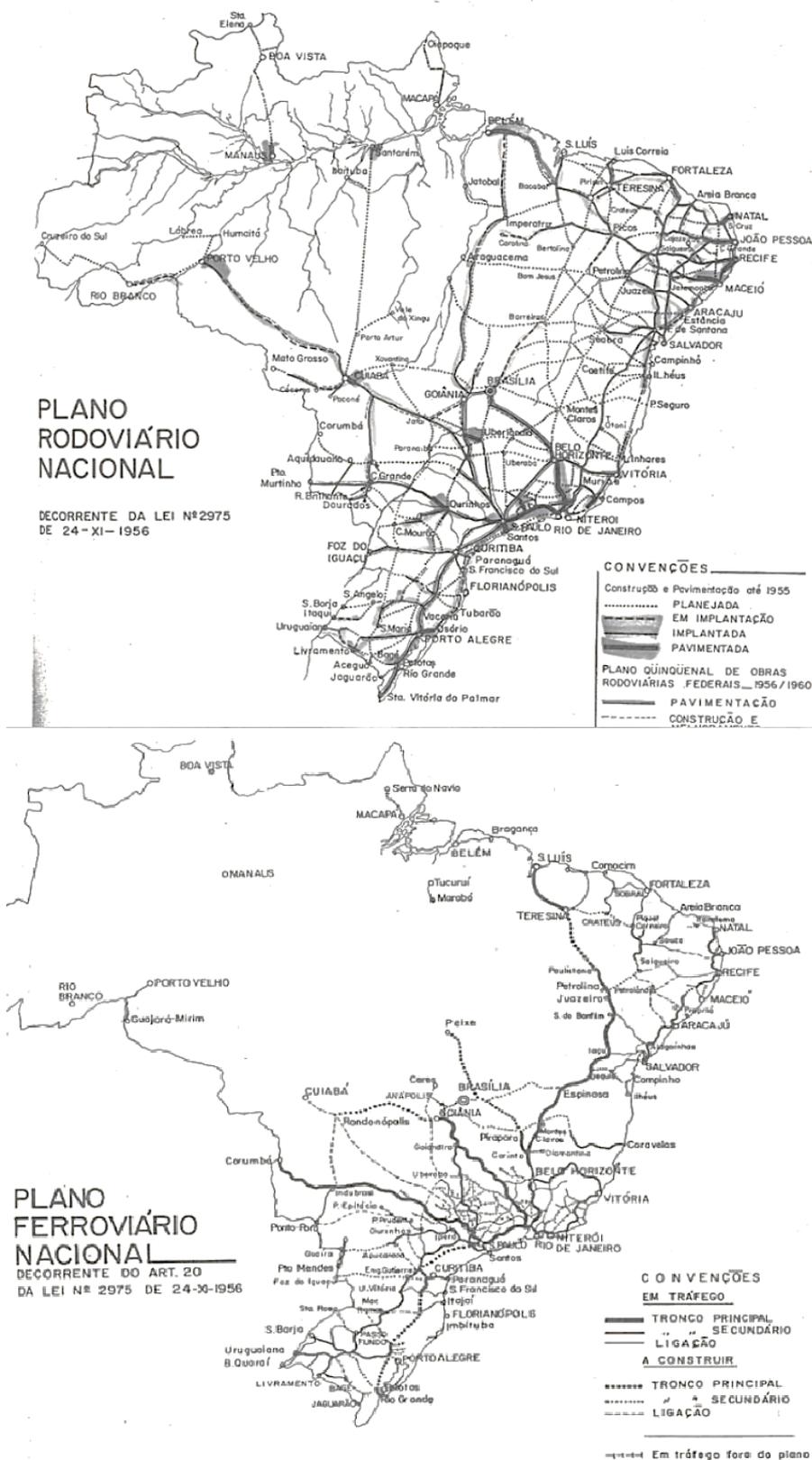
A partir do Plano de Metas e da materialização de Brasília e dos eixos viários adjacentes, permitiu-se articular de fato o Planalto Central, tornando-a uma área geoestratégica para a integração nacional. Na questão dos transportes, 29,6% dos investimentos do Plano de Metas foram direcionados a esse segmento, com modernização e construção de ferrovias, pavimentação e construção de rodovias, portos e barragens. Entre os modais de transporte, o rodoviário seria o mais beneficiado, com previsão de construção de 12 mil quilômetros de novas rodovias, além de 3.800 quilômetros de restauração e mais de 3.800 quilômetros de pavimentação. Até o final de 1958, 5.800 quilômetros haviam sido pavimentados (SILVEIRA, 2003) e até 1960, 1.970 quilômetros construídos.

Pretendia-se implementar um projeto de tamanha envergadura que contribuísse para a aceleração da acumulação nacional e internacional. A consolidação do mercado interno conduziu à continuação dos projetos essenciais à manutenção da unidade territorial e de projeção do Brasil na América do Sul.

O fato é que dificilmente apresentar-se-iam as ligações rodoviárias de capitais como São Paulo, Belo Horizonte, Belém, capitais Nordesteiras, 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 possibilitaram um sistema nacional de transporte que integra economicamente a nação na lógica urbano/industrial. Tais considerações sugerem que as 'opções rodoviárias' são parte integrante do desenvolvimento econômico do Brasil. Isso porque o grande volume de empréstimos e investimentos do capital internacional tem forçado essa escolha do modal de transporte e a construção de rodovias como estratégia para aumentar o consumo de automóveis. A rodovia abriu novos caminhos, auxiliada pela construção de Brasília e pela interiorização tecnológica e econômica que ela trouxe.

Face ao plano-alvo de articulação nacional e à urgência da sua concretização, o governo Kubistchek promulgou a lei do processo de revisão do Plano Geral Rodoviário Nacional de 1934 com o objetivo de elaborar, em 1956, o Plano Rodoviário Nacional e o Plano Ferroviário Nacional e obteve aprovação legal (Lei nº 2.975/1956), conforme Figura 5.

Figura 5 – Plano Rodoviário e Ferroviário Nacional (1956).



Fonte: Nigriello (2010).

O sistema rodoviário ganhou importância e prioridade no Plano Rodoviário Nacional de 1956. Isso porque a rede rodoviária foi o pilar para a implantação do programa e aumento dos lucros. Conectava nós econômicos e demográficos com mercados consumidores potenciais. Entre 1956 e 1960, o desenvolvimento da malha viária praticamente dobrou, ligando quase todo o Brasil. Brasília provou ser um centro político e administrativo eficaz e garantiu que São Paulo se fortalecesse economicamente como a maior cidade e centro industrial do Brasil. Nessas duas áreas urbanas (as capitais política e econômica, respectivamente), está instalada a maioria das malhas rodoviárias, a BR-040, BR-050, BR-381, BR-116 e outras (SILVEIRA, 2003). No que diz respeito ao transporte ferroviário, a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, autorizada pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, trouxe algumas melhorias por meio de investimentos no Plano de Metas, mas o setor ferroviário não conseguiu evitar seu declínio. Nos anos seguintes, especialmente marcados pela redução da extensão da rede após a década de 1960, foi tomada a decisão simultânea de utilizar o sistema ferroviário para o transporte de *commodities* como minério, processamento de aço e produção agrícola.

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). 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.

Com o início da ditadura militar no Brasil em abril de 1964 e sua extensão até 1985, muitos projetos com interesse exposto na construção de malhas rodoviárias, com destaque para os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) I, II e III, foram executados. Os PNDs foram baseados nas premissas do crescimento econômico do Brasil, na soberania nacional e na integração territorial. Para Moraes (1999), o golpe militar instaurado em 1964 fortaleceu o planejamento territorial, integrado ao projeto territorial e o ampliou para incluir a desejada “doutrina” de segurança e soberania nacional do governo militar. A política territorial implementada pelo Estado autoritário brasileiro visava garantir o envolvimento do território no processo de industrialização em curso nas regiões centro e sul do país.

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, as ações do Estado não se limitaram à conquista e à defesa territorial ou às ações setoriais pontuais, mas abrangeram sistematicamente todos os setores econômicos e todo o espaço do Estado com infraestrutura técnica no ordenamento do

território e com forte impacto socioambiental e socioeconômico sobre o território (BECKER, 2012).

Pode se dizer então que 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 desejados desde Travassos. Durante o governo militar no Brasil (1964-1985), a questão da logística e dos sistemas de transportes ganhou grande importância, especialmente com a implantação de grandes projetos de infraestrutura viária e de transporte. Na década de 1960, o governo federal lançou o Plano Nacional de Viação que tinha como objetivo estabelecer uma rede integrada de transporte no país, incluindo rodovias, ferrovias e hidrovias. O plano previa a construção de estradas ligando as principais regiões, como a Transamazônica, a Transnordestina, a Transbrasiliana, entre outras. A ideia era integrar o país por meio de sistemas de transportes eficientes e modernos, visando o desenvolvimento econômico e a segurança nacional. No entanto, essa política teve impactos ambientais e sociais significativos, como o desmatamento na Amazônia e a expulsão de comunidades tradicionais de suas terras.

Em outras palavras, durante esse período, houve uma grande ênfase na integração nacional, que era vista como um meio de unir o país e fortalecer a nação. Uma das principais estratégias para alcançar a integração nacional era o investimento em logística, que envolvia a construção de rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos. O rodoviarismo, em particular, foi uma política muito enfatizada durante a ditadura militar, com a construção de grandes rodovias, como a BR-116 e a BR-101. Essas estradas foram projetadas para conectar as diferentes regiões do Brasil e facilitar o transporte de mercadorias e pessoas. Além disso, o rodoviarismo era visto como um meio de promover o desenvolvimento econômico, uma vez que a construção de rodovias poderia estimular o comércio e a indústria.

Pensando na questão estratégica desses eixos, os governos militares (1964-1985) tiveram uma preocupação geoestratégica muito importante em relação ao Planalto Central, justamente por concentrar 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 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. 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).

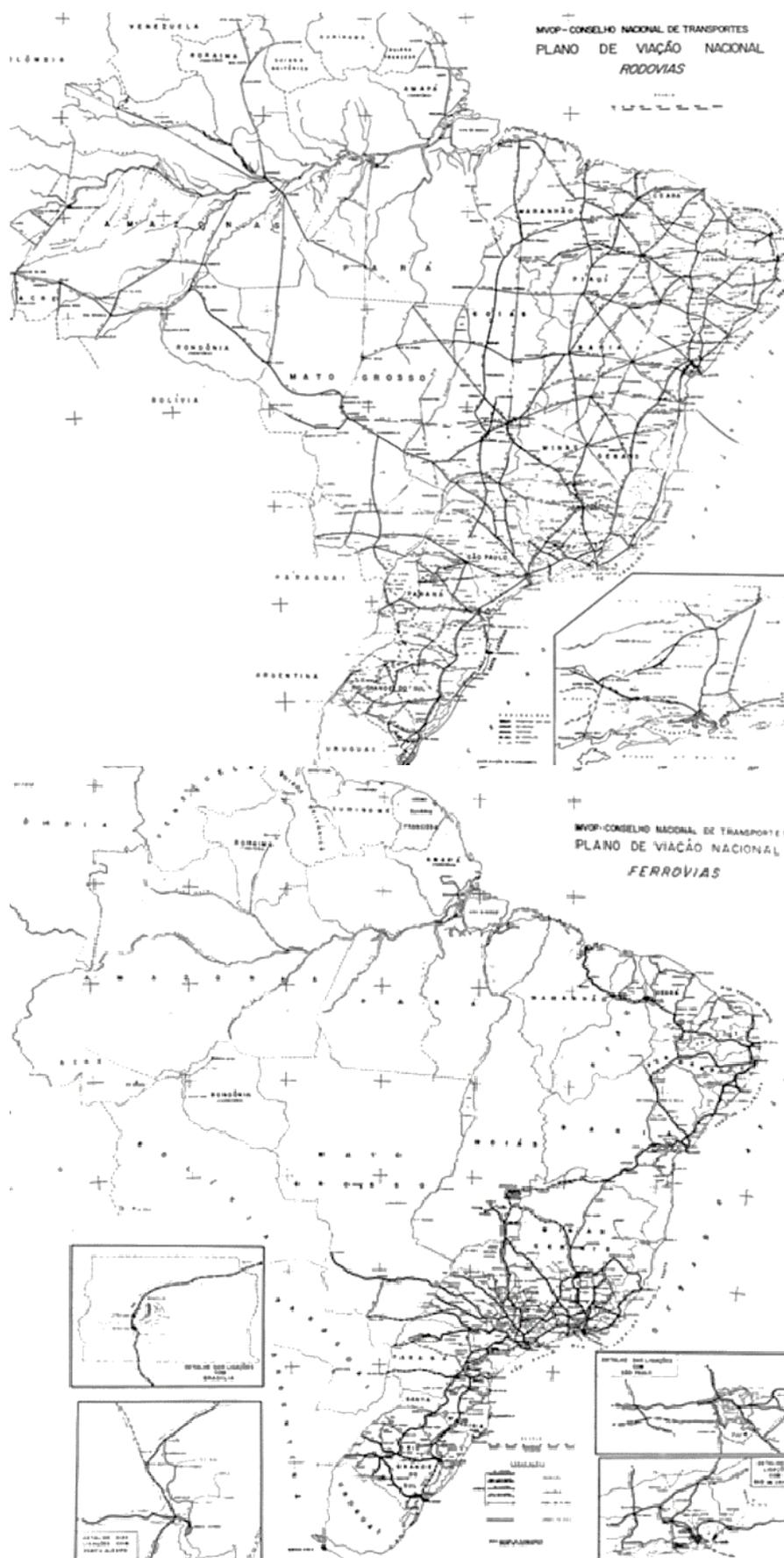
Assim, tendo em vista o crescimento econômico e o surgimento de projetos de ordenamento territorial, já em 1964, no governo do General Castello Branco (1964-1967), foi aprovado o Plano Nacional de Viação para os sistemas rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário. Os planos viários consolidados nas décadas de 1960 e 1970 ofereciam grandes perspectivas de diversificação econômica em alguns pontos do interior brasileiro. O Plano foi aprovado pela lei 29 de dezembro de 1964, substituindo, definitivamente o Plano Geral de Viação de 1934<sup>34</sup>. 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.

Competiu 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 uma rede rodoviária complexa assentava na articulação do território nacional, facilitando o acesso a potenciais mercados nacionais e intercontinentais. Tal estruturação dessa rede que se expande em direção ao interior do território, pode ser visualizada na Figura 6.

---

<sup>34</sup> 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 pelo governo Kubistchek.

**Figura 6 – Plano de Viação Nacional - Rodoviário e Ferroviário (1964).**



Fonte: Nigriello (2010).

Com base nesse novo plano rodoviário nacional, já tendo como prioridades a integração nacional a partir de Brasília e garantindo o escoamento da produção, o plano de 1964 apresentou-se como estrutura integrante na concepção da 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).

No entanto, em 1973, o Conselho Nacional de Transportes elaborou um Plano Rodoviário Nacional separado, deixando a infraestrutura rodoviária em evidência ao investir pesadamente na construção de estradas federais especificamente estruturais do país, conhecidas como 'BR'. Sendo o sistema viário o elemento estruturante para a ocupação, organização e gestão efetiva do território de uma nação, pode-se dizer que corresponde ao "sistema nervoso" da nação, conforme proposto por Brunhes e Vallaux (1928).

Como manifesta Bronkhorst (2010), o Plano Nacional de Viação de 1973 (Figura 7), 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, foi necessário definir o sistema nacional de transporte, formado pelo conjunto de sistemas nacionais rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário.

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).

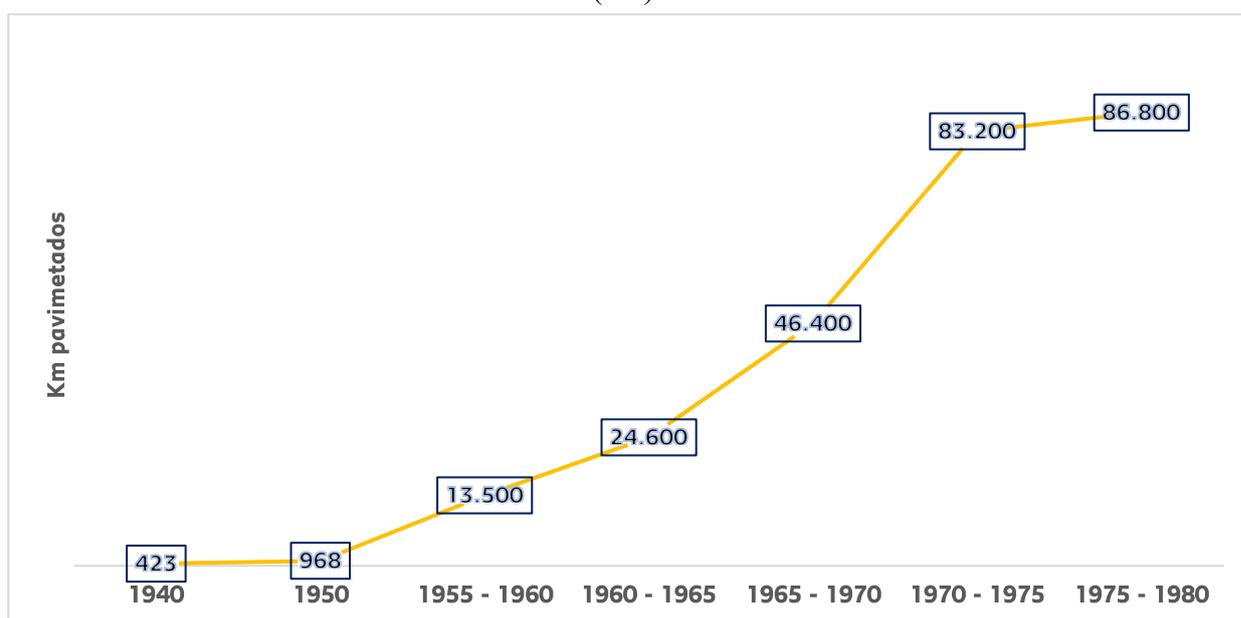
**Figura 7 – Plano de Viação Nacional - Rodoviário e Ferroviário (1973).**



Fonte: Nigriello (2010).

Embora o Plano Rodoviário Nacional de 1973 contemplasse diversos modais de transporte, é preciso ter em mente que as rodovias continuaram a desempenhar um papel central na integração e no crescimento econômico do país. Este fato é ainda mais importante quando se comparam os gráficos de desenvolvimento do sistema rodoviário brasileiro (Gráfico 3). Isso mostra claramente o crescimento exponencial da década de 1960 a 1975, dadas as políticas, os investimentos estrangeiros as quais priorizavam o transporte rodoviário para a integração nacional.

**Gráfico 3** – Rede rodoviária pavimentada no Brasil entre 1940 a 1980 em quilômetros (km).



Fonte: adaptado pelo autor, com base em Silveira (2003).

Posteriormente, nos Planos Nacionais de Viação elaborados em 1964 e 1973, o Planalto Central configurava-se como o centro 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 Planalto Central, 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. O Quadro 1 indica as principais rodovias presentes na área de estudo, reafirmando a presença de redes estratégicas na integração nacional articuladas sobre os nós de redes na área de estudo brasileira.

Quadro 1 – Relação das principais Rodovias Federais analisadas.

<b>PRINCIPAIS RODOVIAS FEDERAIS ANALISADAS NA ÁREA DE ESTUDO BRASILEIRA</b>		
<b>RODOVIA</b>	<b>EXTENSÃO (Km)</b>	<b>CIDADES PRINCIPAIS</b>
<b>BR-050</b>	<b>1.155</b>	Brasília - Cristalina – Araguari - Uberlândia - Uberaba - Ribeirão Preto - Campinas - São Paulo – Santos
<b>BR-153</b>	<b>3.579</b>	Marabá - Araguaína - 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
<b>BR-040</b>	<b>1.182</b>	Brasília – Cristalina - Paracatu – João Pinheiro – Belo Horizonte – Juiz de Fora - Rio De Janeiro.
<b>BR-060</b>	<b>1.474</b>	Bela Vista – Campo Grande – Rio Verde – Goiânia – Anápolis - Brasília
<b>BR-070</b>	<b>1.398</b>	Brasília – Aragarças – Barra do Garças- Cuiabá - Cáceres
<b>BR-262</b>	<b>2.326</b>	Vitória - Realeza - Belo Horizonte - Araxá - Uberaba - Frutal - Icém - Três Lagoas - Campo Grande - Aquidauana - Porto Esperança – Corumbá
<b>BR-354</b>	<b>862</b>	Cristalina - Guarda-Mor - Patos De Minas - Formiga - Lavras -Cruzília - Caxambu - Vidinha - Passos
<b>BR-365</b>	<b>887</b>	Montes Claros - Pirapora - Patos De Minas -Patrocínio - Uberlândia - Ituiutaba - São Simão.
<b>BR-455</b>	<b>138</b>	Uberlândia - Campo Florido – Planura
<b>BR-462</b>	<b>106</b>	Patrocínio - Perdizes - Entroncamento com a BR-262
<b>BR-497</b>	<b>358</b>	Uberlândia - Campina Verde - Iturama - Porto Alencastro - Entroncamento com a BR-158
<b>BR-146</b>	<b>675</b>	Patos De Minas - Araxá - Poços De Caldas - Bragança Paulista
<b>BR-154</b>	<b>474</b>	Itumbiara - Ituiutaba - Campina Verde - Nhandeara - Entroncamento Com a BR-153

<b>BR-352</b>	<b>830</b>	Goiânia - Ipameri - Patos De Minas - Abaeté -Pitangui - Pará De Minas
<b>BR-364</b>	<b>4.148</b>	Limeira - Matão - Frutal - Campina Verde - São Simão - Jataí - Rondonópolis - Cuiabá - Vilhena -Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Senamadureira - Feijó - Tarauacá - Cruzeiro Do Sul -Mâncio Lima
<b>BR-452</b>	<b>512</b>	Rio Verde - Itumbiara - Tupaciguara - Uberlândia – Araxá
<b>BR-461</b>	<b>115</b>	Ituiutaba - Gurinhatã – Iturama
<b>BR-464</b>	<b>503</b>	Ituiutaba - Prata - Uberaba - Entroncamento com a BR-146

Fonte: elaborado pelo autor com base em DNIT (2023).

Já na década de 1980, o transporte brasileiro enfrentava diversos desafios, entre eles problemas de infraestrutura, má gestão e operação do sistema de transporte e falta de investimentos adequados para atender à crescente demanda. A década de 1980 foi marcada por uma crise econômica que afetou negativamente o desenvolvimento das redes de infraestruturas e a modernização dos sistemas de transportes. Apesar das dificuldades, alguns projetos importantes também foram lançados, como o projeto Ferrovia Norte-Sul, discutido desde 1985 com um traçado inicial que previa a extensão de aproximadamente 1.550 km, entre Açailândia (MA) e Anápolis (GO). Posteriormente, o objetivo passou a ligar o Porto de Itaqui, no Maranhão, ao Centro-Oeste e Sudeste e Sul do país.

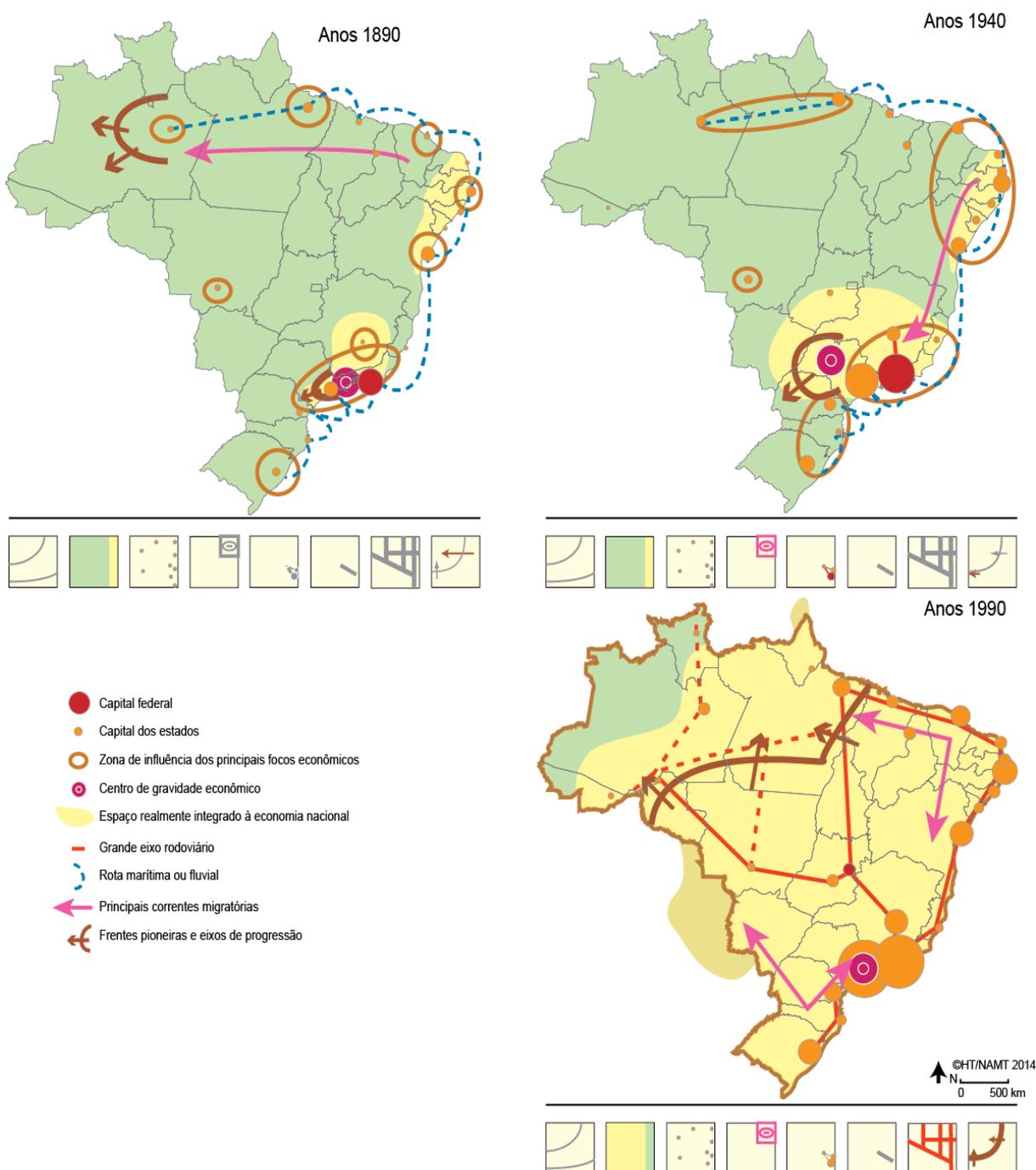
Dessa forma, percebe-se que a formação do território brasileiro no século final do século XIX e durante todo o século XX foi influenciada por uma série de fatores, com o intuito de fortalecer a expansão do capitalismo, o processo de domínio e ordenamento territorial expandido em direção aos *fundos territoriais* conforme Moraes (2000; 2011). A transformação desses fundos em espaços integrados com a economia nacional/internacional contou com a presença de fortes elementos geoestratégicos de articulação nacional, como vistos, a transferência da Capital Federal ao interior do país, e a criação de eixos viários que pudessem facilitar o acesso e gerar o mercado interno mais coeso, permitindo a integração das diversas regiões do país. Assim, essas rodovias foram projetadas para integrar as regiões mais remotas do país e abrir novas fronteiras para o desenvolvimento econômico.

Essa série de fatores, incluindo a expansão do capitalismo, a construção de rodovias, o processo de ordenamento territorial e a criação de Brasília, tiveram um impacto significativo

na integração nacional e no desenvolvimento econômico, mas também contribuíram para a concentração de poder e riqueza nas mãos de uma elite proprietária de terras e empresas.

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 8, segundo Théry; Mello-Théry (2018), denominado pelos autores como: “Do arquipélago ao continente (anos 1890, 1940, 1990)”.

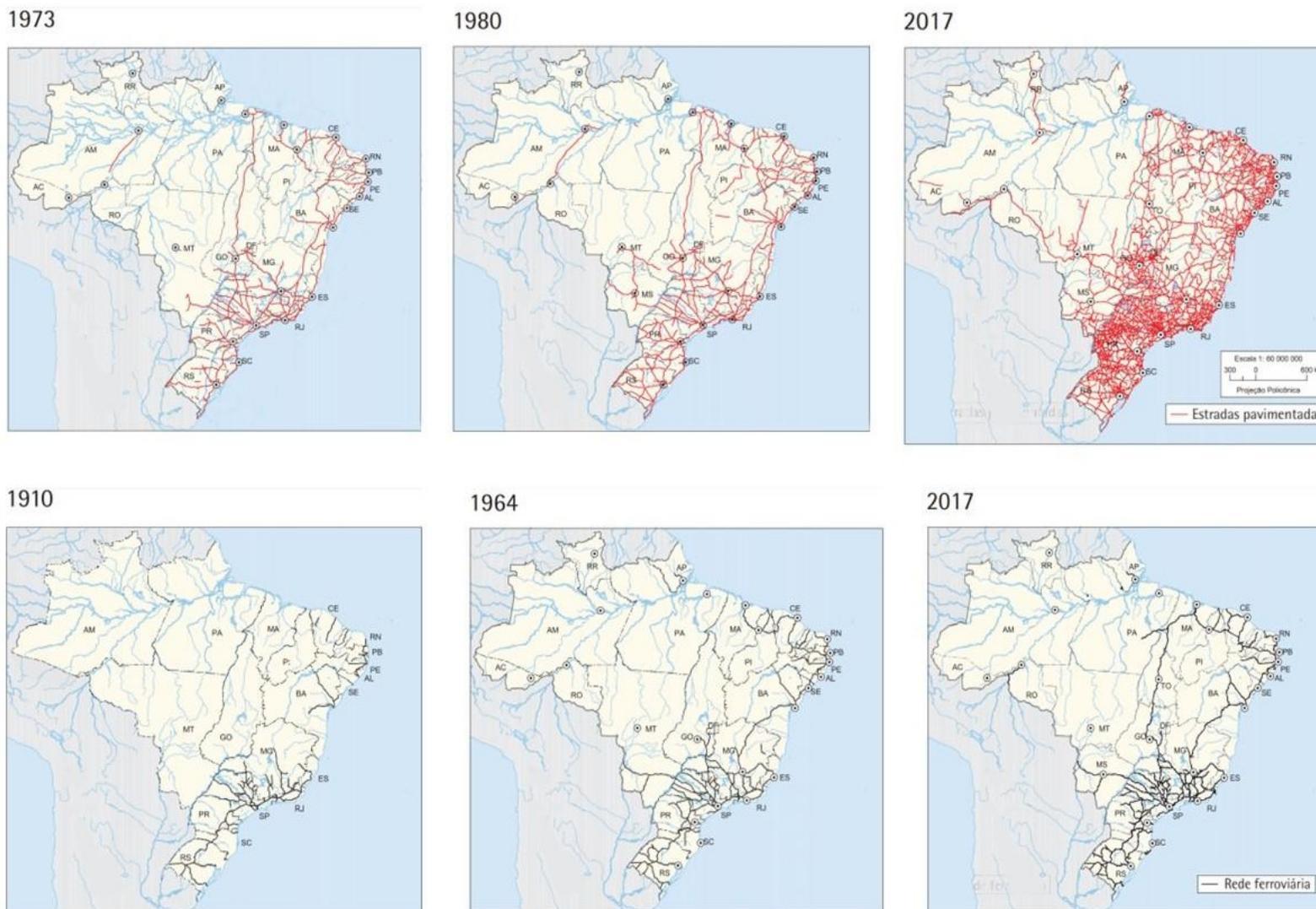
**Figura 8** – Evolução do espaço econômico brasileiro segundo Théry; Mello-Théry (2018).



Fonte: Théry; Mello-Théry (2018).

Observando os Plano de Viação Nacional em conjunto com a evolução do espaço econômico brasileiro apresentado em Théry; Mello (2018), fica bastante clara as intenções do Estado Brasileiro em direção à ocupação econômica do Oeste de seu território. As redes de transportes, sobretudo as rodovias – que hoje contam com 121.240,3 km pavimentados (CNT, 2022) – serviram como instrumentos técnicos dessa “Marcha para o Oeste” e além de permitirem essa articulação, engendraram atividades econômicas, modernização do campo e criação de novas etapas produtivas com o mercado nacional brasileiro e internacional. O Planalto Central, onde está a região intermediária em análise no Brasil, assumiu assim, o centro articulador que permitiu o desenvolvimento dessa lógica. A Figura 9, a qual mostra uma composição de mapas do IBGE, revela, portanto, esse Projeto Territorial brasileiro, alcançado a partir da integração nacional.

**Figura 9 – Evolução das redes rodoviária e ferroviária brasileira.**



Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Cartografia. 2. Mapas e bases dos modos de transportes. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2017).

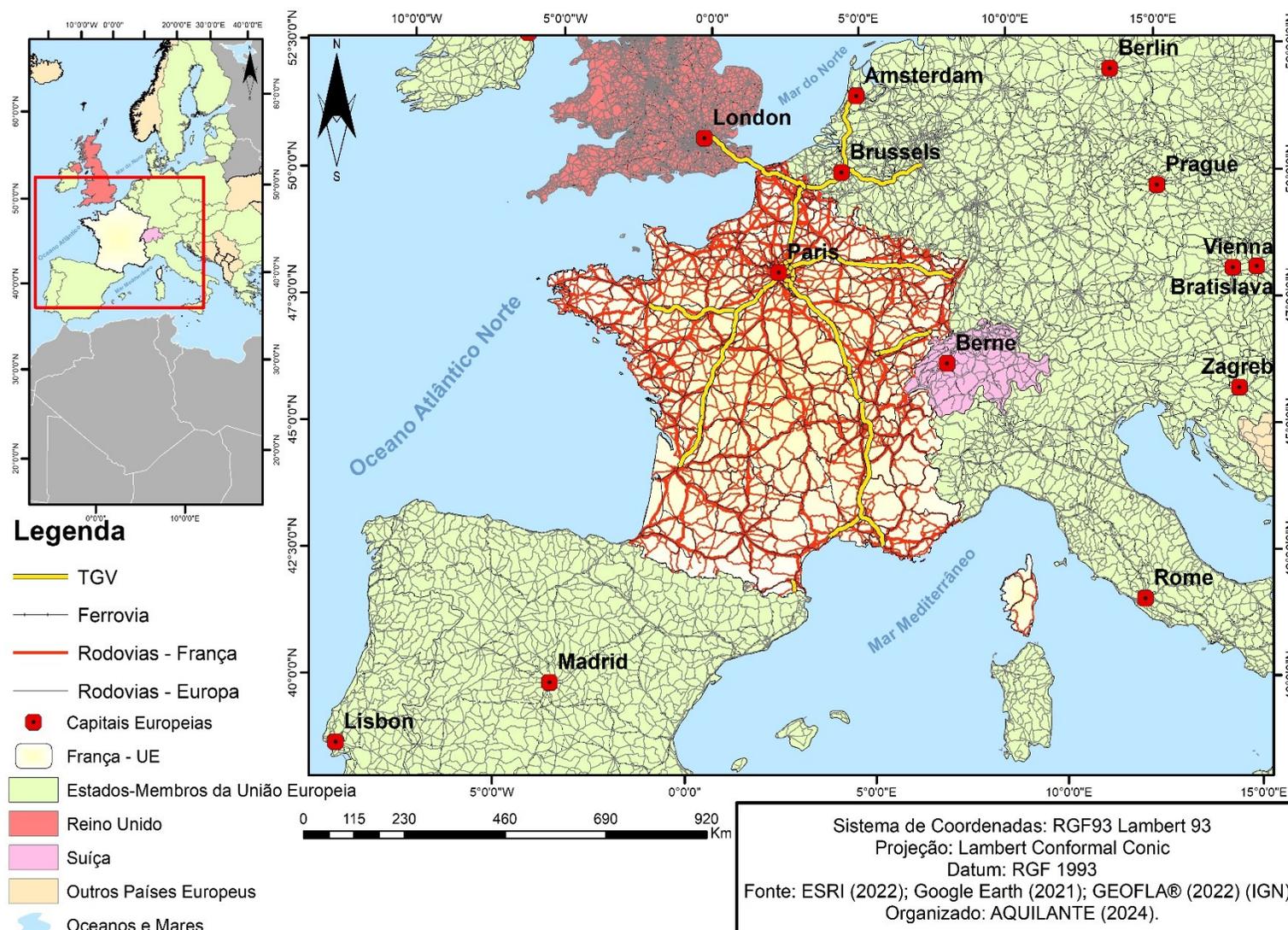
Por fim, cabe destacar que esse espaço econômico do Planalto Central está extremamente articulado e inserido as necessidades dos principais centros econômicos do país e concomitantemente com a lógica do capital financeiro global. As redes de transportes e a logística contemporânea, atuam, nesse sentido, como instrumentos que realizam essa articulação no território brasileiro à economia internacional no contexto da globalização.

## **2.2 A situação geográfica do território francês como *carrefour* articulador da logística europeia.**

Com um território de dimensões de 643.801 km<sup>2</sup>, o que a torna o maior país da União Europeia (BENOÎT; SAUSSAC, 2008), a França, situa-se de maneira estratégica no centro da Europa ocidental o que faz com que o país seja um importante ponto de articulação entre o norte e o sul do continente. A extensão do país é de cerca de 1.000 km de norte a sul e de 1.000 km de leste a oeste. A França também inclui territórios ultramarinos, que aumentam sua área total para mais de 672.000 km<sup>2</sup>. Os territórios ultramarinos incluem ilhas no Caribe e no Oceano Índico, bem como partes da América do Sul e Oceania.

O Estado francês possui uma *situação geográfica* bastante 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, Madrid) com a capital Paris, conforme se pode observar abaixo na Figura 10.

Figura 10 – Mapa de localização da França Metropolitana.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

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 conexão dos fluxos para a União Europeia. Destaca-se assim que o território francês está estabelecido numa condição que articula a Península Ibérica ao resto do continente, sobretudo com a Europa do Norte. Neste contexto, seu território é continuamente um entroncamento de redes pela intensidade do tráfego europeu que passa no território, articulando o Reino Unido, Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo), Alemanha e, mais ao sul, a Itália, Suíça e a Península Ibérica. Além disso, (CLAVÉ, 2013) indica que os eixos majoritários também estruturam o fluxo de pessoas e mercadorias na Europa, tornando a França um espaço de integração no espaço europeu.

Tal *situação geográfica* é continuamente reforçada em projetos territoriais que salientam essa condição de entroncamento/articulação europeia. De acordo com INSEE (2022), o setor de logística na França representa 10% do Produto Interno Bruto (PIB) e emprega 1,8 milhão de pessoas. Este é um elemento essencial para o dinamismo e eficiência da economia francesa, que o Estado procura implementar uma estratégia nacional chamada “*France Logistique 2025*”, em que, um dos objetivos é tornar a França uma plataforma logística de exportação global.

Para compreender essa estruturação das redes no território francês, bem como a representação plena do sentido do *Carrefour*, ou seja, de articulação, é preciso recuperar rapidamente momentos cruciais da política de transportes na formação da União Europeia, as quais influenciarão decisivamente o território francês e seu *hub* de plataforma logística da Europa.

A União Europeia é um dos blocos econômicos mais representativos na geopolítica global. Isso porque é o bloco mais complexo política, econômica e culturalmente no que diz respeito ao grau de integração entre seus Estados membros. O bloco europeu é caracterizado por políticas econômicas, impostos de exportação, infraestrutura rodoviária, moeda comum, livre circulação de pessoas e uma estratégia geopolítica para sustentá-lo diante de uma integração sem precedentes do comércio de serviços entre os estados membros.

A composição da rede europeia de transportes é muito clara para os projetos de integração económica entre os Estados-Membros. Segundo dados do EUROSTAT, a rede rodoviária pavimentada atingiu 4,7 milhões de quilómetros em 2018, a rede ferroviária atingiu 218.000 quilómetros e as vias navegáveis interiores atingiram 47.000 quilómetros. Aqui é interessante relacionar uma pequena comparação entre o Brasil e a União Europeia. A partir de dados do IBGE; e a Confederação Nacional de Transportes (CNT) e do EUROSTAT é possível comparar que o território brasileiro é o dobro que o do bloco europeu (4.233.000 km<sup>2</sup> da União Europeia e 8.516.000 km<sup>2</sup> do Brasil). Todavia, o Brasil possui somente 218,5 mil quilómetros de rodovias pavimentadas<sup>35</sup>, o equivalente de 4% da extensão da rede europeia, além de 30 mil quilómetros de ferrovias, cerca de 14% da rede da União Europeia, e 11,5 mil quilómetros de vias navegáveis, correspondendo a cerca de 28% do total europeu. Portanto, chama-se a atenção para a densidade das redes na Europa, a qual na constituição da União Europeia (UE), as redes de transportes foram basilares para a integração dos países europeus e a criação e a realização de um forte mercado interno.

Uma das primeiras estratégias na formação do bloco <sup>36</sup>, 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 Europeia<sup>37</sup> (2014), o progresso nesse sentido foi muito lento até a década de 1980. Os Estados-membros estavam relutantes em ceder o controle e a estratégia geopolítica de seus territórios nacionais para a formação de redes nacionais de transporte articuladas a valores e infraestruturas supranacionais (COMISSÃO EUROPEIA, 2014). Além disso, havia diferenças significativas nas estruturas regulatórias e de transporte de cada país.

---

<sup>35</sup> Pesquisa realizada pela CNT em 2017 apontou que o Brasil possui 1.720.756 km de rodovias, dos quais apenas 218.468 km são pavimentados, o que representa 12,3% da extensão total.

<sup>36</sup> 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 institui a *Comunidade Económica 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 económica 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 Económica Europeia de Carvão e de Aço* e que tinha por objetivo a integração das indústrias do carvão e do aço dos países europeus ocidentais.

<sup>37</sup> 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.

Com o objetivo direto de planejamento regional vinculada à necessidade de articulação como bloco, a política de desenvolvimento regional surgiu como uma ferramenta privilegiada para combater diversas desigualdades nas estruturas institucionais dos Estados membros do bloco. Tal política, segundo Clavé (2013) foi articulada com o surgimento e desenvolvimento do *Tratado de Roma*, buscando a reconstrução dos países do pós-guerra e melhores condições de vida para a população europeia do período do *Welfare State*, com o planejamento de equipamentos técnicos para regiões integradas.

Todavia, o processo de planejamento dessas infraestruturas foi complexo, pois coexistiam interesses e instituições nacionais que, a partir da integração do bloco, deveriam compartilhar e reorientar suas estratégias de ordenamento territorial supranacional. Nesse sentido, a política de desenvolvimento regional promovida pela União Europeia alterou profundamente o quadro institucional de políticas regionais processadas pelos Estados nacionais, conferindo um novo estágio para as intervenções governamentais e um novo padrão de atuação nas políticas públicas. Em outras palavras, conferiu-se duas direções sobre as políticas de desenvolvimento regional na Europa com a maturação do bloco europeu ao longo da segunda metade do século XX. A primeira é que na formação da União Europeia as estruturas de desenvolvimento regional e planejamento já existentes nos Estados Nacionais sofreram alterações de redimensionamentos e novas estratégias e exigiram maior coordenação inicial para criação de políticas de infraestrutura supranacionais. Mas, apesar do impacto da aderência desses países e de suas instituições de planejamento ao bloco nas políticas regionais, que passam a ser formuladas de acordo com interesses supranacionais, cada país passou por processos diferentes de adaptação ao novo modelo e, nessa transição, a história institucional de cada Estado teve um papel decisivo e marcante para a aderência das reorientações promovidas pelas políticas comunitárias do bloco.

É importante frisar que tal movimento foi composto de forma processual e escalar, em que a partir de cada Tratado eram criadas formas e ações para a ocorrência da integração, dando condições para a existência de instrumentos e instituições capazes de promover a integração entre os interesses do bloco e dos Estados. Como exemplo, o *Tratado de Roma* (1957), posterior ao *Tratado de Paris* de 1952, visava a promoção do desenvolvimento equilibrado e equitativo das regiões que compunham os Estados do bloco. Para isso, os princípios gerais estavam orientados no: desenvolvimento econômico; a equalização social, busca da homogeneização

das infraestruturas dos *paises-membros*<sup>38</sup>; e o desenvolvimento territorial equitativo. Para tanto, as infraestruturas de transportes nacionais começaram a ganhar contornos de projetos supranacionais e eram financiadas em parte pelos Estado e em parte pelo Fundo Social Europeu (FSE).

Já em 1973, ocorreu a ampliação da Comunidade Econômica Europeia (CEE) e a adição de novos Estados – especialmente o Reino Unido, a Dinamarca e a Irlanda. Uma das principais mudanças ocorreu com a evolução do FSE e sua transformação para Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), especialmente voltado para a resolução das questões regionais. A FEDER ganhou importantes ajustes em 1984, a partir da introdução de dois princípios básicos: o da “*programação*” com um prognóstico de melhor distribuição do fundo entre os Estados Membros, dada a ampliação dos países no bloco e a diversidade econômica; e o da “*concentração*”, pelo qual os recursos deveriam ser empregados nas regiões dos Estados membros que realmente necessitavam dos recursos para conter as desigualdades regionais, evitando infraestruturas desiguais e dispersões do processo de planejamento e investimento.

No ano de 1986 foi instituído o Ato Único Europeu, pelo qual as desigualdades regionais passaram a ser uma preocupação constante da então Comunidade Econômica Europeia (CEE). Para tanto, novas estratégias de convergência de políticas de desenvolvimento regional eram pensadas, a fim de uniformizar as regiões do bloco. Nesse sentido, a CEE passou a adotar o princípio da *coesão territorial* e o principal instrumento de análise e gestão foi a criação das NUTS pelo Eurostat em cooperação com os institutos nacionais de estatística europeus. A função dos NUTS foi criar um padrão de geocódigo para referenciar as subdivisões de países para fins estatísticos. Eles foram responsáveis por classificar os países e suas regiões de acordo com o grau de desenvolvimento, considerando indicadores de desempenho econômico e social, com o intuito de empregar os fundos europeus de acordo com o grau de desemprego, deficiência de transporte e infraestrutura. Na França, por exemplo, à luz do que estava ocorrendo nos países do bloco, foi desenvolvido o *Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques* (NUTS).

Com a criação dos NUTS, novos princípios passaram a guiar essa remodelação dos fundos, tais como: “*concentração*” que previa o estabelecimento de estratégias de promoção de dinamização econômica, a partir das regiões menos desenvolvidas; “*programação ou planejamento*”, baseada na seleção e no monitoramento dos projetos que deveriam ser implantados nessas regiões selecionadas, monitorando a sua implantação e sua posterior

---

<sup>38</sup> Na época da assinatura do *Tratado de Roma*, em março de 1957, os países membros da Comunidade Econômica Europeia eram Alemanha Ocidental, França, Itália, Bélgica, Países Baixos e Luxemburgo.

avaliação; “*adicionalidade*” em que garantia que os Estados-membros continuassem investindo internamente em políticas regionais, mesmo com o auxílio dos fundos estruturais, evitando, assim, que diminuíssem os investimentos nacionais e, também, que não dependessem unicamente dos recursos dos fundos e “*parceria*”, responsável por condensar todos os objetivos anteriores, além de envolver mais atores ao processo decisório, como a sociedade civil, membros dos Estados nacionais e burocratas da própria CEE, objetivando a construção de um processo democrático.

Em 1988 a Comunidade Econômica Europeia realizou o regulamento número 2052/1988 que abordava importantes objetivos na coesão territorial e desenvolvimento equitativo. Os objetivos foram estes: Objetivo 1 – desenvolvimento de regiões mais atrasadas; Objetivo 2 – auxílio para regiões afetadas em decorrência da industrialização; Objetivo 3 – combate ao desemprego; Objetivo 4 – auxílio aos trabalhadores jovens no mercado de trabalho; Objetivo 5 – desenvolvimento das áreas rurais e apoio à agricultura. Dessa forma, fica nítida a necessidade da criação de instrumentos de desenvolvimento regional, especialmente na articulação viárias das regiões com menor grau de desenvolvimento no bloco, a fim de dinamizar e tornar o espaço econômico europeu mais produtivo.

Outro importante marco ocorreu com o *Tratado de Maastricht* (1992), em que, a partir da evolução da Comunidade Econômica Europeia para União Europeia (UE), foi realizada a oficialização do *princípio da coesão territorial* como um objetivo a ser perseguido por todos os Estados-membros com maior ação das entidades locais/nacionais articuladas à U.E. Isso porque, com o *Tratado de Maastricht*, o bloco econômico passa a ter instrumentos jurídicos e de planejamento mais integrados e articulados, com instituições e programas supranacionais, como a Comissão Europeia, Parlamento Europeu e Banco Europeu, gerindo um novo padrão de governança supranacional indicado em 1992 e desenhado em 2001 e 2007.

Neste sentido, os objetivos da Comissão Europeia foram se alterando ao longo do tempo, primeiramente funcionando como uma instituição supranacional e, de certa maneira, reduzindo a participação dos Estados nacionais no processo decisório. Em segundo momento, o que se observou foi uma tentativa de incorporar atores nacionais com interesses internos, os quais seriam decisivos para o sucesso do processo decisório das políticas regionais. O *Tratado de Nice*, em 2001, e o *Tratado de Lisboa*, em 2007, já indicavam essa mudança de orientação da União Europeia, a partir do consenso de que o padrão de governança multinível, com diferentes atores políticos e regionais, era o mais adequado para o futuro do bloco, consagrado no princípio da subsidiariedade.

Assim, os maiores progressos das políticas legislativas da União Europeia visando à estruturação do mercado único europeu foram iniciados na década de 1980 e 1990, 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.

Consonante a essa discussão sobre os esforços de planejamento regional na criação de infraestrutura de redes para articulação do bloco europeu, Jean e Baudelle (2009) mostram que na França, desde a década de 1960, vários esforços foram feitos para modernizar a rede rodoviária, especialmente as autoestradas que ligava os mercados europeus. Esse processo se renovou na modernização das rodovias e na transformação efetiva das redes aéreas e ferroviárias, as quais se fortaleceram na década de 1990, após o *Tratado de Maastricht* com a criação da política das redes *transeuropeias*<sup>39</sup> 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 neste 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).

---

<sup>39</sup> De acordo com o *Tratado de Maastricht* (UNIÃO EUROPEIA, 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” (UNIÃO EUROPEIA, 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.

*Maastricht* projetava normativas comuns para transporte supranacional europeu, e principalmente, delimitava, como prioridades do Banco Europeu de Investimentos, aqueles a ser 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).

Assim, no contexto da uma economia flexível, em que a disposição das redes se torna essencial no deslocamento de matérias-primas, mercadorias semiacabadas e acabadas, a legislação europeia de transportes, pensando sobre a competitividade internacional dos países do bloco, além de garantir a compatibilidade técnica com a intenção de formar um transporte integrado tentou consolidar o mercado interno de blocos. Apoiado pela logística de transporte atual, as políticas regionais de infraestruturas possibilitaram a União Europeia tornar-se um bloco mais coeso, além de gerar uma gama de serviços logísticos, os quais influenciaram positivamente o Produto Interno Bruto (PIB) em toda a União Europeia ao fortalecer o tráfego de passageiros e mercadorias (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

É importante destacar que a logística não corresponde somente ao armazenamento e deslocamento de mercadorias, mas é um setor essencialmente produtivo. 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). Isto prova que a projeção das redes de transportes se tornou parte integrante da economia da União Europeia ao nível dos fluxos internos e das exportações do mercado supranacional europeu. Nesse sentido, desde a década de 1960, redes de transporte e centros de distribuição foram desenvolvidos para a construção gradual da unidade do bloco europeu, organizados para permitir o desenvolvimento espacial das cidades europeias nesta fase de globalização.

Portanto, a União Europeia impetrou a criação de infraestruturas de transportes interligadas e eficientes para impulsionar o seu crescimento econômico e o comércio, possibilitando, também, o fluxo de bens e 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 geração de capital.

As trocas comerciais e os fluxos comerciais entre as nações são potencializados no processo de globalização, onde os efeitos vertiginosos das redes com seus fixos e fluxos são marcados pela evolução do meio técnico-científico-informacional. Segundo Santos (2006), 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. 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 o Estado Nacional, resultando na valorização espacial e na densidade técnica no contexto da globalização. 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.

Atualmente, as políticas territoriais que vislumbram a modernização das redes destacam a evolução dos transportes nos últimos anos e apontam as seguintes prioridades para a União Europeia: a) criar redes de transportes integradas que combinem diferentes meios ou modos 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 traduzido na língua portuguesa como “*Roteiro do espaço único europeu dos transportes*” 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.

Esta estratégia revela a criação de uma infraestrutura de transportes pensada para criar hubs logísticos na Europa como forma de otimizar o mercado interno europeu e estabelecer uma posição competitiva na globalização através dos efeitos de fluxo. Como sugere Harvey (2005), essas políticas territoriais podem ser consideradas como sendo analisadas em termos de *ajuste espacial*. As redes de transporte e os centros de distribuição surgiram neste contexto como suportes da integridade do bloco europeu, permitindo o desenvolvimento espacial das cidades, 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, revisando Raffestin (1993) e Dias (2000), pode-se ver as características inerentes às forças que as redes criam, executam e elaboram estratégias intencionalmente formadas.

É nesse contexto de articulação do bloco europeu que se destaca a *situação geográfica* de “*Carrefour*” na Europa do território francês. O cenário atual para uma França bem equipada em termos das redes, especialmente do transporte rodoviário remonta à política nacional de planejamento territorial francês na década de 1960 a fim de modernizar a infraestrutura de transporte, diante das necessidades e o contexto das discussões inseridas pelo *Tratado de Roma* em 1957.

Alguns fatores merecem destaque nesse cenário pós década de 1960, os quais buscam contextualizar as necessidades apresentadas a partir do *Tratado de Roma* em 1957, como o aumento do tamanho das aglomerações urbanas; o afastamento entre o lugar de trabalho e a moradia e o crescimento horizontal das cidades foram fatores somados que influenciaram diretamente o crescimento do tráfego de veículos nos países centrais, conforme apontado por Nobre (2010). expansão urbana e o aumento do consumo e da produção de automóveis estão intimamente relacionados à medida que a estrutura urbana, ou seja, a estrutura espacial da cidade, se expande através do sistema viário. 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.

Além disso, é importante frisar a importância do planejamento territorial na ação de ordenamento do território, sobretudo no período em evidência. Apesar de ter diferentes nomenclaturas que indicam abordagens distintas, pode-se afirmar que o planejamento territorial, enquanto uma ação sistemática dos Estados ocidentais, surgiu no pós-Segunda Guerra Mundial como uma complementação aos planos de desenvolvimento econômico criados na época. Para uma compreensão mais aprofundada de sua estruturação, é fundamental entender o cenário político e econômico resultante do conflito e o planejamento territorial como parte integrante do estado de bem-estar social que predominava na época. De acordo com Gilpin (2002, p. 152-153), as democracias ocidentais estabeleceram duas prioridades para o período pós-guerra: a primeira era alcançar o crescimento econômico com pleno emprego, por meio de intervenções na economia e da instituição de um estado de bem-estar social; a segunda era criar uma ordem econômica estável que impedisse o ressurgimento do nacionalismo destrutivo dos anos 1930. O objetivo de criar uma ordem econômica estável após a Segunda Guerra Mundial levou à criação do sistema monetário de Bretton Woods em 1944. O sistema fixava uma taxa de câmbio entre o dólar e as principais moedas europeias e do Japão, com o propósito de estabelecer uma gestão governamental da produção do dinheiro mundial. Ao contrário do padrão ouro anterior ao século XX, que era controlado por banqueiros e financistas privados, o sistema de Bretton Woods era gerenciado por organizações governamentais, como o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial. O sistema proporcionava estabilidade internacional por meio de taxas de câmbio fixas e autonomia nacional para as políticas de pleno emprego do keynesianismo (ARRIGHI, 2009, p. 287; GILPIN, 2002, p. 152-153).

O estabelecimento do sistema de Bretton Woods marcou o início de uma era de crescimento capitalista sem precedentes nas democracias ocidentais, impulsionado pelos investimentos norte-americanos através do Plano Marshall. No entanto, esse crescimento

econômico favoreceu principalmente as regiões centrais dos países, agravando as desigualdades territoriais. Para responder a essa situação, a maioria dos países da Europa Ocidental adotou políticas de planejamento do território, que incluíram a criação de estruturas responsáveis pela elaboração e implementação dessas políticas, bem como a implementação de dispositivos administrativos para controlar o desenvolvimento. Além disso, foram criados fundos e ajudas específicas para investimentos públicos e privados em determinadas regiões do território.

A reorganização das áreas metropolitanas dos Países Centrais e Periféricos de 1950 a 1980 foi baseada na construção de rodovias e na expansão residencial suburbana, sendo o transporte rodoviário uma grande força essencial para a integração do modelo urbano norte-americano do pós-guerra assentado na produção de novos espaços a partir dos pilares: rodovias, automóvel, subúrbios (NOBRE, 2010). Esse modelo americano se espalhou pela Europa e abriu caminho para a indústria automotiva.

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).

Nesse sentido, as rodovias francesas tiveram um grande impacto na conectividade entre a França e a União Europeia ao longo das últimas décadas. Desde os anos 1960, a construção de rodovias na França foi intensa e transformou a paisagem do país. De acordo Flonneau e Orfeuill (2016), a construção de rodovias na França foi um processo gradual que começou nos anos 1950, mas que se intensificou nos anos 1960. Durante esse período, o governo francês investiu pesadamente na construção de estradas que permitissem a ligação com outros países da Europa. Uma das primeiras rodovias construídas foi a A1, que liga Paris a Lille, inaugurada em 1954. A partir daí, outras rodovias foram construídas, como a A6, que liga Paris a Lyon, inaugurada em 1964, e a A10, que liga Paris a Bordeaux, inaugurada em 1974.

Assim, na década de 1960, o Estado francês realizava o ordenamento de seu território a partir do modal rodoviário. Planejou-se a criação de 3.558 km 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. Nessa época, são construídas as rodovias do eixo Lille – Paris – Lyon – Marseille, cortando o território de norte a sul, favorecendo a porção leste do território, sobretudo por conta das fronteiras com Alemanha, Suíça, Bélgica, áreas de enorme densidade demográfica e industrial. No início da década de 1970, a França contava com cerca de 1.000 km 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 ocorreu, segundo Clavé (2013) a primeira reforma do sistema rodoviário francês, em que o Estado autoriza 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. Nessa época foram desenvolvidas autoestradas da rede rodoviária em torno de Paris, além da conexão Paris – Estrasburgo, privilegiando Metz em detrimento de Nancy. Além disso, são desenvolvidas redes rodoviárias modernas em grandes áreas turísticas dos Alpes do Norte e Costa Azul (Côte d'Azur) e para as metrópoles do Sudoeste, como Bordeaux e Toulouse. Soma-se ainda nesse 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.

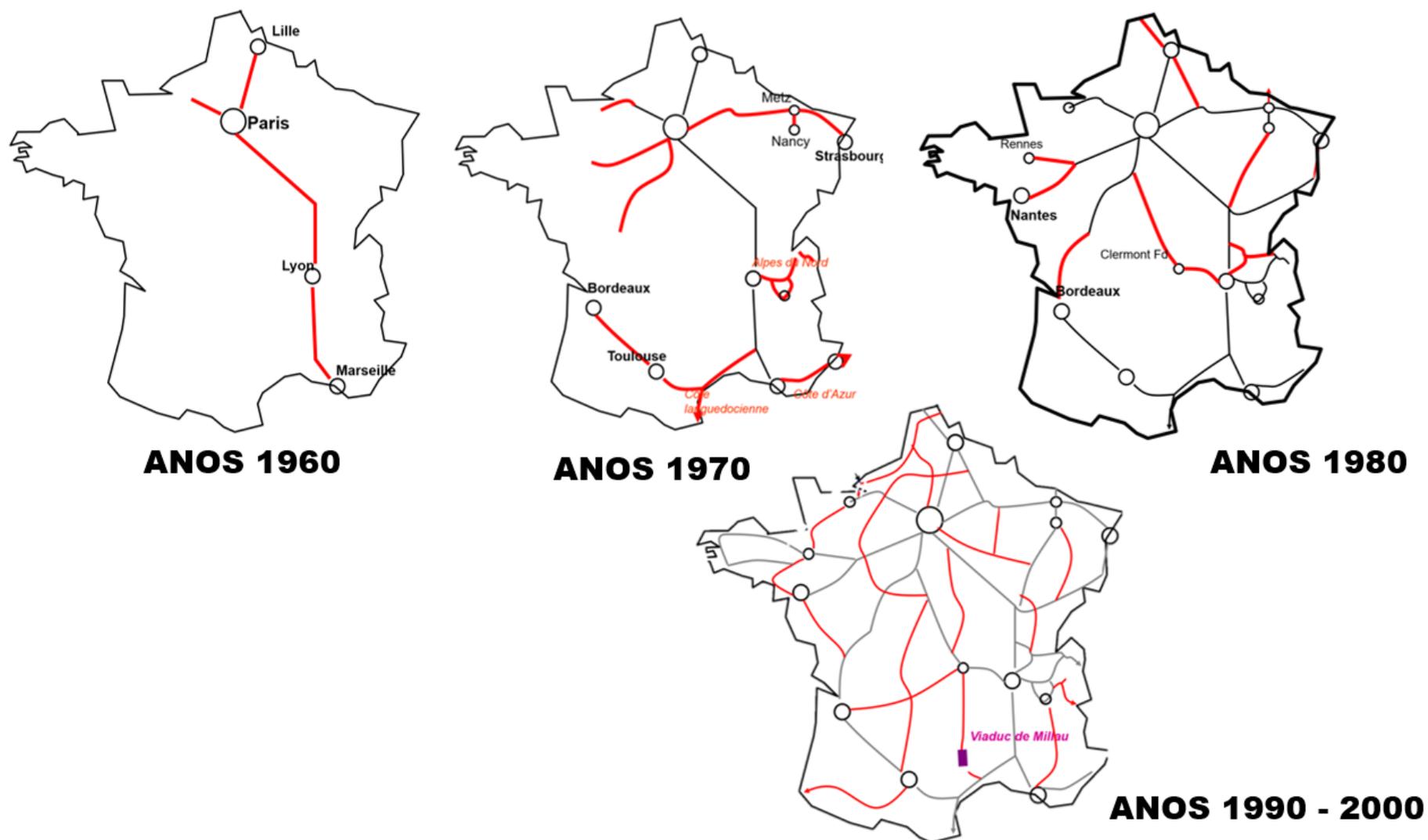
O processo de planejamento rodoviário da França avança entre as décadas de 1980 e 1990. No ano de 1981, mais de 5.000 km de autoestradas já estavam construídas na França, sobretudo com ligações que possibilitavam conectar as grandes metrópoles nacionais aos centros regionais (CLAVÉ, 2013). Seguindo esse 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 km de autoestradas, em 10 anos. A fim de reduzir a dissimetria entre as densas redes de autoestradas presentes na porção leste do território em detrimento ao oeste, é realizada a construção de inúmeras rodovias em direção ao oeste atingindo Rennes e Nantes, além de outras na região do Maciço Central, em Clermont-Ferrand, por exemplo. Segundo Clavé (2013) é nesse período que se dá o início as redes inter-regionais,

escapando da lógica da rede estelar parisiense, sobretudo com ligações Norte-Sul que ligavam Roterdam (Holanda) a Barcelona (Espanha).

No ano de 2001, ocorreu a terceira reforma do sistema de autoestradas para atender às diretrizes europeias planejadas no *Tratado de Maastricht* em 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 maior do bloco. Nesse período é 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 um esquema que ilustra a evolução das autoestradas no território francês entre o período de 1960 a 2000 como dito nos parágrafos anteriores, 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** – Esquema da evolução da instalação das autoestradas na França entre 1960 - 2000.



Fonte: Adaptado pelo autor com base em SARA-ATLAS (2018).

Observa-se também na imagem a maior densidade da formação de nós viários 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 a pena notar que a construção das primeiras autoestradas no sentido leste esteve historicamente associada às regiões mais industrializadas e economicamente mais dinâmicas, o que mostra que a construção da autoestrada segue o plano da França de definir uma economia mais robusta e uma industrialização historicamente forte em países como Bélgica, Alemanha, Grã-Bretanha e Itália do que no Ocidente (Espanha e Portugal).

Desta maneira ao atentar-se à formação da rede rodoviária, por exemplo, compreende-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. Para o desenvolvimento e crescimento econômico da França, os planos rodoviários e de transporte também devem ser levados em consideração, pois essas infraestruturas são o resultado de uma longa tradição de governança territorial na França. Segundo Clavé (2013), a França possui uma tradição de “*Amanégement du territoire*”<sup>40</sup> 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 dos Tratados fundamentais para a articulação da União Europeia. Para Clavé (2013), a tradição do planejamento do território na França remonta ao século XIX, com a criação da figura do "engenheiro-geógrafo". Esses engenheiros eram responsáveis por mapear e planejar o território francês, a fim de identificar as suas potencialidades e limitações.

A partir do século XX, o planejamento do território se tornou cada vez mais importante na França, especialmente com desenvolvimento de políticas públicas que visavam a ordenação do território francês e a sua integração com outras regiões da Europa a partir da evolução do bloco econômico europeu. Para Clavé (2013), uma das principais características da tradição do planejamento do território na França é a sua abordagem integrada, que considera não apenas aspectos físicos e geográficos, mas também políticos, econômicos e sociais.

No ano de 1950, foi instituída a *Comission centrale d'études pour le plan d'aménagement national*, seguida pela seção para *Aménagement national et régional* e o *Fond*

---

<sup>40</sup> O conceito de *l'aménagement du territoire* (planejamento do território) teve origem no trabalho do geógrafo Jean-François Gravier, em sua obra *Paris et le désert français*, de 1947, que evidenciou a concentração econômica excessiva na capital francesa. Já na década de 1950, surgiram programas de planejamento regional e, em 1963, foi criada a *Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire* (DATAR), que apresentava um forte enfoque econômico.

*national d'aménagement du territoire* (FNADT). Na década de 1960, já durante o início da Quinta República, ocorreu a criação do *Comité interministériel pour les problèmes d'action régionale et d'aménagement du territoire* em 1960, além da mais conhecida, *Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et l'action régionale* (DATAR), em 1963. A França, nesse período, apresentava um Estado centralizado e planejador, com foco no crescimento econômico do país, evidenciado nos quinquenais *Plans de la Nation*. Somente no segundo *Plan de la Nation* (1954-1957) foram tomadas as primeiras medidas para ações regionais e desconcentração de atividades industriais e de serviços em relação a Paris, com uma pequena dimensão territorial. A intensificação dessa desconcentração ocorreu com a política de metrópoles de equilíbrio, apoiada pelos *Plans de la Nation* IV (1962-1965) e V (1965-1970), que selecionaram oito cidades para receberem investimentos públicos substanciais nas áreas de habitação, desenvolvimento de equipamentos universitários e culturais, infraestrutura viária e aeroportuária, criação de bairros voltados ao negócio (em Lyon, Bordeaux e Lille), além de subsídios para empresas se estabelecerem.

No decorrer desse período, outra política territorial na França visava converter a economia de determinadas regiões industriais em crise. Essa ação consistia em criar tipos novos de empregos nas áreas de mineração e siderurgia localizadas no Nord e em Pas-de-Calais, Lorraine e Maciço Central, principalmente no norte e leste do país (EDELBLUTTE, 2023). Com isso, foram estabelecidas estruturas de formação profissional a fim de permitir a requalificação dos trabalhadores, além da implementação de planos sociais para liberar os empregados desses segmentos. Também foram tomadas medidas de urbanismo com o intuito de valorizar a imagem das cidades mineiras.

Todavia, nos anos 80 do século XX, surgiram críticas acadêmicas direcionadas ao planejamento centralizado e tecnocrático. O agravamento das desigualdades territoriais na França contribuiu para o aumento dessas críticas, o que gerou transformações no planejamento territorial francês.

Os anos 1980 na França foram marcados pela descentralização da estrutura estatal. As leis de 1982 e 1983, conhecidas como Leis Defferre (nome do ministro do Interior Gaston Defferre), englobaram diversas mudanças, incluindo a transformação da unidade "Região" em uma coletividade territorial plena, gerenciada por um conselho regional eleito pela população, e a transferência de competências do Estado para as comunas, departamentos e regiões. Essas leis foram complementadas recentemente pelas leis de 2013 e 2014, que reduziram o número de regiões de 22 para 13 e atribuíram a elas a tarefa de elaborar um *schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires*, ou seja, um plano para

ações regionais de longo prazo. Com o aumento da importância das regiões, o conceito de planejamento territorial deixou de ser unidimensional, assumindo um sentido multiescalar, o que pode ser denominado como planejamento dos territórios.

Nos anos 1980, além da descentralização política, a França vivenciou a ascensão da globalização e um aumento significativo no desemprego. Em resposta a esse problema, foi implementada uma política denominada polos de conversão em 1984, com foco em quinze regiões. O objetivo dessa política foi criar condições para a renovação econômica dessas regiões, mobilizando atores locais para o desenvolvimento, promovendo incubadoras tecnológicas e estabelecendo planos sociais para a reconversão dos trabalhadores em outros segmentos. Essa política, que foi uma extensão da política anteriormente aplicada às regiões mineiras e siderúrgicas, foi precursora das *zonas de inovação e realizações científicas e técnicas* (ZIRST<sup>41</sup>) e dos tecnopolos. Em busca de aumentar a competitividade, foi implementada a política de sistemas produtivos locais pela DATAR em 1998, a qual tinha como objetivo oferecer treinamento de mão-de-obra, melhorar o marketing e aprimorar os processos de produção de pequenas e médias empresas localizadas em regiões específicas escolhidas pela administração. Posteriormente, essa política foi substituída pela política de pólos de competitividade, em 2004, que buscava promover a cooperação entre empresas, centros de formação e unidades de pesquisa públicos e privados em um espaço geográfico delimitado, a fim de estimular a inovação. Em 2005, esses sistemas e polos foram classificados em seis centros mundiais, nove centros com vocação mundial e 52 outros centros, sendo que os dois primeiros foram considerados de alta tecnologia, enquanto os outros foram inseridos na lógica dos sistemas produtivos locais (EDELBLUTTE, 2023).

Assim, desde os anos 1980, as autoridades regionais e locais têm ganhado cada vez mais autonomia na definição das políticas de planejamento territorial, o que tem contribuído para uma maior participação das comunidades locais e o capital privado na gestão do seu próprio território. Sobre isso, a elaboração do planejamento territorial na França foi centralizada e intensamente conduzida pelo Estado até a metade da década de 1980. No entanto, a descentralização política promovida pelo governo Mitterrand nessa época permitiu que as regiões pudessem apresentar suas próprias orientações e estratégias de desenvolvimento, conforme aponta Monot (2018, p.33). Como resultado, foram criados os *contrats de plan État-region*, instrumentos que visavam articular o planejamento nacional com as estratégias

---

<sup>41</sup> Zone for Innovation and Scientific and Technological Development (ZIRST)

regionais, tornando o conceito de planejamento do território mais abrangente e multiescalar, conhecido como planejamento dos territórios.

Em síntese, a política de ordenamento do território da França tem como principal objetivo fornecer infraestrutura de transporte moderna para regiões estratégicas, de forma a eliminar as desigualdades espaciais e impulsionar o desenvolvimento social e econômico. Nesse contexto, as redes de transporte são consideradas um fator-chave para a organização do território e desenvolvimento das regiões. Geradores de mobilidade e de fluxo de informações, pessoas, bens e serviços, os transportes permitem a comunicação e sua difusão inter e intra-territorial. É por esse viés que os transportes contribuem para formar a rede em diferentes escalas espaciais e hierárquicas, em que se destacam os nós das redes ou nós de *conexidade* (DUPUY, 1987). É diante desse processo que se projeta o território francês ao apresentar importantes pontos de *conexidade* junto à União Europeia – chamados de *carrefours*.

Na formação da União Europeia, a criação de uma rede de transportes que articularam [articulam] os Estados Nacionais pertencentes ao Bloco Econômico foi capital para a viabilização dessa integração. Foi a partir dos sistemas de transportes 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 aparecem 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 articularam seu território ao bloco econômico em consolidação. 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 - *Train à Grande Vitesse* (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 dos recursos 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 industriais-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 de 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 as regiões francesas que apresentam reflexos estruturais da crise das indústrias tradicionais pós 1960 (desemprego, esvaziamento populacional, crise econômica) devido à especialização econômica de regiões, sobretudo no norte do país. 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 europeu, propiciando a circulação e distribuição de mercadorias, informações, capitais e pessoas.

Nesse sentido, Benoît e Saussac (2008) mostram que o planejamento francês tem apresentado as redes de transporte como uma das infraestruturas chaves para o processo de atração de capitais, sobretudo com a *intermodalidade de transportes* e a criação de plataformas multimodais de alcance europeu. É exemplo dessa geoestratégia, a construção de eixos majoritários para o comércio e integração do bloco europeu, com grandes superfícies logísticas, como plataformas multimodais, redes rodoviárias, ferroviárias, construção de canais e eclusas, o que incidiu na criação dos nós viários denominados no planejamento francês como *Carrefours européennes* (CLAVÉ, 2013). Essas áreas apresentam-se como nós de conexão conforme a conceituação de Dupuy (1987), cujo planejamento incidiu na criação geoestratégica de áreas de conexão para integração a nível francês e europeu.

Considera-se, portanto, que estas ações de empreender projetos de circulação, criação de redes e desenvolvimento da logística no território, estão mobilizadas por técnicas e normas, servindo a objetivos políticos e econômicos a nível nacional e global. Não obstante, por compreender essas infraestruturas e projetos para além da materialidade em si, ou seja, por considerar o caráter geoestratégico na ação, pode-se aplicar o conceito de *ajuste espacial* (HARVEY, 2005) relacionado à logística de transportes, uma vez que se parte do pressuposto de que o território é (re)modelado nesse processo via organização planejada dos espaços por

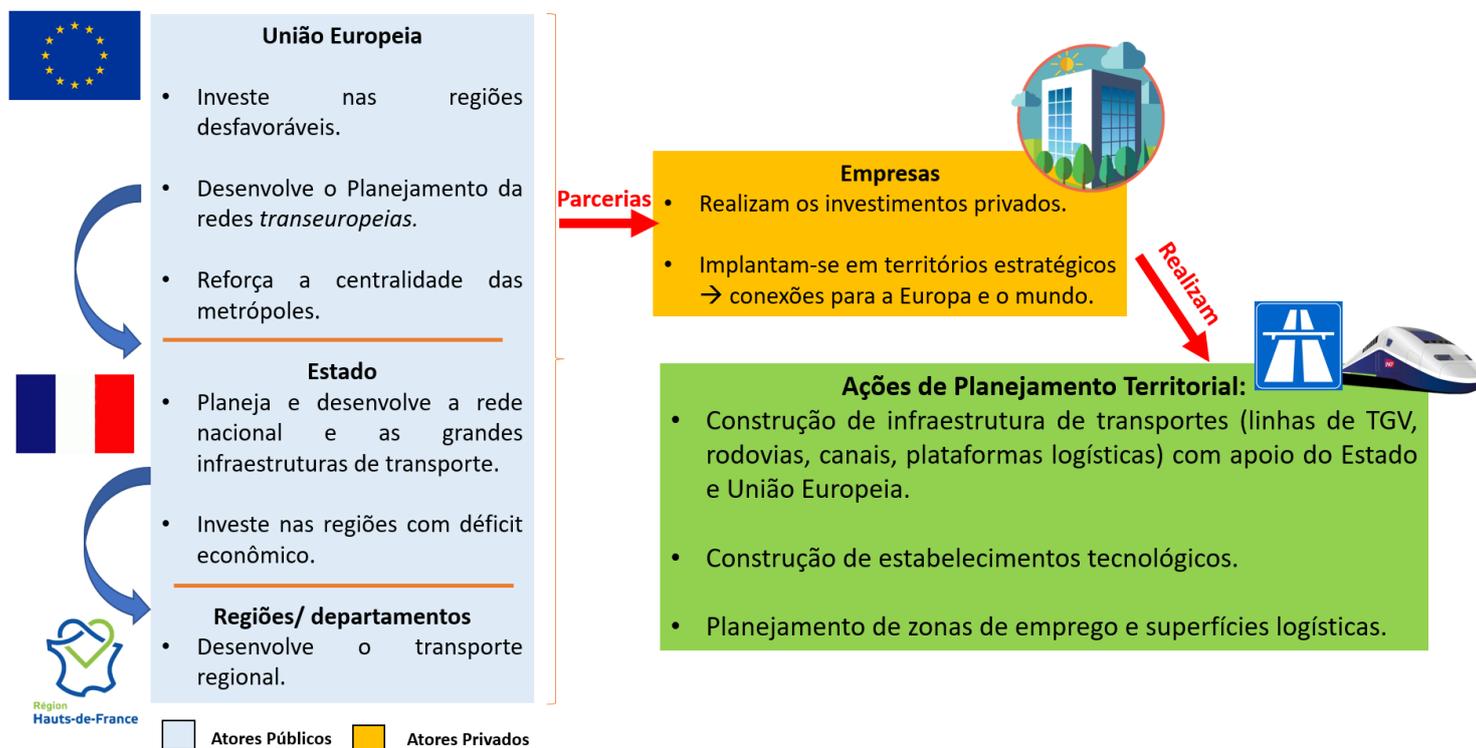
meio de interesses diversos entre atores hegemônicos, corporações transnacionais, Estado e sociedade civil.

As infraestruturas criadas potencializam a acumulação do capital, uma vez que os próprios objetos instalados criam uma dinâmica em si que engendram uma organização espacial própria. De acordo com Santos (2006) os objetos geográficos aparecem nas localizações correspondentes aos objetivos da produção num dado momento e, em seguida, pelo fato de sua própria presença, influenciam os momentos subsequentes da produção, gerando em si uma dinâmica produtiva autêntica.

Paralelamente, na França, estes elementos geoestratégicos são 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, promoveram a retomada estratégica das próprias regiões francesas, sobretudo, a região norte de Hauts-de-France, 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 projetar o território francês estrategicamente para um novo cenário econômico atrelado à logística e à distribuição

Desde os anos 1960, o Estado francês tem trabalhado em parceria com empresas privadas e a União Europeia para construir e modernizar as infraestruturas de transporte. Segundo Benoît e Saussac (2008), os atores públicos têm um papel crucial no direcionamento do ordenamento territorial, trabalhando em conjunto com o bloco europeu, o Estado-Nacional, as regiões e os Departamentos. Atualmente, os atores públicos têm criado parcerias com empresas para realizar investimentos nas regiões estratégicas de conexão. É a partir dessa parceria que se realiza a construção da infraestrutura de transporte, incluindo linhas de TGV, autoestradas, polos avançados de pesquisa e tecnologia, e o planejamento de zonas de emprego. A organização desse processo de planejamento pode ser visualizada na Figura 12.

**Figura 12** – Organização do processo de planejamento das infraestruturas de transportes na União Europeia com destaque à França.



Fonte: adaptado pelo autor, com base em Benoît e Saussac (2008).

O planejamento territorial teve um impacto significativo nas regiões francesas que foram afetadas pela crise das indústrias tradicionais após 1960, como a indústria têxtil e a mineração do carvão. Essas regiões foram particularmente vulneráveis devido à sua especialização econômica, o que resultou em altas taxas de desemprego, esvaziamento populacional e crises econômicas. O objetivo do planejamento é a Reconversão Territorial dessas regiões, e uma das infraestruturas chave para essa reconversão e atração de capitais são as redes de transporte e logística.

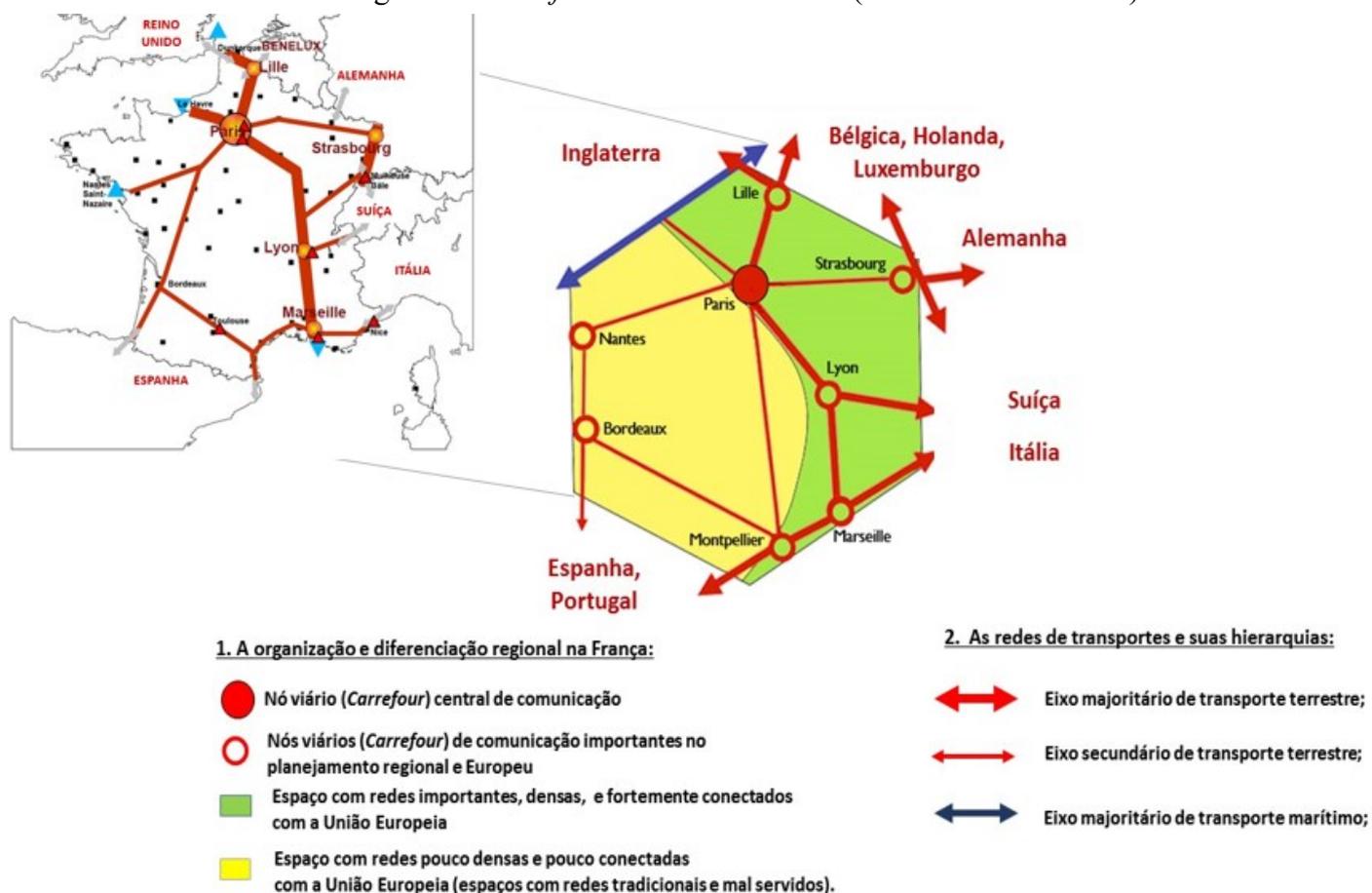
Para se ter uma ideia, a União Europeia tem desempenhado um papel importante no desenvolvimento das infraestruturas de transporte na França, com o objetivo de promover a integração e a cooperação entre os países membros. A região de Hauts-de-France, localizada no norte da França, tem sido um exemplo de como essas infraestruturas podem impulsionar o crescimento econômico e a conectividade regional. Nos últimos anos, a União Europeia tem financiado diversos projetos de infraestrutura de transporte em Hauts-de-France, incluindo a modernização de linhas ferroviárias e a construção de novas estradas. Essas iniciativas têm melhorado a conexão entre as cidades da região e com outros países europeus, aumentando a eficiência do transporte de mercadorias e incentivando o turismo. A região de Hauts-de-France

também tem se beneficiado da localização estratégica, entre o Canal da Mancha e o Mar do Norte. Isso tem impulsionado o desenvolvimento de portos importantes, como o de Calais, que é um ponto de trânsito vital para o transporte de mercadorias entre a França e o Reino Unido. Além disso, a região é servida por diversas autoestradas que a conectam a outras partes da França e da Europa. A construção do TGV também melhorou significativamente a conectividade regional e atraiu investimentos em novos projetos. Essas infraestruturas de transporte têm sido fundamentais para o crescimento econômico da região de Hauts-de-France, que é conhecida por seus setores industriais e de logística. A melhoria na conectividade tem facilitado o transporte de mercadorias, incentivando a criação de novas empresas e empregos na região.

De acordo com Clavé (2013), às políticas de planejamento territorial foram implementadas sob o princípio da equidade territorial com o objetivo de equipar completamente o território francês. No entanto, os altos custos envolvidos no fornecimento de redes modernas e rápidas a todo o território resultaram na seleção de certas regiões, principalmente metropolitanas, e eixos majoritários para o comércio francês e europeu. Esse planejamento levou à criação de nós viários conhecidos como "*Carrefours européennes*", que se referem a uma geoestratégia que enfatiza a construção de eixos majoritários em zonas de indústrias tradicionais em falência. 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. Todavia, a política de planejamento territorial na França levou a uma situação em que as atividades econômicas e a população se concentram principalmente em áreas metropolitanas e nós viários, juntamente com os eixos estruturantes que estão integrados com o planejamento do espaço europeu. Isso aconteceu em detrimento de outras regiões que não estão diretamente integradas a essa rede, resultando em um desequilíbrio no desenvolvimento territorial.

No entanto, de acordo com Benoît e Saussac (2008), essa estruturação territorial gerou uma disparidade entre as regiões leste e oeste da França, uma vez que, o Oeste é caracterizado por uma rede menos densa e com pouca conexão com a União Europeia, enquanto o Leste é marcado por uma rede mais densa e conectada a nível europeu, como ilustrado na Figura 13.

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



Fonte: adaptado pelo autor, com base em Benoît e Saussac (2008)

O estudo de Brunet (1989) também é relevante ao mostrar que a Megalópole Europeia, historicamente caracterizada por forte industrialização em países como Bélgica, Alemanha, Reino Unido e Itália, se localiza no leste da França em comparação com a porção oeste (Espanha e Portugal). Como resultado, o espaço leste e central da França é ocupado por técnicas e redes de transporte mais densas em comparação com o Oeste, que é historicamente menos industrializado.

Conforme Benoît e Saussac (2008), a França se caracteriza por uma configuração territorial dividida em dois espaços econômicos distintos. O primeiro espaço é constituído por grandes metrópoles como Paris, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille e Montpellier, as quais apresentam alta densidade de redes de transporte e serviços logísticos, além de uma conectividade viária bem desenvolvida. O segundo espaço, por sua vez, é constituído por redes tradicionais pouco atrativas para atividades modernas e diretamente subordinado às áreas metropolitanas, apresentando fluxos menos intensos e menos conectados com a União Europeia. Segundo a análise de Benoît e Saussac (2008), essa divisão territorial tem resultado

em uma dissimetria entre o leste e o oeste da França, sendo que o Leste se destaca por uma maior concentração de redes e dinamização do capital, principalmente na parte centro-leste do país, em comparação com o Oeste, que apresenta uma menor densidade de redes. Essa assimetria pôde ser visualizada na Figura 13.

No presente cenário, a lógica de ordenação das redes de transporte e do planejamento territorial na França produz desigualdades entre as suas regiões. É crucial reconhecer que a qualidade e a função das redes de transporte são fatores fundamentais para o dinamismo econômico e a integração das regiões francesas com a União Europeia, tornando evidente a conexão dos eixos viários franceses com o bloco europeu. Simultaneamente, a desintegração das redes de transporte é igualmente planejada por meio de estratégias implementadas pelos atores com poder sobre os espaços, tornando evidente os processos de integração e exclusão inerentes às redes (DIAS, 2000). Portanto, é importante considerar que o planejamento regional, com o objetivo de reconversão econômica dos espaços, não exclui o processo inverso, no qual as estratégias de desenvolvimento regional, sob a ótica do capital, geram contradições estruturais para a reprodução capitalista nos espaços.

Ao considerar o esforço de criação da União Europeia e da rede de transporte francesa nesse estudo, é possível observar que a região de Hauts-de-France, mais precisamente os departamentos de Nord e Pas-de-Calais ocupam uma posição de destaque devido à sua localização geográfica. Devido à localização geográfica dos Departamentos de Nord e Pas-de-Calais, eles são colocados em evidência tanto no processo de formação da União Europeia quanto no planejamento da rede viária francesa. Como *carrefours* importantes, esses departamentos desempenham um papel estratégico no planejamento das infraestruturas de transporte. Portanto, é necessário discutir como esses departamentos foram organizados em termos de redes e logística por meio da Reconversão Territorial. Dessa forma, é possível compreender a importância desses Departamentos como um ponto de conexão estratégico no planejamento de infraestruturas de transporte. Nesse sentido, é necessário discutir como essa ferramenta geoestratégica, composta por redes e logística, foi organizada nesses Departamentos por meio da Reconversão Territorial.

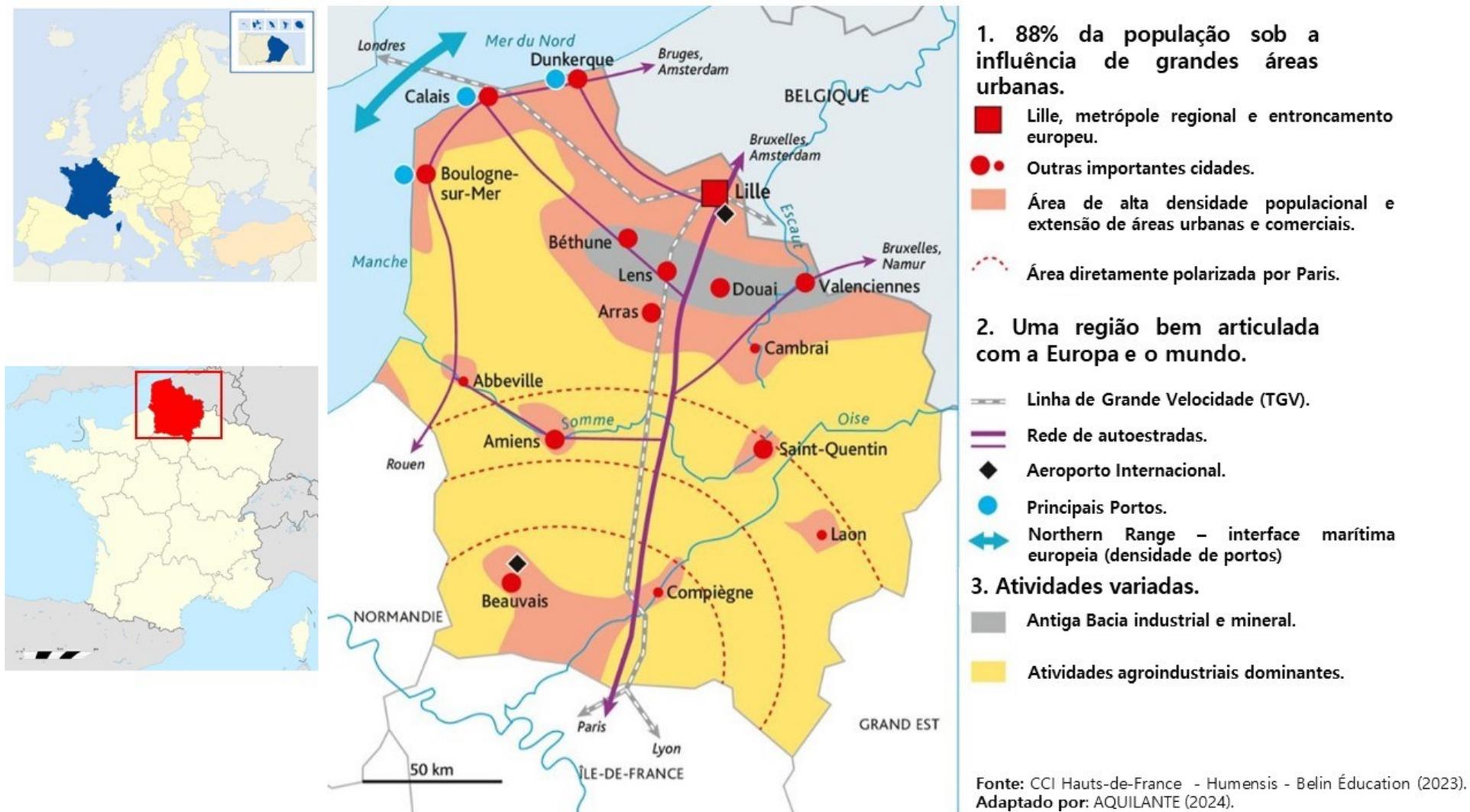
### **2.2.1 A reconversão territorial no Norte da França: a criação de um “entroncamento europeu”.**

A região Norte da França, onde localiza-se a região administrativa de Hauts-de-France, é uma importante região no contexto europeu e da União Europeia. Sua localização estratégica e suas fronteiras a tornam uma região de destaque no comércio e transporte da Europa. Composta por cinco departamentos (*Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise e Aisne*) e abrangendo uma área de cerca de 31.800 km<sup>2</sup> (INSEE, 2021), a região tem uma população de aproximadamente 6,1 milhões de habitantes e é a terceira mais populosa da França, após Île-de-France e Auvergne-Rhône-Alpes.

A localização geográfica da região de Hauts-de-France é um importante fator para o seu desenvolvimento econômico. A região faz fronteira com a Bélgica, o Reino Unido e o Mar do Norte, o que a torna uma porta de entrada para o comércio com esses países e com outros países da Europa. Essa *situação geográfica* de articulação entre importantes centros econômicos da Europa Ocidental, combinada com sua infraestrutura robusta, posiciona a região como um núcleo logístico e comercial de importância estratégica na Europa. Esta configuração geográfica e logística promove o desenvolvimento econômico e a integração regional dentro da União Europeia, tornando a região um ponto chave na intermediação de comércio e nas redes de transporte europeias.

Além disso, a região é servida por importantes portos, como Calais e Dunkerque, que estão estrategicamente localizados no Canal da Mancha e no Mar do Norte, conforme ilustrado na Figura 14.

**Figura 14** – A organização espacial da *situação geográfica* da região de Hauts-de-France.



Fonte: adaptado pelo autor com base em CCI Hauts-de-France, Belin Éducation (2023).

A criação de uma região transfronteiriça entre a França e a Bélgica, chamada Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai, também tem um papel importante no desenvolvimento da região. Essa região transfronteiriça é formada por 147 municípios e tem uma população de aproximadamente 2,1 milhões de habitantes (EURO METROPOLIS LILLE-KORTRIJK-TOURNAI, 2021). A Euro Metropolis tem como objetivo promover a cooperação transfronteiriça e o desenvolvimento econômico e social da região. Outro importante fator que contribui para o desenvolvimento da região é a sua integração na União Europeia. A região de Hauts-de-France tem uma posição estratégica dentro da UE, pois está localizada no corredor que liga a Europa Central à Europa do Norte e tem fácil acesso aos principais mercados europeus. A União Europeia tem um papel importante no desenvolvimento econômico da região, com a criação de políticas de incentivo ao comércio e investimento transnacional.

O tema da reconversão territorial no Norte da França e a criação de um "entroncamento europeu" envolve uma análise detalhada da evolução econômica e social da região, bem como dos principais fatores que contribuíram para a sua transformação.

A região Norte da França teve uma história rica em termos de atividades industriais e comerciais, sendo uma das principais áreas produtoras de carvão, aço e têxteis na Europa. No entanto, a partir da década de 1980, a região enfrentou uma crise econômica severa, com o declínio da indústria tradicional e o aumento do desemprego.

Durante muitos anos, a extração mineral foi uma das principais atividades econômicas da região, sendo responsável pela formação de muitas cidades e vilas. Dormand (2001) mostra que o carvão começou a ser explorado na região de Lens em 1720, mas foi somente no século XIX que a extração atingiu seu pico, com a região se tornando a maior produtora de carvão da França. A exploração do carvão na região de Hauts-de-France trouxe grande desenvolvimento econômico e social para a região. Segundo dados do INSEE (2021), no auge da extração, a região empregava cerca de 120 mil trabalhadores na indústria do carvão, o que representava cerca de 15% da força de trabalho da região. Além disso, a produção de carvão era responsável por mais de 70% da produção industrial da região.

A exploração do carvão em Hauts-de-France também contribuiu para a formação de muitas cidades e vilas na região. A exploração do carvão em Lens, no departamento de Pas-de-Calais, foi responsável pela criação da cidade de Lens, que cresceu em torno das minas de carvão. Outra cidade importante que surgiu em torno da exploração do carvão foi Saint-Étienne-au-Mont, que se tornou um importante centro de produção de carvão no departamento de Pas-de-Calais.

Segundo Dormand (2001), a região tornou-se uma das mais importantes produtoras de carvão da França, chegando a produzir cerca de 25 milhões de toneladas por ano em seu pico de produção. Dessa forma, a exploração do carvão em Hauts-de-France teve um grande impacto na economia e na sociedade da região, atraindo imigrantes de outras partes da França e da Europa. A indústria do carvão criou empregos em larga escala e promoveu a urbanização da região, levando ao surgimento de novas cidades e comunidades.

A partir da década de 1960, a exploração do carvão em Hauts-de-France começou a declinar, devido ao aumento da concorrência de outras fontes de energia, como o petróleo e o gás natural, bem como à modernização e automatização da indústria. As importações de carvão mais barato de outros países, especialmente da África do Sul e da Austrália, tornaram a produção local menos competitiva. Como resultado, muitas minas foram fechadas, deixando milhares de trabalhadores desempregados e a região em crise econômica, resultando em um declínio econômico e social na região. De acordo com um estudo do INSEE (2020), entre 1962 e 1990, o número de empregos na mineração caiu de 142.000 para menos de 15.000.

Diante desse cenário, o governo francês iniciou uma série de políticas de reconversão territorial para estimular o desenvolvimento econômico da região, com o objetivo de transformá-la em um "entroncamento europeu", ou seja, um centro de atividades econômicas e comerciais que pudesse atrair investimentos e gerar empregos. Conforme Brunschwig (2007, p. 78), “a reconversão territorial consiste em uma política de transformação econômica e social, com o objetivo de reorganizar o espaço territorial de uma região afetada por mudanças estruturais na economia, na indústria ou na tecnologia.”

Assim, como indica Carroué (2007), o governo francês adotou várias medidas com o intuito de fomentar o progresso da região, tais como a implementação de parques tecnológicos e centros de pesquisa, o incentivo a investimentos em fontes de energia renovável e o aprimoramento da infraestrutura de transporte. Além disso, a região passou a ser um importante polo para empresas atuantes em logística e transporte, dada a sua posição geográfica estratégica. Nesse sentido, a região se beneficiou da sua localização estratégica, próxima às principais rotas comerciais da Europa. Segundo Kitson, Martin e Tyler (2004, p.993), “a localização estratégica é um importante fator de competitividade, pois permite o acesso facilitado a mercados consumidores, a infraestrutura de transportes e a fontes de matéria-prima.”

A região investiu na modernização de suas redes de transporte, incluindo a construção de novas rodovias e ferrovias, a expansão dos aeroportos e a melhoria dos portos. Outro fator importante foi a atração de empresas estrangeiras para a região. Hauts-de-France se beneficiou de sua localização estratégica, próxima às principais rotas comerciais da Europa, o que a tornou

um destino atraente para empresas que desejavam estabelecer uma base na Europa. Algumas das empresas que se estabeleceram na região incluem a Toyota, a Nissan e a Bombardier.

Outro fator importante que contribuiu para o desenvolvimento da região foi a integração com outros países europeus. A região de Hauts-de-France, apresenta-se como um importante polo de desenvolvimento econômico, principalmente em razão de sua integração com outros países europeus. A região é responsável por cerca de 40% do comércio exterior francês com o Reino Unido (INSEE 2021), sobretudo devido à proximidade com os portos de Calais e Dunkerque, localizados no Canal da Mancha, que facilitam as trocas comerciais entre os dois países. De acordo com dados do INSEE (2021), a região de Hauts-de-France contava com uma população de 6,0 milhões de habitantes em 2020, com uma densidade populacional de 193 habitantes por km<sup>2</sup>. Já no que se refere ao cenário econômico, a região apresentou um Produto Interno Bruto (PIB) de 181,5 bilhões de euros em 2019, correspondendo a 6,4% do PIB nacional. Além disso, a região é o 3º maior polo industrial da França, com destaque para os setores automobilístico, químico, de energia e alimentos. Nesse sentido, a integração com outros países europeus tem contribuído significativamente para o crescimento econômico da região, uma vez que a União Europeia tem criado políticas de incentivo ao comércio e investimento transnacional. De acordo com os estudos de Pecqueur (2015), a integração regional pode proporcionar o surgimento de novas oportunidades de negócios e inovações tecnológicas, que acabam por impulsionar o desenvolvimento econômico das regiões.

É nesse contexto que se insere os dois departamentos da região de Hauts-de-France em que a *situação geográfica* desses departamentos, Nord e Pas-de-Calais, é destacada no processo de reconversão e *ajuste espacial*. Conjuntamente, os dois departamentos possuem uma superfície de 12.451 km<sup>2</sup> e estão situados na fronteira norte da França com a Bélgica e o Mar do Norte, constituindo cerca de 2,3% da superfície total da França metropolitana (JEAN; VANIER, 2008). A população estimada desses dois departamentos em 2022 era de aproximadamente 4,03 milhões de habitantes (INSEE, 2022), representando cerca de 5,9% da população francesa, e apresentando uma das maiores densidades populacionais da França, com aproximadamente 323 habitantes por km<sup>2</sup>, em comparação com a média geral da França Metropolitana, que é de 104 habitantes por km<sup>2</sup> (INSEE, 2022). Além disso, esses departamentos desempenham um papel crucial na estruturação do território francês e na sua abertura econômica para a União Europeia, uma vez que fazem parte de uma zona fronteiriça com projeção transeuropeia (MENERAULT, 1998).

A partir da década de 1990, os departamentos de Nord e Pas-de-Calais adotaram uma política de planejamento territorial maciça que buscou a reconversão de áreas degradadas pela

mineração e pelas indústrias têxteis, sobretudo na antiga Bacia Mineira, com o intuito de atrair novos investimentos para um território focado nos setores de logística, turismo e serviços. Desde então, a região passou por uma transformação significativa, refletindo as mudanças no modo de produção capitalista.

Com a evolução do meio técnico-científico-informacional a partir do final da década de 1970, conforme descrito por Santos (2006), o modo de produção capitalista passou por uma nova fase gerida pela financeirização da economia (CHESNAIS, 2005), com circuitos econômicos mais integrados e dinâmicos articulados em redes, sendo a logística um elemento-chave na articulação dos territórios. Esse novo modelo é a base para compreender o processo de globalização analisado por Benko (1996).

Por outro lado, a chamada economia fossilista, conforme apresentada por Harvey (2004), impulsionada pelo capital das multinacionais automobilísticas, da construção civil e da indústria petrolífera, organizou a matriz energética desse período, o que levou ao declínio das áreas especializadas na mineração do carvão. Desde a década de 1960, a economia mundial tem se pautado em um modelo fossilista, no qual o petróleo é a principal fonte de hidrocarbonetos utilizados para a produção de energia, matérias-primas e uma série de produtos de grande valor agregado. Através da extração e refino de petróleo, obtém-se o combustível necessário para a indústria bélica e seu movimento, para a produção de fármacos, fertilizantes e energia para as indústrias e automóveis. Ou seja, na atual economia global, o petróleo é o "combustível" necessário para o motor capitalista dos Estados, das empresas e corporações, e seu controle e domínio é fundamental na geopolítica de hegemonia de um Estado em relação a um quadro de concorrência de hegemonia global entre as hegemônias regionais. Consequentemente, seu controle leva a maiores acumulações de capital e poder para as empresas e o Estado diante dessa configuração.

Além disso, ao refletir num panorama atual, nesse arranjo de multipolarização entre as potências e hegemônias regionais que disputam a hegemonia global – como os Estados Unidos da América, 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 geopolítico e 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 e Pas-de-Calais e a projeção de uma

nova função para uma região 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, organizavam-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. Promovia-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, projetava-se alterar a especialização das áreas, aproveitando de sua *situação geográfica* de entroncamento viário europeu para atender os interesses inerentes da globalização.

De acordo com INSEE (2009), ao norte da França, formaram-se enclaves econômicos com uma grande quantidade de trabalhadores pobres após a crise das indústrias tradicionais, principalmente da mineração na *Bassin Minier*. Schmitt; Souza (2020) destacam que o Estado francês iniciou o fim da atividade extrativista na região em meados da década de 1950, por meio do *Decreto de Pflimlin* e com a criação das "zonas especiais de conversão" em Béthune, visando reduzir os setores de produção de carvão mais deficientes. Essa lógica foi intensificada nos anos 1960 com o *Plano Jeanneney e Bettencourt*, resultando na diminuição gradual da riqueza mineral gerada na região e na sua extinção econômica em 1990.

A fim de evitar um maior colapso econômico e social no norte da França, o poder público local e regional, em conjunto com o Estado francês, teve que fornecer soluções para os problemas socioeconômicos imediatos (FLOIRAC; MERCIER, 2013). O objetivo era lançar os departamentos em um novo contexto econômico, integrando o norte da França no espaço econômico nacional e europeu. Com isso, um dos objetivos era retomar a questão da localização geográfica estratégica de Hauts-de-France, entre a Europa do Sul e a Europa do Norte – assim como ocorre com a França – e inserir a região dentro do espaço econômico do Norte da Europa que representa um eixo estratégico de conexão para a França e para a União Europeia. Tal reestruturação consistiu, de acordo com Dormand (2001), em dotar a área de infraestruturas modernas para a atração de novos serviços e reconverter as áreas deprimidas em novas dinâmicas econômicas, através de políticas que facilitam o aparecimento de novas atividades (como indústrias automobilísticas) substituindo as atividades em declínio. Ou seja, o processo

de modernização após os anos 1960 foi organizado como um planejamento territorial denominado de *Reconversão Territorial*.

O planejamento territorial nos departamentos franceses mencionados, realizado pelo Estado francês, pela União Europeia e por empresas privadas em parceria com as coletividades locais, busca impulsionar a renovação econômica de uma região que abrange cerca de 100 milhões de pessoas em um raio de 300 quilômetros (INSEE, 2022). A proximidade com áreas densamente povoadas e economicamente prósperas, como o sul da Inglaterra, a Bélgica, a Holanda, a Alemanha e outras regiões francesas, tem promovido a conectividade entre os Departamentos e não apenas com a França, mas também com a União Europeia, graças às importantes infraestruturas de transportes que foram desenvolvidas na região. A revitalização das antigas infraestruturas industriais em Nord e Pas-de-Calais para novas atividades econômicas tem sido um dos principais desafios na reconversão da área, buscando criar novos arranjos produtivos (FLOIRAC; MERCIER, 2013).

Desse modo, na década de 1970, observa-se um grande investimento na construção de autoestradas na região francesa. A primeira dessas vias foi construída entre Paris e Lille nas décadas de 1950 e 1960, conhecida como Autoroute A1 ou *Autoroute du Nord*, e atualmente é uma das vias mais movimentadas do país. Essa política de construção de autoestradas tornou-se fundamental para a circulação interna da região, conectando os espaços regionais e integrando a região ao fluxo nacional e europeu de forma mais rápida.

Os departamentos de Nord e Pas-de-Calais e a região de Hauts-de-France desempenham um papel importante como um nó da rede viária europeia, em especial na rede Mar do Norte-Mediterrâneo, que conecta essa área com a rede Atlântico e Mediterrâneo, originária da península Ibérica e do norte da Itália, bem como com as redes Escandinávia-Mediterrâneo, Mar do Norte-Mediterrâneo, Reno Alpes e Mar do Norte-Báltico (Figura 15).

**Figura 15** – O projeto “Rede Transeuropeia de Transportes”, 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).

Como resultado, Nord e Pas-de-Calais e Hauts-de-France são estrategicamente organizados como um ponto central na projeção da Rede Transeuropeia de Transportes, também conhecida como “RTE-T”. A concepção da RTE-T baseia-se na redução das assimetrias territoriais internas do bloco, projetando um cenário de melhoria das infraestruturas e dos serviços de transporte nas regiões. Isso ocorre porque a falta de acesso a infraestruturas de transporte e comunicação pode dificultar o desenvolvimento econômico do bloco (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

De acordo o Livro Branco<sup>42</sup> “*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources - Roteiro do espaço único europeu dos transportes*”<sup>43</sup> - Desde o Tratado de Maastricht de 1992, houve uma projeção da modernização e interligação da rede viária dos Estados membros da União Europeia, visando à criação de 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, foi o estabelecimento de uma Política Comum de Transportes, a qual tinha como princípios a coesão territorial e a proteção ambiental. Os objetivos principais do Livro Branco dos Transportes (2014) consistem em reestruturar o setor rodoviário, visando a melhoria da infraestrutura e o reforço da segurança. Além disso, há uma proposta para revitalizar as ferrovias, por meio de uma concorrência regulada e da definição de padrões de nível europeu a serem seguidos nos Estados. Também há o objetivo de ampliar a velocidade média do transporte de cargas para 80 km/h. Outra meta é controlar o crescimento do transporte aéreo, pois entre 1974 e 1998 o transporte aéreo cresceu, em média, 7,4% ao ano. Houve também a criação do “Céu Único Europeu” em substituição aos sistemas nacionais de controle do tráfego aéreo, a tarifação para desestimular o uso dos aeroportos em certos horários e a criação de taxas nos combustíveis aeronáuticos para rotas servidas por trens de alta velocidade. O fomento da multimodalidade, por meio de ligações entre hidrovias interiores e ferrovias – autoestradas do mar, criação de eclusas, propiciando o descongestionamento dos grandes eixos, a promoção de uma rede de trens de passageiros de alta velocidade e a superação de gargalos como as travessias alpinas e os Pirineus, são outros objetivos importantes.

Além disso, o Livro Branco dos Transportes (2011; 2014) prevê o apoio financeiro de até 20% para as Redes Transeuropeias, a promoção de políticas de tarifação mais eficazes, a pesquisa em tecnologias menos poluentes e mais eficazes, a definição de direitos e deveres dos usuários e a inclusão de objetivos ambientais para médio e longo prazo. A política de transporte da União Europeia tem como objetivo a construção de uma Europa conectada, inteligente e sustentável, com base em sistemas de transporte eficientes, seguros e interoperáveis, de modo a promover a coesão territorial e a redução das disparidades entre as diferentes regiões europeias.

---

<sup>42</sup> A Comissão Europeia (2011; 2014) 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.

<sup>43</sup> Tradução livre.

Os principais pontos destacados podem ser encontrados na citação abaixo:

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 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, p.21).

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 “*Mécanisme pour l’interconnexion en Europe*”<sup>44</sup> (Mecanismo Interligar a Europa). Esse instrumento legal que entrou em vigor em 2013 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, serão utilizados nos projetos mais importantes para a conclusão da rede transeuropeia de transportes, tais como: a) os corredores principais, como mostrado na Figura 15 e; b) as seções transfronteiriças (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

No âmbito das infraestruturas, a União Europeia tem como objetivos concluir a rede transeuropeia de transportes, integrar de forma adequada os diferentes modos de transporte numa cadeia logística sem descontinuidades, eliminar os principais estrangulamentos e construir as ligações que faltam, especialmente as transfronteiriças (COMISSÃO EUROPEIA, 2014). A manutenção e a modernização das infraestruturas de transportes na Europa são realizadas com recursos e financiamento de fontes públicas e privadas (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

<sup>44</sup> 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).

Segundo Benoît; Saussac (2008), o financiamento das infraestruturas de transportes na Europa é destinado principalmente para as regiões com problemas de dinamização econômica. Nesse sentido, os Departamentos franceses analisados no presente estudo se encontram nessa situação em função da crise de suas indústrias tradicionais na segunda metade do século XX, o que explica parte da tentativa de *ajuste espacial* através das redes e da logística na área. Além disso, outras áreas destinadas são as transfronteiriças, critério também presente nos Departamentos franceses.

Com base na análise da *situação geográfica* de Hauts-de-France, pode-se perceber a importância dos projetos de ordenamento territorial para a região, que visam à reconversão territorial e o *ajuste espacial*. Conforme ressaltado por Santos (2006), o espaço geográfico é o lugar da ação humana, onde ocorrem as relações sociais e econômicas que moldam as transformações territoriais. Nesse sentido, as intervenções no espaço físico têm implicações significativas na dinâmica socioeconômica da região.

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, são exemplos de intervenções no espaço físico que têm impacto na dinâmica socioeconômica da região e dos departamentos. Essas intervenções visam à construção de nós viários que integrem os transportes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimo-fluviais numa cadeia logística sem descontinuidades, conforme destacado no documento da Comissão Europeia (2014).

Portanto, pode-se concluir que as intervenções no espaço físico da região têm implicações significativas na dinâmica socioeconômica da região, e são necessárias para a construção de uma rede transeuropeia de transportes integrada e eficiente. Além disso, a reconversão territorial é importante para a dinamização econômica das regiões com problemas econômicos, como é o caso de Hauts-de-France, conforme destaca o documento da Comissão Europeia (2014). O território de Hauts-de-France tornou-se um importante pólo de desenvolvimento econômico, com a instalação de empresas de diversos setores, como o automotivo, eletrônico e farmacêutico.

Para atender a essas novas demandas, as empresas precisaram adotar novas estratégias logísticas, como o *just-in-time* e o *cross-docking*, que exigiram maior integração entre os diferentes modos de transporte, como rodoviário, ferroviário e marítimo. Nesse contexto, Nord e Pas-de-Calais se destacaram pela sua localização geográfica favorável, o que permitiu a reorganização e modernização do sistema de transporte voltado para a logística. A

modernização dos três principais portos da costa litorânea também foi fundamental, fortalecendo o potencial de abertura da região para o mercado Europeu e mundial.

De acordo com Bardi *et al.* (2016), a adoção de estratégias logísticas eficientes e integradas pode trazer ganhos significativos de produtividade e redução de custos para as empresas. Isso explica a notoriedade que o segmento logístico ganhou no novo contexto econômico, em que as empresas buscavam enfrentar a crise econômica e social por meio da modernização de seus processos produtivos e logísticos.

Em outras palavras, Hauts-de-France, que antes era especializada na extração mineral do carvão, sobretudo aos departamentos de Nord e Pas-de-Calais, passou por uma transformação econômica significativa, tornando-se uma área com ampla gama de produção de produtos, serviços e redes logísticas (INSEE, 2012a). A economia da região continua a evoluir, com o setor de serviços sendo o principal setor empregador, representando 78% dos empregos na região, enquanto a indústria vem progressivamente perdendo espaço (INSEE, 2015). Atualmente, a região é reconhecida como um território voltado para o transporte e para a logística, em decorrência das densas vias de transportes em seu território e de atividades e estabelecimentos ligados a esse segmento. Segundo INSEE (2012a), a região é a mais densa em transporte logístico entre as províncias francesas. Essa nova imagem da região está relacionada com a política de modernização das infraestruturas de transportes, que favoreceu 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.

A logística contemporânea de transportes tem se tornado cada vez mais importante no cenário atual, sendo vista como uma ferramenta de dimensão geopolítica na integração em diversos níveis escalares. Isso ocorre devido ao fato de que ela tem o poder de ordenar o território e criar formas de articulação e domínio territorial complexas, configurando-a como um elemento de geoestratégia no contexto da globalização, como será explorado no próximo capítulo.

# CAPÍTULO III

## LOGÍSTICA E GEOESTRATÉGIA: A ANÁLISE DE REGIÕES INTERMEDIÁRIAS NO BRASIL E NA FRANÇA COMO SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS DE INTEGRAÇÃO NA GLOBALIZAÇÃO.

---

*“Por conseguinte, uma situação que é sempre real e singular pode ser percebida, a um só tempo, como uma construção histórica, concreta, e como uma construção metodológica, lógica e coerente. Nesse processo de apreender a realidade, não é suficiente, como nos diz Greco (1967, p. 931), que descrevamos ou produzamos os fatos; é preciso enfrentar a tarefa de elaborar o sentido” (SILVEIRA, 1999, p.22).*

O terceiro capítulo desta tese examina como as regiões intermediárias se configuram como *situações geográficas* onde a logística atua como um instrumento de *ajuste espacial*. A análise foca nessas áreas como espaços de integração criados de maneira estratégica. Nesse contexto, foram escolhidas a região administrativa de Hauts-de-France, na França, e as regiões intermediárias entre o Distrito Federal e Minas Gerais, no Brasil, devido às suas características representativas.

No Brasil, os estados de Minas Gerais e Goiás organizam-se como regiões intermediárias cruciais entre grandes centros como São Paulo, Rio de Janeiro e o Distrito Federal. Essas áreas facilitam a densificação das redes logísticas, desempenhando um papel mediador essencial na rede logística do país. No contexto brasileiro, as regiões intermediárias analisadas desempenham um papel significativo na leitura da organização territorial do país, sobretudo após os anos 1950. A análise de sua *situação geográfica* revela uma distribuição complexa de atividades socioeconômicas e recursos naturais, influenciada por fatores históricos, políticos e econômicos. A partir da década de 1950, o Brasil passou por um processo intenso de industrialização e urbanização, impulsionado por políticas desenvolvimentistas que visavam a integração nacional e a modernização econômica. Essas políticas, como a construção de Brasília e a expansão das redes de transporte, foram fundamentais para a reconfiguração do espaço geográfico brasileiro, transformando regiões até então periféricas em áreas de significativa importância estratégica. Desse modo, no caso das regiões intermediárias analisadas no Brasil, sua relevância é destacada pela capacidade de articular fluxos de pessoas,

mercadorias e informações entre os grandes centros urbanos e as áreas rurais. Essas regiões funcionam como nós de uma rede complexa, facilitando a circulação e a distribuição de recursos, o que, por sua vez, promove o desenvolvimento regional e a coesão territorial

Da mesma forma, na França, a região intermediária analisada, especificamente Hauts-de-France, desempenha um papel crucial na articulação do território nacional e europeu, influenciada, sobretudo, pela sua posição estratégica como entroncamento logístico que articula a Europa do Norte. Situada na confluência das principais rotas de transporte terrestre e ferroviário entre a Europa do Sul e do Norte, Hauts-de-France se destaca como um ponto nevrálgico para o comércio e a mobilidade dentro da União Europeia. Essa posição geográfica privilegiada, entre Paris e outros importantes centros europeus, como Londres, Bruxelas e Amsterdã, não apenas facilita a integração econômica e política da França com seus vizinhos europeus, mas também exige uma contínua adaptação das políticas regionais e do bloco europeu para maximizar os benefícios dessa conectividade, inclusive, aproveitando-se dessa *situação geográfica* de intermediação de fluxos, para dinamizar sua economia regional.

Não por acaso, a reconversão territorial nessa região, marcada pela transição de uma economia industrial tradicional para um modelo mais diversificado e inovador, exemplifica como a organização do território influencia diretamente as estratégias de desenvolvimento regional e as políticas de integração europeia. A transformação de antigas áreas industriais em hubs logísticos e tecnológicos reflete uma abordagem estratégica de ordenamento territorial que busca equilibrar crescimento econômico, sustentabilidade ambiental e coesão social. Além disso, a interação entre os diferentes níveis de governança — local, nacional e supranacional — destaca a complexidade da gestão territorial em um contexto globalizado.

A logística de transporte emerge como um fator determinante para a compreensão das estratégias de ordenamento territorial nessas regiões intermediárias. A infraestrutura e a conectividade são essenciais para o desenvolvimento regional e a integração econômica, evidenciando como essas áreas não só facilitam a interconexão entre centros densos de capital, mas também refletem *ajustes espaciais* estratégicos. Dessa forma, essas regiões exemplificam a complexa dinâmica multiescalar que caracteriza a logística na globalização, atuando como pontos de articulação que sustentam e impulsionam o fluxo global de bens e pessoas.

Portanto, tanto no Brasil quanto na França, as regiões intermediárias desempenham um papel essencial na configuração espacial e no desenvolvimento regional, refletindo, dentro das realidades e particularidades de cada contexto geográfico, as políticas implementadas para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades de sua posição estratégica.

Vale destacar que a análise dessas regiões intermediárias na tese, tanto no Brasil, quanto na França, aborda uma metodologia comparativa que possa permitir a compreensão de suas *situações geográficas*. Para isso usa-se os dados das regiões administrativas oficiais de órgãos públicos e estatísticos como “unidade de medida” para correlacionar com as regiões intermediárias em estudo por dois grandes motivos. Primeiro que as estatísticas públicas são coletadas por unidade administrativa diante de limites definidos pelos Estados-Nacionais e seus órgãos públicos. Segundo que as políticas públicas são “territorializadas” a partir dos níveis administrativos de tomada de decisão política. Contudo, as regiões intermediárias, no sentido econômico e capitalista, e no seu sentido geográfico, como utilizada na tese, são por vezes maiores ou menores que as unidades administrativas.

Face o exposto, o terceiro capítulo desta tese desempenha um papel fundamental na análise das regiões intermediárias como espaços de integração, pois examina o contexto geográfico dessas regiões no Brasil e na França, enquanto *situações geográficas*, ressaltando a possibilidade de estudos comparativos e uma compreensão mais profunda das dinâmicas territoriais em escalas nacional, regional e global. Mesmo considerando Estados-Nacionais tão distintos, mas articulados no mesmo processo de globalização. A logística, nesse sentido, emerge como um instrumento crucial na circulação dos fluxos da globalização. Mas a logística pode atuar como um elemento de escala comparativa? Ela pode aproximar regiões com formações territoriais e densidades econômicas, populacionais, e infraestruturas singulares?

É importante considerar que o capítulo problematiza a logística como escala de atuação da globalização nos territórios, transpassando os limites territoriais rígidos definidos na cartografia tradicional. A reflexão de Smith (2000) nos ajuda a compreender que a “escala é ativa de processos específicos”, indicando que a logística, enquanto elemento inerente ao processo de globalização, rompe as referências territoriais tradicionais como municípios, unidades federativas, regiões e Estados-Nacionais.

Assim, a logística articula esses territórios em um processo dinâmico, sobrepondo os limites cartográficos e multiescalas de sua ação glocal. Em outras palavras, os processos se desenrolam em suas dimensões escalares, e as escalas são, por sua vez, produzidas por esses processos. Como afirma Smith (2000, p. 143), "a construção da escala não é apenas uma solidificação ou materialização espacial de forças e processos sociais contestados; o corolário também é válido. A escala é um progenitor ativo de processos sociais específicos".

Portanto, este capítulo busca responder à questão geral sobre como a atividade logística contribui para a articulação das áreas nacionais e regionais, integrando-as e promovendo a circulação eficiente dos fluxos globais. Essa análise não apenas amplia nossa compreensão das

dinâmicas territoriais, mas também oferece uma perspectiva sobre o papel da logística na globalização e na reconfiguração espacial contemporânea.

### **3.1 Logística e Regiões Intermediárias: análise multiescalar na aproximação comparativa entre Brasil e França.**

A globalização intensificou os fluxos de mercadorias, informações e pessoas, exigindo uma infraestrutura logística bem articulada e eficiente, uma vez que, a interconexão crescente entre mercados nacionais para cada vez mais mercados globais, demandou uma coordenação precisa e contínua de movimentação de bens e serviços em escala nunca antes vista. A logística, nesse contexto, torna-se crucial ao gerenciar e otimizar esses fluxos, assegurando que os produtos cheguem ao destino certo no tempo adequado e com custos reduzidos. A eficácia logística impacta diretamente a competitividade das empresas transnacionais, de conglomerados de capitais e economias, permitindo acesso a mercados distantes e diversificados.

Além disso, a logística na era da globalização desempenha um papel fundamental ao superar barreiras geográficas e temporais, facilitando o comércio internacional e promovendo a integração econômica. Isto é alcançado por meio da implementação de sistemas de transporte avançados, centros de distribuição estratégicos e tecnologias de informação que monitoram e controlam os fluxos logísticos. Esses elementos são essenciais para a criação de uma rede global eficiente, que sustenta a cadeia de suprimentos global e promove o crescimento econômico ao eleger certas áreas nesse *sistema de objetos* que engendra *sistema de ações*. Como resultado, a logística emerge como um componente indispensável para a materialização dos benefícios da globalização, ao reconfigurar o espaço geográfico e articular diferentes escalas de análise, desde o local até o global (HARVEY, 1989; HESSE & RODRIGUE, 2004).

A logística, nesse sentido, ao ser um instrumento/ferramenta fundamental na circulação dos fluxos da globalização, é também escala de atuação da globalização nos territórios, pois ela transpassa os limites territoriais rígidos definidos na cartografia tradicional. Ao considerar a reflexão de Smith (2000), em que a “escala é ativa de processos específicos”, percebe-se que a logística, enquanto elemento inerente do processo de globalização, rompe as referências territoriais tradicionais, como municípios, unidades federativas, regiões e Estados-nacionais e articula esses territórios em um processo dinâmico de atuação do modo de produção, não com a mesma intensidade e densidade, mas sobrepondo os limites cartográficos e multiescalas de sua ação *glocal*. Em outras palavras, os processos se desenrolam em suas dimensões escalares,

e as escalas são, por sua vez, produzidas por esses processos. Como afirma Smith (2000, p. 143) "a construção da escala não é apenas uma solidificação ou materialização espacial de forças e processos sociais contestados; o corolário também é válido. A escala é um progenitor ativo de processos sociais específicos".

Para aprofundar essa discussão, Smith (1988; 2000) propõe que uma investigação sobre a produção da escala geográfica deve considerar quatro elementos essenciais: a identidade da escala (aquilo que a diferencia de outras escalas); suas diferenças internas (ou seja, os processos que a constituem); as fronteiras com outras escalas (na medida em que a diferença pressupõe limites, mesmo que não sejam rígidos e estáticos); e suas articulações com outras escalas (o que possibilita pensar em uma hierarquia ou em um encaixe entre escalas interconectadas), compondo uma realidade multiescalar.

Ao analisar a logística sob essa perspectiva, pode-se entender que ela, enquanto sua lógica e infraestrutura não apenas facilita os fluxos globais, mas também participa ativamente na reconfiguração das escalas geográficas, rompendo a lógica de uma análise estática e unilateral da referência territorial como global – nacional – regional – local e parte-se para uma lógica dinâmica de múltiplas escalas que são acionadas e coexistem no funcionamento da logística.

Aliás, a referência territorial é um aspecto essencial para os decisores públicos da escala de ação de seu poder. O governante eleito tem competência e legitimidade no seu território de ação, descritos na organização administrativa do seu Estado-nacional. Contudo, a dinamicidade do capital, da globalização e de seus processos inerentes, não consegue reduzir o seu raciocínio de atuação a meramente estes limites, ou seja, de maneira compartimentada, chocando-se muitas vezes ou aproveitando-se das trocas/similitudes entre espaços. As políticas de planejamento confrontam-se com dinâmicas socioeconômicas que vêm de fora e que se baseiam noutras referências espaciais. As dinâmicas econômicas que marcam o planejamento territorial, como por exemplo os Projetos Logísticos e a sua própria geoestratégia, envolvem diversas dimensões espaciais, que são complementares ou concorrentes e que se interlaçam de acordo com suas complexas demandas.

Outro exemplo que cabe discutir nessa proposição, consiste na lógica de atuação das empresas transnacionais e de seus conglomerados de capitais. Essas empresas operam além dos limites físicos de seus estados-nacionais de origem, expandindo-se em diversos estados com uma lógica multiescalar. Empresas como Apple e Amazon, que possuem sedes nos Estados Unidos, exemplificam esse fenômeno de maneira marcante. Suas operações e influências se estendem globalmente, interagindo com diferentes regimes políticos e econômicos em diversos

países, com o intuito de expandir seus mercados consumidores e redes de distribuição. A Apple, por exemplo, além de possuir unidades de fabricação em países como China e Índia, mantém uma rede de fornecedores globalmente distribuída, o que lhe permite otimizar custos e maximizar a eficiência logística. Amazon, com sua vasta rede de centros de distribuição e logística avançada, consegue entregar produtos em tempo recorde em diversos continentes, integrando sua infraestrutura tecnológica a sistemas de transporte locais.

Na União Europeia, empresas como Decathlon, Stellantis e Volkswagen seguem uma lógica similar. Decathlon, uma gigante do setor de varejo esportivo, possui centros de produção e distribuição em diversos países, permitindo-lhe adaptar-se rapidamente às demandas regionais. Stellantis, resultado da fusão entre Fiat Chrysler e PSA Groupe, exemplifica como conglomerados automotivos podem operar em múltiplas escalas, beneficiando-se de sinergias entre suas várias marcas e mercados globais. Volkswagen, com suas fábricas espalhadas pela Europa, Ásia e América Latina, demonstra a capacidade de operar uma rede complexa de subsidiárias e parceiros, ajustando suas estratégias conforme as condições locais.

Além disso, estados como os Estados Unidos e entidades supranacionais como a União Europeia exercem influência geopolítica que se estende para além de suas fronteiras físicas, operando em múltiplas escalas para influenciar ou até mesmo moldar políticas econômicas, comerciais e de segurança que têm impactos globais. Os Estados Unidos, por exemplo, utilizam sua hegemonia econômica e militar para influenciar regimes políticos e econômicos em diversas regiões do mundo. Essa influência é visível através de políticas como o comércio exterior, onde acordos como o NAFTA (Acordo de Livre Comércio da América do Norte) e o USMCA (Acordo Estados Unidos-México-Canadá) demonstram a capacidade dos EUA de moldar as dinâmicas econômicas regionais conforme modelo de ação é apontado por Sparke, (2006).

A União Europeia, por sua vez, atua como um bloco econômico e político que transcende as soberanias nacionais de seus estados-membros, implementando políticas comuns que afetam não apenas o continente europeu, mas também países vizinhos e parceiros comerciais. Através da Política europeia de vizinhança (PEV), por exemplo, e dos acordos de associação, a UE projeta sua influência para além de suas fronteiras, promovendo a estabilidade, a segurança e o desenvolvimento econômico em regiões como o Leste Europeu e o Norte da África (ZIELONKA, 2006). A influência multiescalar dos Estados Unidos e da União Europeia é também evidenciada pela sua capacidade de estabelecer normas e padrões globais. As políticas ambientais da UE, por exemplo, têm impacto significativo em indústrias de todo o mundo, forçando empresas a adotarem práticas mais sustentáveis para acessar o mercado europeu (KNILL & LIEFFERINK, 2007). De maneira similar, os Estados Unidos, através de

organizações internacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial, influenciam políticas econômicas em países em desenvolvimento, condicionando empréstimos e assistência financeira à implementação de reformas econômicas específicas (WOODS, 2006). Esses exemplos demonstram que a geopolítica moderna é intrinsecamente multiescalar, exigindo uma abordagem analítica que reconheça a complexidade das interações entre diferentes níveis de governança.

Nesse sentido, não se deve analisar a logística, sua ação e os projetos logísticos apenas a partir das referências escalares já cartografadas e administrativamente estáticas. Ao considerar seu processo dinâmico e multiterritorial, a análise da logística deve também ser multiescalar. É aqui que o conceito de "*L'emboîtement des échelles*"<sup>45</sup> trabalhado por Guelton (2014) se torna essencial. Guelton (2014) analisa esse conceito ao estudar essa sobreposição institucional ao planejamento urbano. Para a autora, ao estudar o planejamento urbano, ela conclui que as decisões formuladas estão inseridas em um sistema econômico e institucional complexo e em constante evolução. Todavia as referências utilizadas para a análise socioeconômica e a gestão de projetos territoriais não acompanham as realidades das transformações urbanas e por vezes, utilizam apenas a escala de fenômenos para o bairro ou município, quando na verdade são também de múltiplos níveis de ação.

Em outras palavras, ao utilizar do conceito "*L'emboîtement des échelles*", Guelton (2014) mostra essa perspectiva que sugere que as políticas de planejamento precisam lidar com dinâmicas econômicas e sociais originadas externamente, baseadas em outras referências espaciais. Essas dinâmicas envolvem várias dimensões espaciais que podem complementar-se ou competir entre si. A capacidade de gerenciar essas interações espaciais é crucial.

La référence territoriale est un aspect incontournable pour les décideurs publics locaux. L'élus n'a certes de compétence et de légitimité que sur son territoire. Pourtant, il ne peut réduire son raisonnement à ces limites, se heurtant, ou tirant souvent profit des échanges entre les espaces. Les politiques d'aménagement sont confrontées à des dynamiques socio-économiques qui proviennent de l'extérieur et qui se fondent sur d'autres références spatiales. Les dynamiques économiques qui marquent l'aménagement du territoire mettent en action plusieurs dimensions spatiales, rappelées dans la première section. La façon dont ces dimensions se complètent ou se concurrencent fera l'objet de la seconde section. Quelques outils sont mobilisés pour ajuster les effets spatiaux ou les anticiper. Ils sont présentés dans la troisième section. Les territoires de l'aménagement se construisent sous l'impulsion de plusieurs forces. Les aménageurs et promoteurs construisent l'espace à partir d'une opération d'aménagement ou d'un projet dont le périmètre est inscrit dans un contrat juridique ou une autorisation réglementaire qui en définit les contours. Mais la réalité spatiale du projet n'est pas celle des contrats. Certaines interventions effectives sont omises

<sup>45</sup> O conceito francês de *emboîtement des échelles*, que pode ser traduzido como "encaixe de escalas" ou "entrelaçamento de escalas", refere-se à forma como diferentes escalas geográficas se inter-relacionam e se sobrepõem, criando um mosaico de influências e interações que afetam a organização espacial, e no caso da análise da tese, a distribuição de fluxos logísticos.

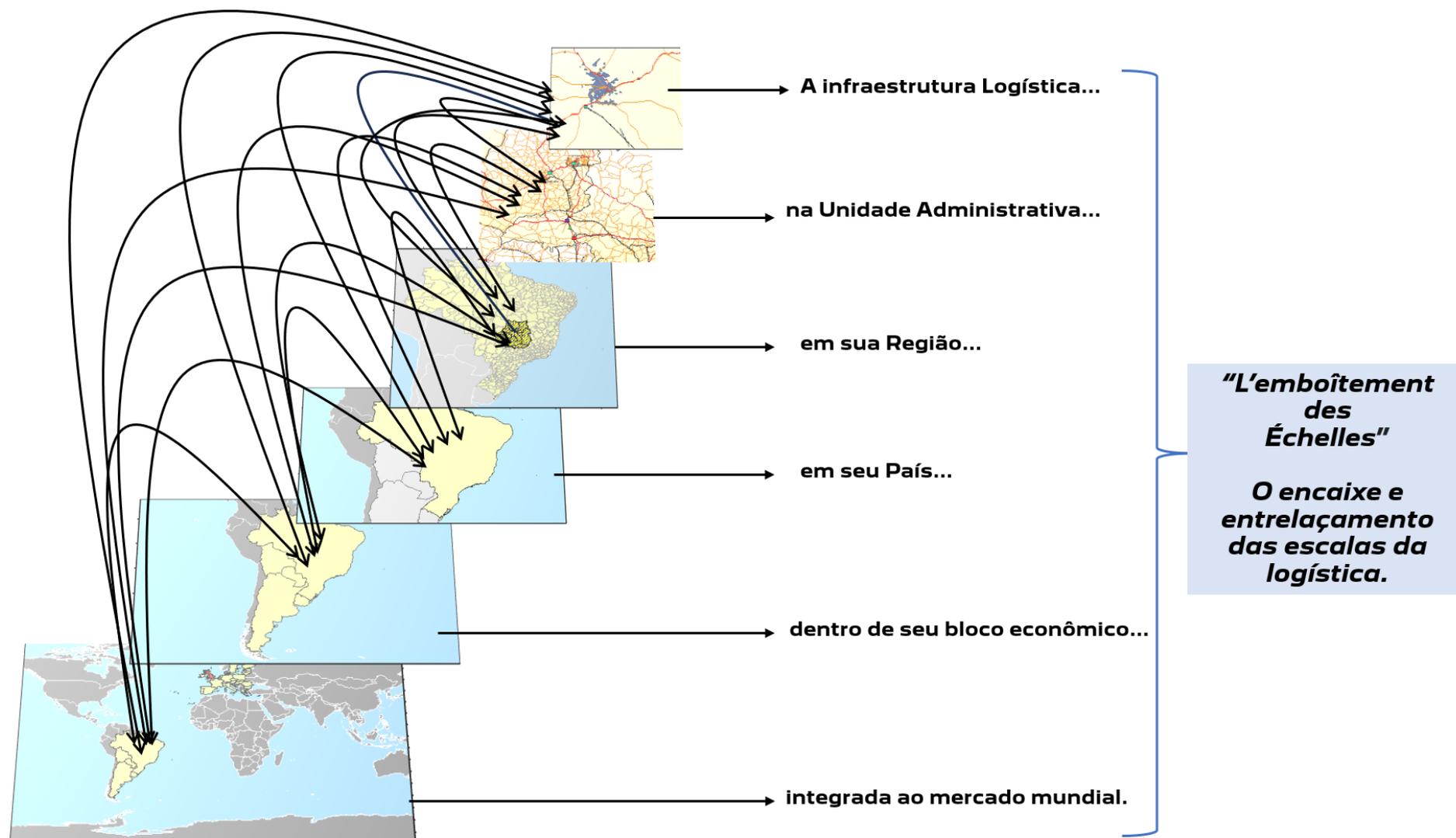
lorsqu'elles ne rentrent pas dans un champ des responsabilités. C'est souvent le cas des équipements publics ou des voiries de niveau régional qui ne sont pas dans les missions de l'aménageur (GUELTON, 2014, p.39).

A frase destaca a complexidade e a interdependência das políticas de planejamento territorial no contexto de dinâmicas socioeconômicas que ultrapassam as fronteiras locais. Inicialmente, sublinha a importância das referências territoriais para os gestores públicos, que possuem competência e legitimidade limitadas ao seu território específico. No entanto, esses gestores não podem restringir seu raciocínio às fronteiras administrativas, uma vez que frequentemente se deparam com influências externas ou até se beneficiam das interações entre diferentes espaços.

Ao conectar esse conceito de "*L'emboîtement des échelles*" com a logística, percebe-se que a análise da logística não pode ser compreendida apenas dentro dos limites tradicionais de mapeamento e estatísticas administrativas. Em outras palavras, este fenômeno, aplicado ao campo de pesquisa em questão, destaca a necessidade de analisar a logística não apenas em uma escala hierarquizada local-regional-nacional-global, ou vice-versa, mas também em contextos diretos de regionais a globais, locais a nacionais ou locais a globais, por exemplo, em seus diversos níveis de encaixes escalares, pois as decisões tomadas em um nível podem ter repercussões significativas em outros. Portanto, compreender a logística sob uma perspectiva multiescalar permite uma visão mais precisa das estratégias geoestratégicas que as formam.

A logística não se limita à facilitação do movimento de bens e serviços; ela reconfigura o espaço geográfico, demonstrando a importância das escalas na construção das estratégias logísticas e na definição das regiões intermediárias. A logística opera sobre uma rede de escalas interconectadas, onde cada nível – desde o local até o global – influencia e é influenciado pelos outros. Assim, uma abordagem multiescalar permite capturar a complexidade das operações logísticas, que atravessam e redefinem fronteiras territoriais, adaptando-se às necessidades e fluxos globais enquanto se integram nas especificidades locais. Portanto, ao considerar "*L'emboîtement des échelles*", a análise logística se expande para incluir essas interconexões de escala, oferecendo uma compreensão mais dinâmica de como a globalização se materializa e opera através das infraestruturas logísticas em diversos níveis concomitantemente, agindo de maneira multiescalar, conforme visualizado na Figura 16.

**Figura 16** – Esquema do encaixe e do entrelaçamento das escalas ou *L'emboîtement des échelles* aplicado a logística.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Portanto, a análise multiescalar é fundamental para compreender a logística no contexto da globalização e sua influência na formação de regiões intermediárias, como Brasil e França. A escala, conforme argumentado por Smith (1988), não é apenas uma construção geográfica, mas também social, continuamente moldada por processos políticos. A abordagem multiescalar permite a investigação das interações e articulações entre diferentes níveis de análise – global, nacional e regional – evidenciando como essas camadas se sobrepõem e se inter-relacionam. Nesse cenário, a logística emerge como um mecanismo crucial de *ajuste espacial*, articulando fluxos e conectando escalas, o que permite uma compreensão mais aprofundada das dinâmicas geoestratégicas contemporâneas. Ou seja, a escala influencia diretamente a forma como os processos sociais e econômicos se desenvolvem. Assim, a comparação entre diferentes escalas permite uma compreensão mais profunda das dinâmicas espaciais.

A comparação é uma ferramenta fundamental na Geografia e mais amplamente nas ciências humanas e sociais, para compreender as variáveis e os fatores que influenciam diferentes contextos espaciais. A análise comparativa permite identificar padrões e variações nos processos econômicos e sociais entre diferentes regiões, oferecendo uma visão mais abrangente a geoestratégica. Além das análises de Smith (1988; 2000) outros estudos de comparação na geografia, como os realizados por Soja (1989), reforçam a importância de analisar diferentes contextos espaciais, níveis de elaborações, similitudes e distinções para entender como os processos de formação do espaço e concomitantemente do desenvolvimento regional variam e se associam entre diferentes lugares e espaços.

No Brasil e na França, as regiões intermediárias selecionadas para esse estudo, desempenham papel fundamental ao conectar mercados regionais, nacionais e internacionais. Analisar essas regiões oferece condições de compreender a geoestratégia das infraestruturas logísticas e sua contribuição para a competitividade econômica dos seus respectivos blocos econômicos: Mercosul e União Europeia. No Brasil, as Regiões Geográficas Intermediárias (RGIs) escolhidas são essenciais para o escoamento de produtos entre os mercados locais e internacionais. Na França, Hauts-de-France, desempenha um papel similar ao conectar importantes centros econômicos e facilitar a integração com o mercado europeu. A escolha dessas regiões para a análise comparativa se baseia na sua importância estratégica, localizadas entre grandes centros regionais e em suas funções como áreas de intermediação de fluxos entre mercados regionais, nacionais e seus blocos econômicos.

Nesse sentido, a comparação entre Brasil e na França será realizada utilizando a abordagem multiescalar para compreender como a logística atua como um fator decisivo na organização territorial e na integração dessas nações no contexto global. A comparação dessas

regiões intermediárias revela semelhanças e diferenças nas estratégias logísticas e geoestratégicas adotadas por Brasil e França. Porém o que deve ser considerado são suas condições de intermediação dos fluxos, ou seja, a *situação geográfica*, enquanto regiões basilares na articulação de fluxos econômicos e logísticos no contexto de suas realidades e de seus territórios.

O passo inicial dessa estratégia metodológica comparativa, consiste em realizar um levantamento prévio das principais redes e conexões já instaladas nas duas regiões – as quais serão detalhadas posteriormente – a fim de compreender a *situação geográfica* de regiões intermediárias entre centros densos da economia, e quais as redes e conexões são acionadas na intermediação dos fluxos nos dois casos de análise. Assim, é possível montar o “cenário” das redes e suas interações entre a região intermediária e as regiões geradores desses fluxos, no Brasil e na França. Após esse levantamento, foram adotados um conjunto de metodologias comparativas baseada na escolha de indicadores comuns em órgãos estatísticos públicos em ambos os territórios, escalas espaciais e dimensões comparativas que serão detalhadas ao longo desse estudo.

No caso do Brasil, a seleção da área de estudo compreendida entre o Distrito Federal, Minas Gerais e Goiás fundamenta-se em sua importância estratégica como uma região intermediária de fluxos no Brasil, sendo uma área representativa dentro do cenário nacional. Esta região intermediária de estudo desenhada a partir das *regiões geográficas intermediárias* do IBGE<sup>46</sup>, desempenha um papel articulador crucial dos fluxos entre a região Centro-Oeste, produtora de *commodities* agrícolas, e o Sudeste do Brasil, caracterizada por sua intensa atividade urbano/industrial. Marcada pela confluência de importantes eixos rodoviários, ferroviários e hidroviários, esta área serve como um corredor essencial para o transporte de *commodities* do Centro-Oeste para as indústrias no Sudeste e também para os portos, permitindo assim a intermediação de fluxos e uma compreensão mais aprofundada de como a logística de transporte influencia o desenvolvimento regional e a integração econômica.

Em outras palavras, utilizando das *regiões geográficas intermediárias* do IBGE, foi composta a região intermediária brasileira, área de estudo dessa reflexão. O conceito de “*região*

---

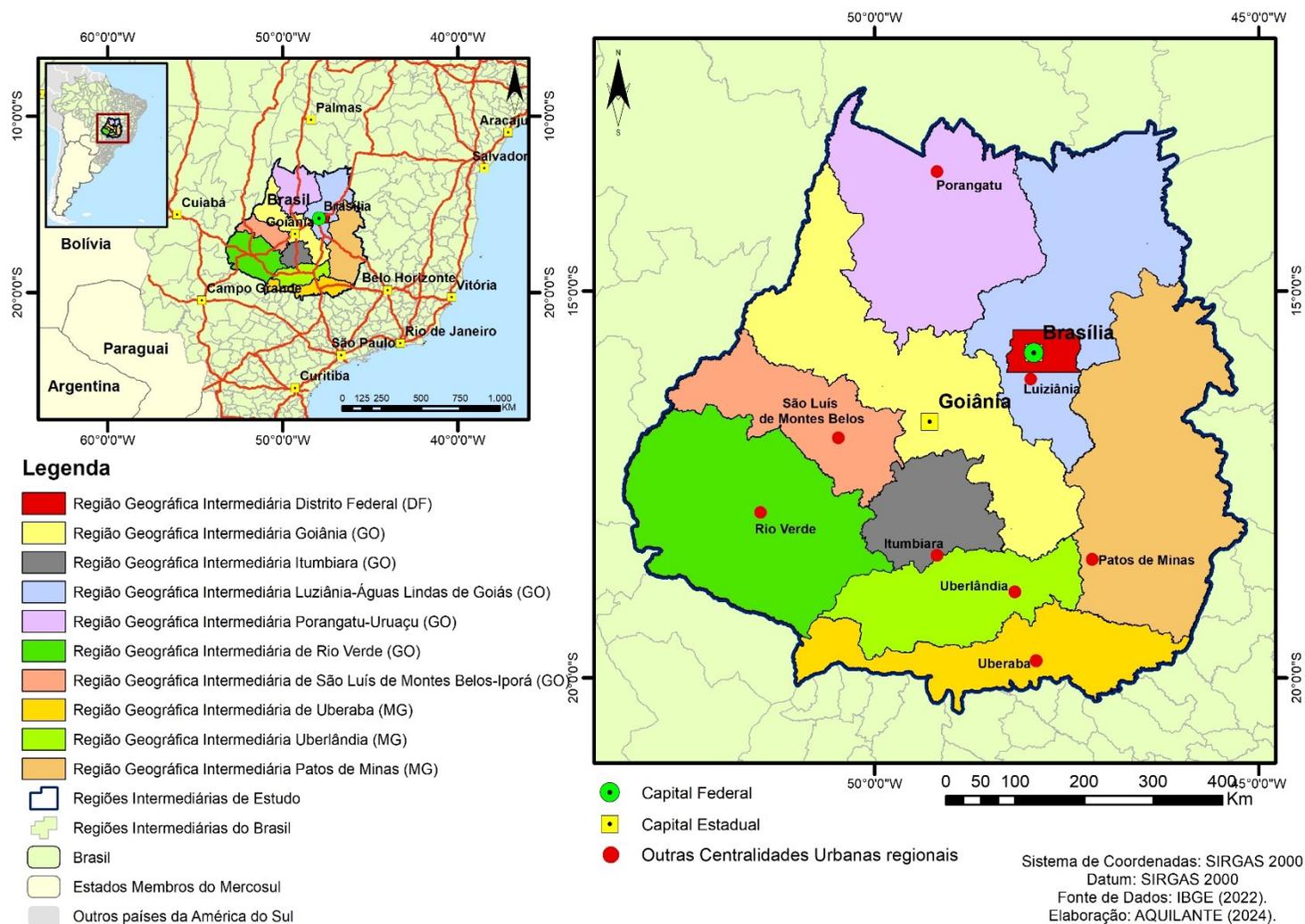
<sup>46</sup> Segundo o IBGE (2017), as *Regiões Geográficas Intermediárias* correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas. Elas articulam as Regiões Geográficas Imediatas de funções urbanas de maior complexidade, como serviços médicos especializados ou grandes universidades. As Regiões Geográficas Imediatas têm na rede urbana o seu principal elemento de referência. Essas regiões são estruturadas a partir de centros urbanos próximos para a satisfação das necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo, busca de trabalho, procura por serviços de saúde e educação e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), do Ministério do Trabalho e de serviços judiciários, entre outros.

*geográfica intermediária*” adotado pelo IBGE em 2017, na publicação "Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias", visa analisar as transformações econômicas, demográficas, políticas e ambientais do território brasileiro nas últimas décadas. Este conceito é essencial para a compreensão da dinâmica territorial contemporânea, pois busca facilitar a coesão territorial e a elaboração de políticas públicas mais eficazes.

A metodologia empregada pelo IBGE para definir as regiões geográficas intermediárias baseou-se em uma análise detalhada da rede urbana brasileira e da infraestrutura que a interliga. Nesse sentido, as cidades são consideradas pontos de partida para organizar o território e a maneira como se relacionam, o fluxo de serviços, informações, consumo e outros recursos são os fatores que pautam a divisão. Segundo o IBGE (2017), a nova regionalização do território brasileiro teve como fundamento os fluxos de gestão pública e privada, deslocamentos para trabalho e estudo, e as regiões de influência das cidades. Este enfoque metodológico é, portanto, definido pelas interações socioeconômicas reais entre os municípios e suas respectivas centralidades urbanas. Nesse sentido, as regiões geográficas intermediárias foram definidas com o objetivo de refletir as interações socioeconômicas reais e as centralidades urbanas que emergem dessas interações. Estas centralidades são áreas que, embora não sejam metrópoles, desempenham papéis cruciais na organização do espaço regional, servindo como polos de atração para serviços, comércio, e atividades administrativas. A definição dessas regiões geográficas intermediárias é, portanto, essencial para compreender as redes de fluxos que estruturam o território brasileiro.

As regiões geográficas intermediárias brasileira selecionadas para a área de estudo pode ser visualizada no mapa abaixo (Figura 17). Este mapa ilustra a divisão territorial conforme definida pelo IBGE, destacando as regiões geográficas intermediárias selecionadas: Distrito Federal, Luziânia-Águas Lindas de Goiás, Itumbiara, Goiânia, Rio Verde, São Luís de Montes Belos-Iporá, Porangatu-Uruaçu, Uberaba, Uberlândia e Patos de Minas. Elas são fundamentais para compreender a organização espacial e a logística de transportes no Brasil. Essas regiões são pontos nodais na rede de transporte, articulando, intermediando e distribuindo os fluxos de produção, distribuição e consumo que estruturam a economia brasileira. A integração eficiente dessas regiões ao sistema logístico nacional é crucial para a competitividade econômica do Brasil no cenário global, promovendo o desenvolvimento regional e a coesão territorial.

**Figura 17** – Mapa das Regiões Geográficas Intermediárias segundo o IBGE que compõe a área de estudo - Centro-Oeste e Sudeste do Brasil.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

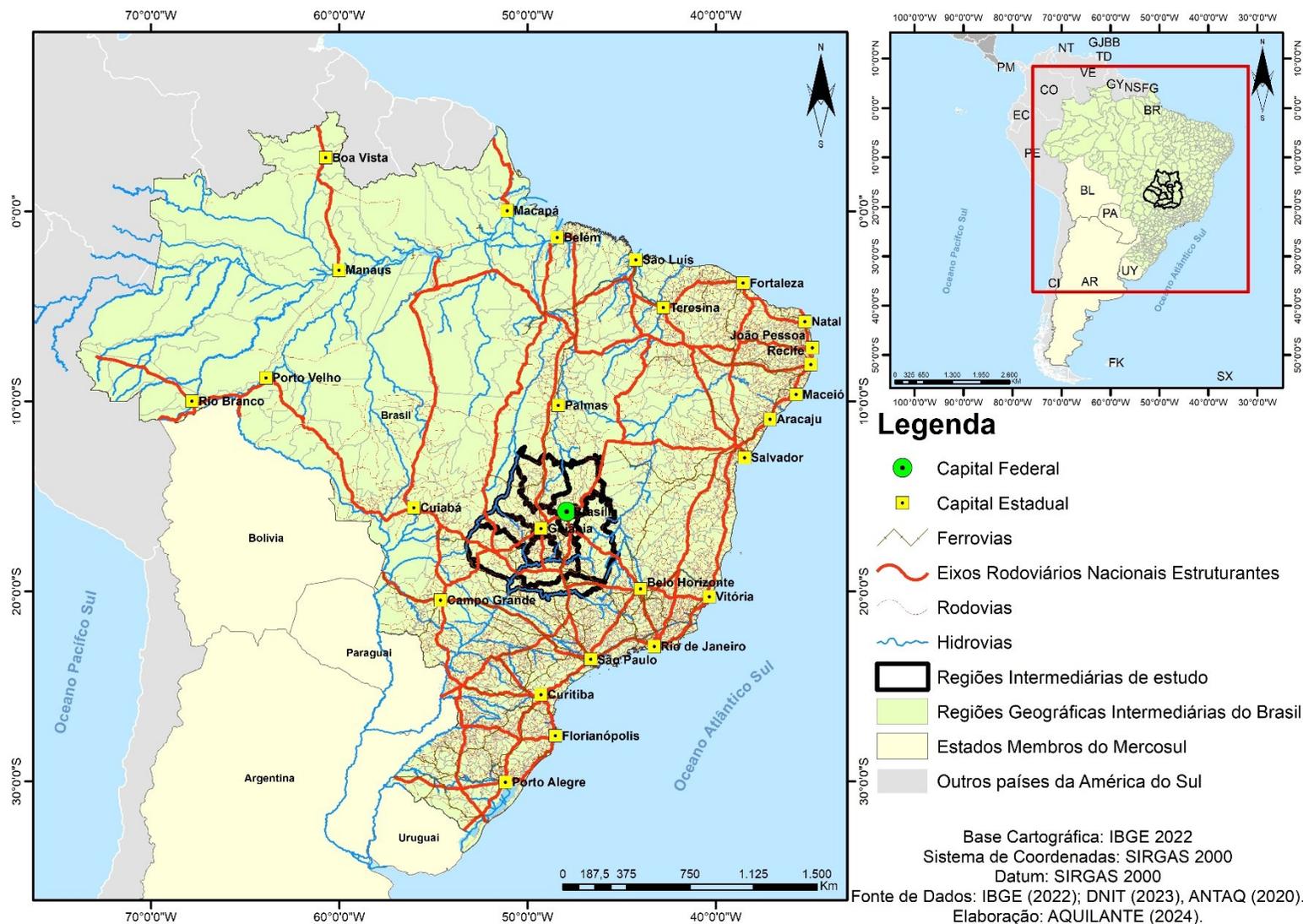
É nesse recorte espacial que se estabelece uma série de infraestruturas logísticas de suporte ao escoamento de produtos agrícolas, como soja, cana de açúcar, milho, café, minérios, e que são fundamentais para a balança comercial brasileira. Além disso, a infraestrutura logística existente, incluindo a Ferrovia Norte-Sul e a BR-153, não apenas facilita o transporte de mercadorias, mas também atrai investimentos em armazéns e centros de distribuição, promovendo o desenvolvimento econômico local. Esse cenário articula uma geoestratégia que otimiza os custos de transporte e reduz o tempo de deslocamento das mercadorias, vital para a competitividade do agronegócio brasileiro no mercado global. A importância dos portos de Santos e Rio de Janeiro como pontos de saída para exportação ressalta ainda mais a função dessa área como um elo de conexão entre a produção interna e os mercados internacionais.

Portanto, é fundamental considerar essa *situação geográfica* de região intermediária dos fluxos na área de estudo brasileira. O Distrito Federal, além de ser o centro político do país, exerce uma influência significativa sobre a dinâmica regional devido à sua infraestrutura que articula a rede rodoviária para todas as regiões brasileiras, sendo um ponto nevrálgico estratégico, conforme visualizado nas figuras anteriores. Ademais, a presença de municípios como Goiânia-GO e Anápolis-GO na área de reforça a conectividade dessa área. Goiânia, capital de Goiás, é um centro urbano de grande influência regional, destacando-se pela diversidade de serviços e infraestrutura urbana. Já Anápolis possui papel vital, funcionando como um hub logístico que facilita a distribuição de bens e serviços.

Adicionalmente, a inclusão de aglomerações como Uberaba-MG e Uberlândia-MG revela-se igualmente relevante. Estes municípios são polos econômicos e logísticos cruciais para a distribuição e produção de bens. A conectividade dessas cidades com o restante do país é essencial para o fluxo eficiente de mercadorias, especialmente entre as regiões produtora e industrial. A infraestrutura de transporte em Uberlândia e Uberaba é fundamental para a articulação dos fluxos econômicos entre o Centro-Oeste e o Sudeste.

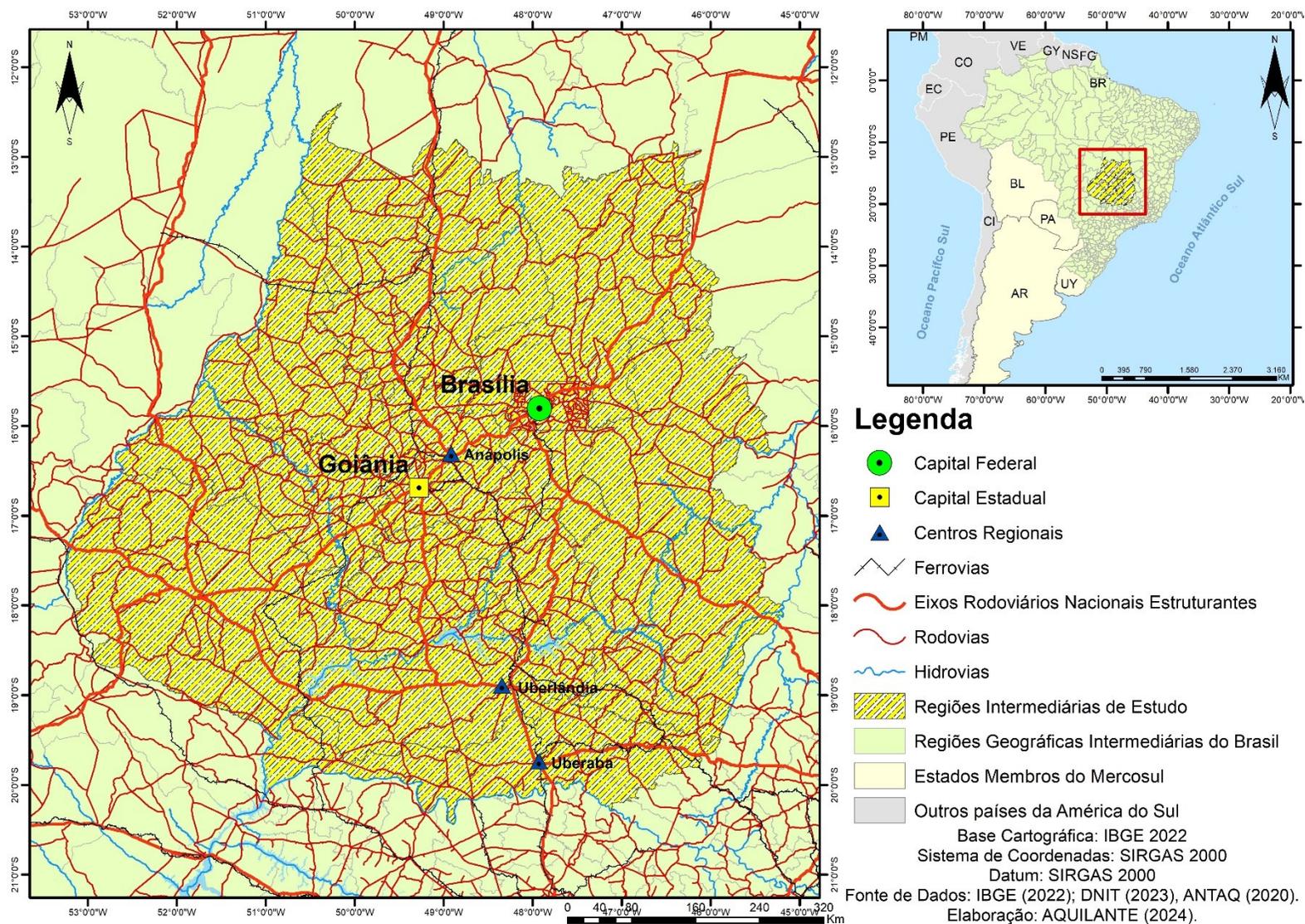
Outro importante fator para o desenho dessa área de estudo, se fundamenta na presença de infraestruturas de grande envergadura nacional que a conectam com diversas partes do país, atuando como um centro articulador de integração nacional. A área é crucial para o fluxo de mercadorias e pessoas, desempenhando um papel vital na logística e no desenvolvimento econômico do Brasil. A presença de rodovias, ferrovias, portos secos e terminais integradores contribui significativamente para essa conectividade e intermediação dos fluxos, conforme as redes e sua articulação pode ser visualizada nas Figura 18 e Figura 19.

**Figura 18** – Mapa de localização da área de estudo brasileira considerando as *regiões geográficas intermediárias* do IBGE e Eixos de Transporte do Brasil.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 19** – Mapa detalhado das Regiões Intermediárias e as redes logísticas no Centro-Oeste e Sudeste do Brasil.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Como pode ser observado nos mapas, a região é atravessada por importantes rodovias federais. A BR-040, que liga Brasília-DF ao Rio de Janeiro-RJ, é uma via essencial para o transporte de mercadorias e passageiros entre o Centro-Oeste e o Sudeste. A BR-050, conectando Brasília a Santos-SP, passa por importantes polos econômicos como Uberlândia-MG, Uberaba-MG, Ribeirão Preto -SP, facilitando o escoamento de produtos agrícolas e industriais até o Porto de Santos, um dos maiores da América Latina. A BR-153, conhecida como Transbrasiliana, é uma via estratégica que atravessa o país de norte a sul, conectando estados como Goiás e São Paulo aos estados da Região Sul e Norte do país, e servindo como uma rota crucial para o transporte de longa distância e para os mercados sul-americanos, como do *Cone Sul*<sup>47</sup>, por exemplo.

Além das rodovias, a infraestrutura ferroviária da região também desempenha um papel fundamental. A Ferrovia Norte-Sul, que se estende desde o Porto de Itaqui, no Maranhão, através do ramal da ferrovia Carajás, até o Porto de Santos, em São Paulo, é um eixo de transporte vital para a movimentação de cargas, especialmente agrícolas. Essa ferrovia permite uma integração eficiente entre as regiões produtoras do Centro-Oeste e os centros de exportação no Sudeste, facilitando a logística e reduzindo custos de transporte. A conexão ferroviária é complementada pela Ferrovia Centro-Atlântica, que atravessa a região, interligando importantes centros urbanos e econômicos.

A presença de portos secos e terminais integradores reforça a capacidade logística da região. Os portos secos de Anápolis e Uberaba funcionam como centros de distribuição e armazenamento de mercadorias, proporcionando uma infraestrutura aduaneira que agiliza o processo de importação e exportação. Anápolis, por exemplo, é um ponto estratégico do Porto Seco, devido à sua proximidade com a Ferrovia Norte-Sul e as rodovias BR-060 (Brasília (DF), até Bela Vista (MS), na fronteira com o Paraguai) e BR-153. Além disso, terminais integradores em Goiânia e Uberlândia desempenham um papel essencial na consolidação e distribuição de cargas, facilitando a logística de transporte e promovendo a eficiência no fluxo de mercadorias.

---

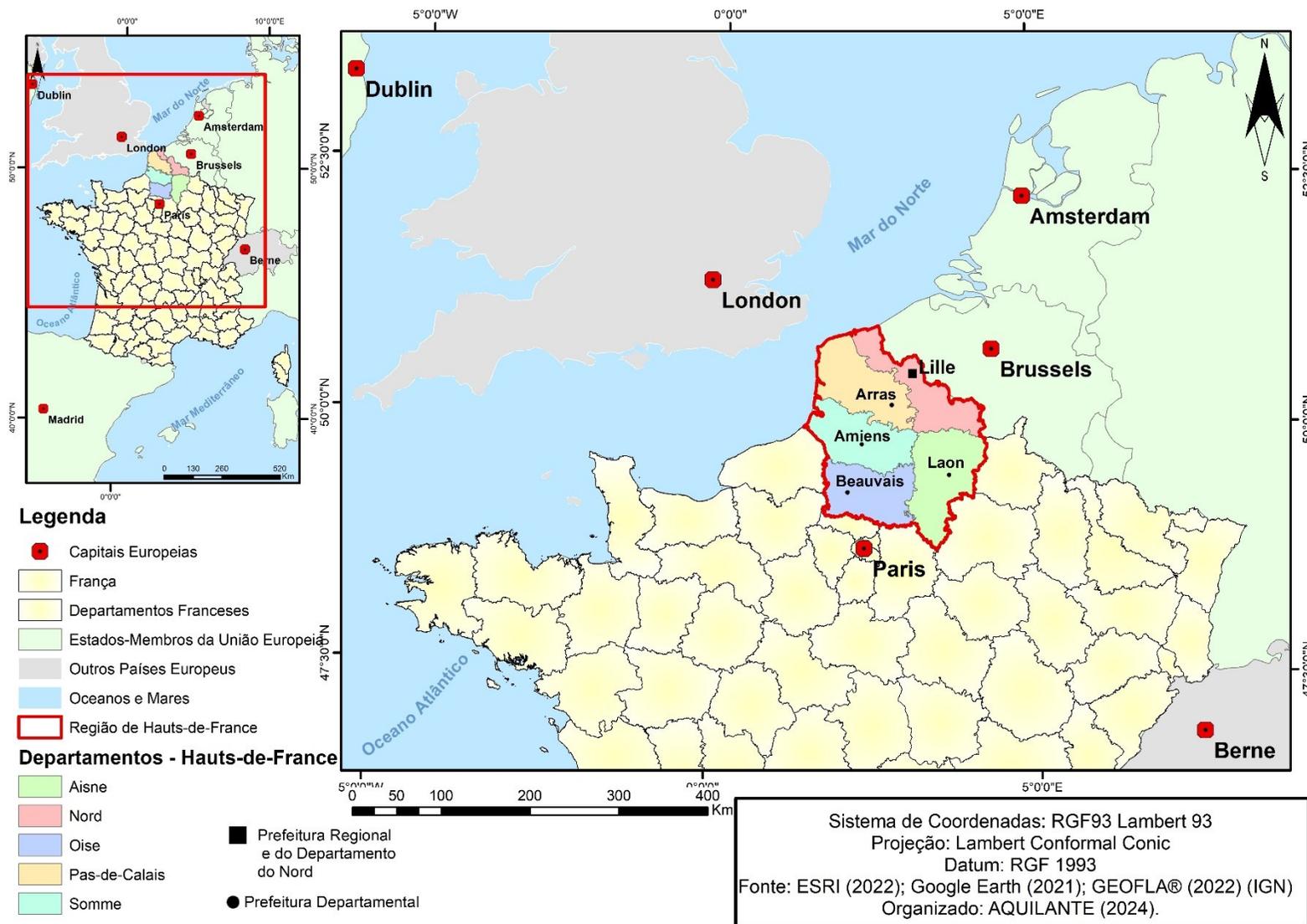
<sup>47</sup> O Cone Sul é uma sub-região da América do Sul composta por países situados na parte mais meridional do continente, incluindo Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e partes do Brasil, principalmente os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Segundo Pecequillo (2008), o Cone Sul é uma área de integração regional significativa dentro do contexto da América Latina, com economias interconectadas e políticas de cooperação. Pecequillo afirma que "a integração regional no Cone Sul é facilitada pela proximidade geográfica, pelas afinidades culturais e pelo interesse econômico comum" (p. 102). Já para Pereira (2012), o Cone Sul se destaca por suas características econômicas robustas e diversificadas, com uma base agrícola forte, indústrias desenvolvidas e um crescente setor de serviços. Ele observa que "os países do Cone Sul possuem um elevado grau de urbanização e industrialização, o que os coloca em uma posição estratégica dentro do mercado latino-americano" (p. 45). Além disso, Lima (2015) enfatiza a importância do Mercosul (Mercado Comum do Sul), bloco econômico que inclui a maioria dos países do Cone Sul e que tem como objetivo promover a integração econômica, comercial e política entre seus membros. Lima destaca que "o Mercosul representa um passo importante para a consolidação do Cone Sul como uma região economicamente integrada e competitiva no cenário global" (p. 60).

Portanto, a análise da região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais destaca a relevância das infraestruturas logísticas que conectam esta área ao restante do país. Rodovias, ferrovias, portos secos e terminais integradores criam uma rede de transportes bastante evidente e central, posicionando a região como um centro articulador de integração nacional. Essa conectividade não apenas promove o desenvolvimento regional, mas também sustenta a coesão territorial e a competitividade econômica do Brasil.

Face ao exposto, a área de estudo evidenciada no mapa, é representativa da conectividade e da importância estratégica dessas regiões intermediárias. A região intermediária entre Brasília e o oeste de Minas Gerais é um ponto nevrálgico na malha logística brasileira, atuando como um nó que conecta diversas áreas industriais e centros de distribuição com os principais portos e mercados consumidores do país. Esta área, caracterizada por uma densa infraestrutura de transportes e logística, desempenha um papel fundamental na facilitação dos fluxos de mercadorias e na integração econômica nacional. Estudos sobre a logística nessa região revelam como as rodovias, terminais intermodais e portos secos contribuem para a eficiência do transporte e a competitividade econômica, refletindo a importância de uma análise detalhada de suas infraestruturas e estratégias logísticas. A infraestrutura de transporte é um elemento crucial, com rodovias e ferrovias conectando as diferentes áreas e facilitando o fluxo eficiente de pessoas e mercadorias. Estas regiões geográficas intermediárias atuam como corredores logísticos e pontos de conectividade entre estados, desempenhando papéis significativos na logística de transporte. A presença de portos secos e terminais integrados nas regiões intermediárias reforça a capacidade de exportação e a integração com mercados globais, além de suportar a dinâmica econômica local.

Por outro lado, a região de Hauts-de-France, situada em uma região fronteiriça no norte da França entre Paris, Londres e Bruxelas, desempenha um papel geoestratégico fundamental na Europa. Composta pelos departamentos de Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise e Aisne, esta região é um ponto de convergência crucial para os fluxos logísticos e comerciais. A região é um ponto nevrálgico para as cadeias de suprimento, com uma concentração significativa de centros de distribuição e zonas de armazenagem. Grandes empresas de logística e transporte têm operações na região, aproveitando sua localização estratégica e suas conexões de transporte para otimizar suas operações. Sua localização estratégica engendra a interligação de importantes centros econômicos europeus, sendo um elo vital entre o Reino Unido e o continente europeu, e entre as capitais da Europa do Oeste, conforme Figura 20.

Figura 20 – Mapa de localização dos departamentos franceses que formam Hauts-de-France, a área de estudo na França.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A infraestrutura de transporte altamente desenvolvida, que inclui rodovias, ferrovias e o sistema de TGV, posiciona Hauts-de-France como um hub logístico ímpar para a economia nacional, europeia e global. A proximidade com portos estratégicos como Le Havre, Antuérpia e Roterdã reforça ainda mais sua importância logística.

A rede rodoviária de Hauts-de-France é uma das mais densas da França, proporcionando conexões rápidas e eficientes com outras regiões do país e com países vizinhos. Rodovias como a A1, que liga Paris a Lille e continua até a Bélgica, e a A26, que conecta Calais a Troyes, A22, que liga Lille a cidades belgas como Gand, A27, que vai de Lille à fronteira belga, estendendo-se até Bruxelas, a A25, que une Lille a Dunkerque são vitais para o transporte de mercadorias e passageiros. Essas rodovias facilitam a movimentação rápida de bens, essencial para a economia regional e nacional. Segundo Jean e Vanier (2008), a organização das redes rodoviárias tem sido determinante na consolidação de regiões estratégicas, permitindo uma integração eficiente dos mercados internos e externos.

Além das rodovias, a infraestrutura ferroviária de Hauts-de-France é igualmente densa, conectando a região a importantes centros urbanos e industriais na França e na Europa. A *Société Nationale des Chemins de Fer Français* (SNCF) opera várias rotas de alta velocidade e convencionais na região, garantindo não apenas o transporte de passageiros, mas também de mercadorias, crucial para as cadeias de suprimentos industriais. O TGV destaca-se como um pilar da infraestrutura de Hauts-de-France. A linha TGV Norte, que conecta Paris a Lille em menos de uma hora e continua até Bruxelas e Londres através do Eurotúnel, exemplifica a eficiência do transporte ferroviário.

A proximidade de Hauts-de-France com importantes portos como Le Havre, Antuérpia e Roterdã reforça seu papel como hub logístico. Estes portos são portas de entrada e saída para mercadorias na Europa, e a rede de transporte eficiente de Hauts-de-France facilita a distribuição dessas mercadorias pelo continente. A conectividade marítima, combinada com a rede rodoviária e ferroviária, cria um sistema multimodal que maximiza a eficiência logística e reduz os custos de transporte (MASSON, PETIOT, 2013). A região de Hauts-de-France se beneficia de sua localização geoestratégica, situada entre dois dos maiores e mais movimentados portos da Europa. O porto de Le Havre, por exemplo, é o segundo maior porto francês em termos de volume de carga, movimentando cerca de 70 milhões de toneladas de mercadorias por ano. Já o porto de Roterdã é o maior porto da Europa, com uma capacidade de movimentação superior a 440 milhões de toneladas anuais, sendo um ponto crucial de entrada para produtos destinados ao mercado europeu.

Esses portos representam não apenas um elo vital na cadeia logística europeia, mas também um ponto estratégico para o comércio internacional. A capacidade de movimentação e o fluxo contínuo de mercadorias nesses portos sublinham sua importância para a França, especialmente para a região norte do país. Hauts-de-France, ao se situar entre esses dois gigantes logísticos, se posiciona como um corredor de transporte essencial, facilitando a rápida distribuição de mercadorias pela União Europeia. A importância dessa conectividade para a França e a União Europeia é multifacetada.

Para a França, a eficiência logística proporcionada por Hauts-de-France contribui para a competitividade econômica do país, permitindo que mercadorias importadas e exportadas circulem com agilidade. Para o norte da França, especificamente, isso significa um impulso econômico significativo, atraindo investimentos em infraestrutura e logística, além de gerar empregos. Para a União Europeia, a interconectividade oferecida por Hauts-de-France ajuda a integrar os mercados europeus, promovendo uma maior coesão econômica e facilitando o comércio intracomunitário. As rotas de transporte que passam pela região conectam importantes centros industriais e comerciais, desde o Reino Unido até a Alemanha, e de países nórdicos até a Itália, reforçando a posição da Europa como um bloco econômico integrado e eficiente.

O transporte fluvial também é significativo na região. A rede de vias navegáveis de Hauts-de-France possui mais de 1035 quilômetros de extensão, dos quais 241 quilômetros são modernos e de alto gabarito, voltados para a demanda atual. Embora a navegação fluvial represente apenas 7% do tráfego de mercadorias, ela desempenha um papel importante na movimentação de matérias-primas e na integração da região com os principais portos e redes fluviais da Bélgica e do norte da Europa (INSEE, 2023). Além disso, o Canal Seine-Nord Europa, atualmente em desenvolvimento, é um projeto estratégico que visa reforçar ainda mais a conectividade da região. Este canal será uma via navegável de grande capacidade, com 107 quilômetros de extensão, que ligará a bacia do Sena (em Compiègne) ao canal Dunkerque-Escaut, permitindo a navegação de embarcações de até 4400 toneladas, de acordo com a Société du Canal Seine-Nord Europe (2024). Ao ser concluído, o Canal Seine-Nord Europa conectará diretamente a bacia do Sena às redes de vias navegáveis do norte da Europa, incluindo os portos de Le Havre, Rouen e Paris, estendendo-se até os portos da Bélgica (como Antuérpia) e dos Países Baixos (como Roterdã). Esta infraestrutura tem o potencial de transformar a logística na região, aumentando significativamente a capacidade e a eficiência do transporte fluvial.

A rede de vias navegáveis, apesar de menos competitiva em relação aos outros modos de transporte, contribui para a estrutura multimodal da logística regional. Um exemplo notável

de infraestrutura logística multimodal regional é Delta 3, um parque logístico trimodal (rodoviário, ferroviário e fluvial) em Douges.

A região de Hauts-de-France também se destaca como um importante centro de consumo, com uma população densa e um mercado consumidor significativo. A proximidade de grandes centros urbanos e a conectividade eficiente permitem uma distribuição rápida de mercadorias, atendendo às demandas de consumidores e empresas. De acordo com dados do INSEE (2023), em 2020, 103.100 pessoas estavam empregadas nas atividades de logística na região, representando quase 8% do emprego regional, a maior porcentagem da França.

A integração de Hauts-de-France nas redes globais de logística e transporte é facilitada por sua participação em várias iniciativas e programas europeus que visam melhorar a conectividade e a eficiência dos transportes. Projetos como o RTE-T promovem o desenvolvimento de corredores de transporte que atravessam a região, conectando-a a outras partes da Europa. Estes corredores são projetados para suportar altos volumes de tráfego e são equipados com infraestruturas modernas que atendem aos padrões europeus de transporte. A concepção da RTE-T baseia-se na redução das assimetrias territoriais internas do bloco, projetando um cenário de melhoria das infraestruturas e dos serviços de transporte nas regiões (COMISSÃO EUROPEIA, 2014).

Em 2020, a região de Hauts-de-France destacou-se como a principal região logística da França, com 103.100 empregados no setor logístico, abrangendo atividades como armazenamento, transporte de carga e serviços postais, representando cerca de 8% do emprego regional. Segundo o INSEE (2023), esse posicionamento é sustentado por sua localização geográfica estratégica, que a coloca no centro das rotas entre Île-de-France e o Norte da Europa, facilitando o desenvolvimento de atividades de armazenamento. Aproximadamente um quarto dos trabalhadores logísticos estão empregados no setor de armazenamento, caracterizado por grandes estabelecimentos frequentemente controlados por grupos estrangeiros, em contraste com o transporte de carga, que emprega cerca de 60% dos trabalhadores logísticos e é o principal empregador do setor.

As zonas de emprego de Lille, Douai, Lens e Arras, atravessadas por importantes eixos rodoviários, concentram grande parte do emprego logístico na região. Além disso, muitos profissionais de logística trabalham em estabelecimentos de outros setores, como comércio e indústria, que internalizaram suas atividades logísticas, o que destaca a versatilidade e a integração da logística na economia regional. De acordo com dados do INSEE (2023), comparativamente, Hauts-de-France supera outras regiões como Normandie e Centre-Val de Loire em termos de proporção e participação da logística no emprego assalariado regional, o

que evidencia seu papel de destaque no cenário logístico nacional e sua importância estratégica para a economia francesa. No final de 2020, o setor de logística empregava 103.100 funcionários em Hauts-de-France, cerca de 7,7% dos funcionários da região, conforme exposto abaixo na Tabela 4.

**Tabela 4** – Volumes e participações da logística no emprego assalariado, por região francesa, 2020.

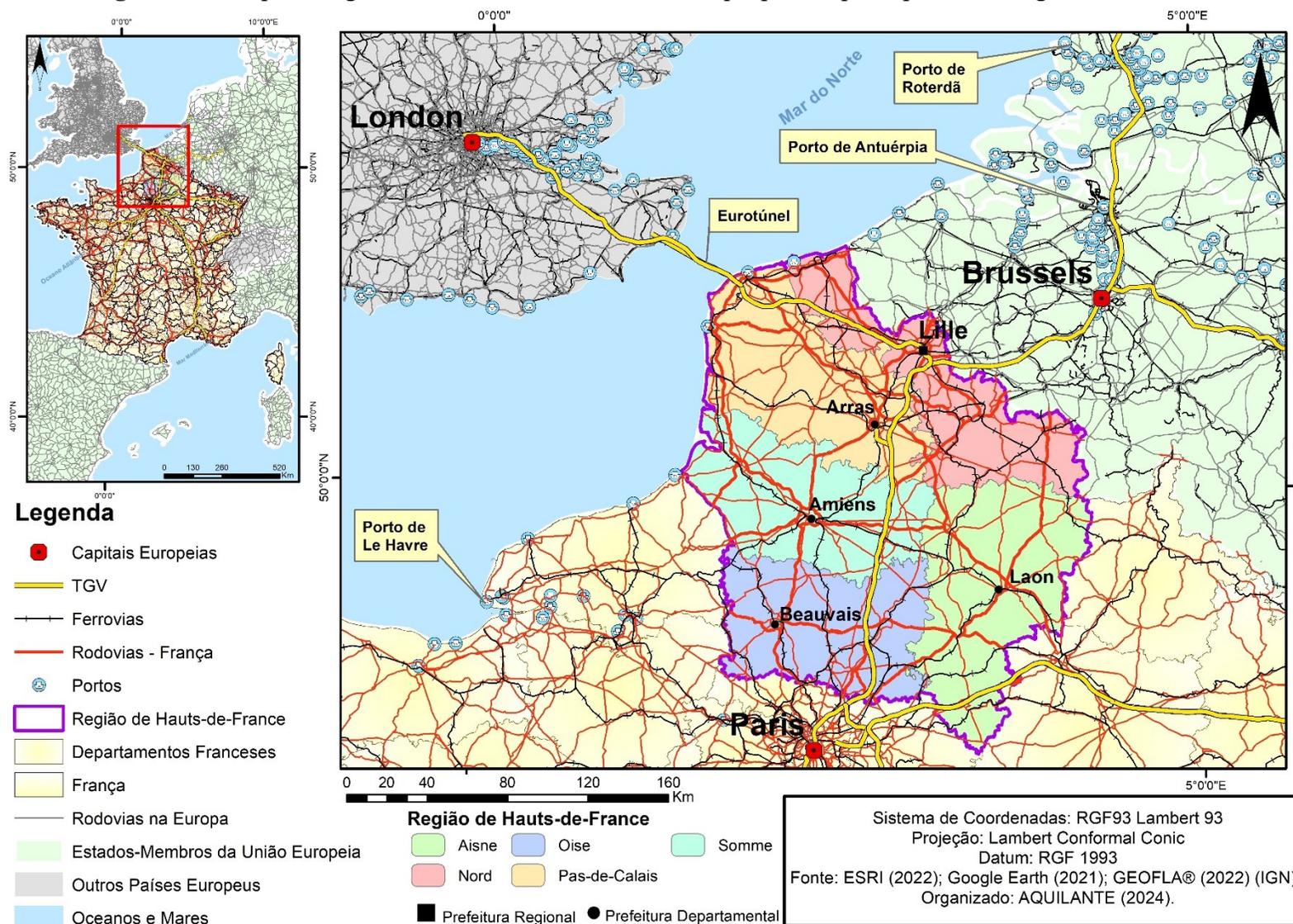
Regiões	Número de emprego de funcionários da logística	Total de funcionários	Participação da logística no emprego assalariado regional (em%)
<b>Hauts-de-France</b>	<b>103.098</b>	<b>1.334.511</b>	<b>7,73</b>
Normandie	58.151	777.362	7,48
Centre-Val de Loire	43.342	599.095	7,23
Provence-Alpes-Côte d'Azur	83.271	1.249.278	6,67
Bourgogne-Franche-Comté	40.715	627.429	6,49
Grand Est	82.624	1.284.388	6,43
Nouvelle-Aquitaine	88.452	1.403.968	6,30
Pays de la Loire	63.180	1.030.841	6,13
Bretagne	49.810	815.991	6,10
Auvergne-Rhône-Alpes	126.307	2.131.747	5,93
Corse	4.405	76.015	5,79
Occitanie	76.753	1.335.539	5,75
Île-de-France	235.405	4.441.279	5,30
<b>França metropolitana</b>	<b>1.055.513</b>	<b>17.107.443</b>	<b>6,17</b>

Fonte: Organizado pelo autor conforme INSEE (2023) a partir de dados de 2020.

A capacidade da região de conectar mercados, facilitar o comércio internacional e apoiar a logística de alta eficiência é um fator essencial que contribui para sua posição geoestratégica. A logística contemporânea, vista como uma ferramenta de *ajuste espacial*, desempenha um papel crucial na organização do território, moldando-o para atender às necessidades do mercado global. Tais elementos ilustram claramente a posição estratégica da região de Hauts-de-France no contexto europeu. Com uma densa rede de rodovias e ferrovias, incluindo conexões de TGV, a região se destaca como um ponto de interseção vital para os fluxos de mercadorias entre importantes capitais europeias como Londres, Paris, Bruxelas e Amsterdam. A proximidade

com os portos de Le Havre, na França, Antuérpia, na Bélgica e Roterdã, nos Países Baixos amplia ainda mais sua capacidade logística, permitindo uma integração eficiente entre as rotas marítimas e terrestres, conforme ilustrado pela Figura 21.

Figura 21 – Mapa da região de Hauts-de-France com destaque para as principais redes logísticas.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Essa configuração geoestratégica torna Hauts-de-France um hub essencial para a distribuição de mercadorias, não apenas dentro da França, mas em todo o continente europeu. A presença de plataformas logísticas avançadas, como a Delta 3, evidencia o investimento contínuo na melhoria da infraestrutura de transporte e na otimização dos processos logísticos. Esses fatores consolidam a região como um ponto de articulação crucial para as cadeias de suprimentos globais, suportando um fluxo constante e eficiente de bens e serviços. Portanto, a Hauts-de-France exemplifica como a geoestratégia e a infraestrutura logística se combinam para promover o desenvolvimento econômico regional, posicionando-se como um elemento chave na dinâmica do comércio internacional e na configuração do espaço europeu.

A capacidade de Hauts-de-France de atrair investimentos e promover o desenvolvimento econômico é amplamente reforçada por suas infraestruturas de transporte. A logística não apenas facilita o comércio, mas também reconfigura o espaço geográfico, criando novas oportunidades e desafios para o desenvolvimento regional. A localização estratégica facilita o acesso aos mercados europeus, essencial para as atividades comerciais e industriais. A presença de importantes centros urbanos e industriais próximos, como Paris, Bruxelas e Londres, aumenta a atratividade da região para empresas que buscam eficiência logística e proximidade com grandes mercados consumidores.

A análise da *situação geográfica* de Hauts-de-France revela a complexa interação entre infraestrutura, logística e desenvolvimento econômico, demonstrando como a integração eficiente das redes de transporte pode transformar uma área em um hub logístico central, vital para a economia europeia. A localização da região entre grandes centros regionais europeus, como Paris, Bruxelas e Londres, permite que Hauts-de-France funcione como um elo vital entre importantes mercados regionais, nacionais e seus respectivos blocos econômicos. Esta posição facilita o comércio transfronteiriço e a mobilidade de mercadorias, criando um ambiente propício para o crescimento econômico e a integração europeia.

Conforme observado por Clavé (2013), a criação de infraestrutura de transporte na região foi um dos principais fatores que contribuíram para seu desenvolvimento, com investimentos na modernização de redes de transporte, construção de novas rodovias e ferrovias, expansão dos aeroportos e melhoria dos portos. Esses investimentos são essenciais para manter a competitividade da região e garantir que ela continue a atrair empresas e investimentos, reforçando seu papel como um hub logístico de destaque.

Dessa forma, a análise das regiões intermediárias de Hauts-de-France, na França, e das regiões correspondentes no Brasil evidencia a importância estratégica de tais áreas na dinâmica logística e econômica global. Ambas as regiões desempenham papéis cruciais como pontos de

convergência e articulação de fluxos comerciais, facilitando a interconexão entre mercados internos e externos. Hauts-de-France, com sua infraestrutura avançada e localização geográfica privilegiada, demonstra como a integração eficiente das redes de transporte pode fomentar o desenvolvimento econômico regional e consolidar sua posição no cenário global. Da mesma forma, as regiões intermediárias brasileiras, com suas especificidades e desafios, ilustram o potencial de crescimento e desenvolvimento econômico através de investimentos em infraestrutura e estratégias logísticas eficientes. A compreensão dessas dinâmicas permite uma visão aprofundada sobre como a logística contemporânea pode atuar como um mecanismo de *ajuste espacial*, adaptando e moldando territórios para melhor atender às demandas do mercado global diante de seu quadro multifacetado de escalas de ação.

Para realizar a comparação e a dimensão das diversas escalas da logística entre as regiões intermediárias do Brasil e da França, adotou-se uma metodologia comparativa baseada na escolha de indicadores comuns a ambos os territórios. A escolha dos métodos de comparação foi fundamentada pela necessidade de ter uma base comum de análise que permita a visualização das diferenças e similaridades de forma clara. Segundo Sayer (1992), a comparabilidade é essencial para entender as variações espaciais e temporais nos processos sociais e econômicos.

A escolha dos métodos de comparação entre as regiões intermediárias no Brasil e na França baseia-se em diversos fatores críticos para garantir uma análise que possa apresentar coerência entre duas regiões marcadamente distintas nas razões absolutas, mas próximas na sua significação. Nesse sentido, a necessidade de uma base comum de análise é fundamental para a obtenção de resultados comparáveis. Isso implica a utilização de indicadores que sejam amplamente reconhecidos e utilizados em estudos geográficos e econômicos, bem como a disponibilidade de dados confiáveis e comparáveis entre os dois países. Para conduzir uma análise comparativa entre as *situações geográficas* da França e do Brasil, foram definidos *indicadores comparativos* e *escalas espaciais administrativas comparativas*, os quais foram cruzados para originar as *dimensões escalares comparativas*. Esse exercício foi feito com o objetivo de aproximar as duas áreas de estudos diante de suas realidades e dimensões multiescalares que coexistem e formam a dinâmica em seus territórios.

Primeiramente, foram definidos os indicadores comparativos que pudessem estabelecer uma aproximação entre as duas áreas de estudo. Esses indicadores foram escolhidos por apresentarem contextos mensuráveis de dados de órgãos estatísticos públicos, como o IBGE no caso brasileiro e o INSEE no caso francês. Embora apresentem certas limitações, esses indicadores foram selecionados por serem comuns aos territórios estudados, representando um

mínimo denominador comum que permite a realização de análises comparativas significativas. A escolha dessas ferramentas reflete a necessidade de simplificação da realidade para viabilizar a comparação, utilizando dados que a estatística pública compartilha. As principais limitações desses indicadores residem na generalização e na perda de nuances específicas de cada região, mas eles são adequados para a técnica de anamorfose, que relativiza as áreas estudadas para fins comparativos.

Os seguintes indicadores comparativos escolhidos foram organizados abaixo no Quadro 2.

**Quadro 2 – Indicadores Comparativos para análise das Regiões Intermediárias.**

<b>INDICADOR COMPARATIVO</b>	<b>INDICADOR ESTATÍSTICO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
<b>Distância Euclidiana - Métrica do Território.</b>	Área Geográfica Total (km <sup>2</sup> ).	Utilizando a superfície, a qual mensurou a área geográfica total de cada região e área de estudo, permitindo uma comparação da extensão territorial, base para a criação e distorção dos mapas de anamorfose no contexto da relativização para a aproximação das áreas.
<b>Riqueza Econômica Geral das Nações.</b>	Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita.	Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita, pelo qual o PIB e o PIB per capita foram avaliados para entender a riqueza econômica geral das regiões e a renda média por habitante, fornecendo uma visão do desenvolvimento econômico e do peso da economia diretamente articulada com a atuação da logística nas áreas.
<b>Demografia.</b>	Número de Habitantes (População Absoluta) e Densidade Demográfica.	Número de Habitantes e Densidade Demográfica em que a análise da população considerou o número total de habitantes em cada região (população absoluta), além da densidade demográfica, essencial para compreender a densidade populacional e as demandas logísticas.
<b>Governança Territorial.</b>	Número de Municípios e Área Média dos Municípios (km <sup>2</sup> ).	Número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados (km <sup>2</sup> ); em que a organização administrativa foi estudada para entender a estrutura administrativa e governamental, incluindo como as regiões são administrativamente divididas e governadas, influenciando a implementação de políticas logísticas.
<b>Densidade das Redes Logísticas.</b>	Comprimento das Redes (km) e Densidade das Redes (km/km <sup>2</sup> ).	Comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) em cada região e densidade das redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado - km <sup>2</sup> ). Finalmente, a extensão e densidade das redes logísticas foi examinada, abrangendo a infraestrutura logística existente, como rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, para avaliar a conectividade e a eficiência do transporte além da densidade das infraestruturas em km <sup>2</sup> nas áreas de estudo.

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

É fundamental reconhecer as limitações inerentes a esses indicadores. Por exemplo, o PIB, enquanto medida da produção econômica total de uma região, não capta adequadamente a distribuição de renda e pode mascarar desigualdades socioeconômicas significativas. Como um agregado, ele pode sugerir uma prosperidade geral que não reflete a realidade vivida por segmentos mais vulneráveis da população. Além disso, o PIB não considera o trabalho não remunerado, as atividades informais ou os impactos ambientais negativos, que são essenciais para uma avaliação completa do desenvolvimento econômico e social. O PIB per capita, por sua vez, é uma média aritmética que pode distorcer a percepção da riqueza individual ao não considerar a desigualdade de renda dentro da população. Regiões com alta disparidade econômica pode ter um PIB per capita elevado, mas ainda enfrentar graves problemas de pobreza e exclusão social. Portanto, embora útil para comparações gerais, o PIB per capita deve ser complementado por outras métricas que capturem a distribuição de renda e o bem-estar social.

A demografia, enquanto indicador crucial para entender a estrutura populacional, também apresenta limitações. Dados demográficos básicos, como população total e densidade populacional, não fornecem reflexões suficientes sobre a qualidade de vida, as condições de saúde, a educação ou a mobilidade social. Além disso, as mudanças demográficas podem ser lentas e não refletir de imediato as dinâmicas econômicas e sociais em evolução.

Nesse sentido, a escolha desses indicadores, apesar de suas limitações, permite uma análise comparativa baseada em dados da estatística pública e padronizados, e que são regularmente atualizados e acessíveis. Isso porque, a seleção desses dados baseou-se em encontrar dados públicos que pudessem oferecer certa equivalência para a comparação, bem como a criação de um base de dados com disponibilidade confiável e comparável entre os dois países.

Paralelamente à definição dos indicadores, as *escalas espaciais administrativas comparativas* foram escolhidas para refletir diferentes níveis de análise, desde os blocos econômicos até as regiões intermediárias. Essa abordagem multiescalar é essencial para capturar a complexidade dos processos territoriais da logística, como discutido anteriormente. Cada nível de escala espacial foi escolhido para permitir uma comparação significativa entre os territórios do Brasil e da França, assegurando que os dados e os indicadores sejam aplicáveis e relevantes em cada contexto.

A partir dessa necessidade do estudo das regiões intermediárias do Brasil e da França, foram estruturados quatro níveis de escalas espaciais, abordando a influência dos blocos econômicos; as especificidades geográficas e econômicas dos Estados-Nacionais; as unidades

administrativas; e as regiões intermediárias específicas. Para cada uma das escalas espaciais, foi organizado o nível escalar administrativamente existente, ou seja, com limites territoriais politicamente já definidos e com base de dados georreferenciada já conhecida e disponível, a fim de facilitar, e ao mesmo tempo, obter dimensões próximas entre Brasil-França ao nível administrativo entre países, como blocos econômicos, Estados-nacionais, divisão administrativas internas como estados, regiões e microrregiões. Nesse sentido, foram definidas as seguintes *escalas espaciais administrativas comparativas*: bloco econômico; Estados-Nacionais, Unidades Administrativas e Regiões Intermediárias, bem como a referência espacial em relação à área de estudo no Brasil e na França.

Dessa maneira, os resultados encontrados para as escalas espaciais administrativas são: no nível dos blocos econômicos, destaca-se a dimensão do Mercosul para o Brasil e da União Europeia para a França.

Avançando para o nível dos estados-nacionais, a análise destaca os territórios do Brasil e da França, comparando-os lado a lado.

No nível das unidades administrativas, a escala espacial administrativa escolhida consiste nas Unidades Federativas do Brasil e no nível NUTS 1 da Europa. Especificamente, para a área de estudo no Brasil, as unidades federativas em foco são o Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais. Na França, a região administrativa de Hauts-de-France, um dos níveis NUTS 1 europeu, é a base de comparação para as Unidades Federativas brasileiras.

Finalmente, a escala espacial administrativa ao nível das regiões intermediárias, compara as Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE no Brasil com as NUTS 3 na Europa. No Brasil, diante das características logísticas, como eixos ferroviários, rodoviários, infraestruturas e projetos logísticos, foram escolhidas as Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE: Distrito Federal (DF), Luziânia-Águas Lindas de Goiás (GO), Itumbiara (GO), Goiânia (GO), Rio Verde (GO), São Luís de Montes Belos-Iporá (GO), Porangatu-Uruaçu (GO), Uberaba (MG), Uberlândia (MG) e Patos de Minas (MG). Na França, os departamentos que compõem Hauts-de-France (Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais e Somme) – os quais são classificados como NUTS 3 na Europa – foram escolhidos para a comparação.

Para tornar a associação dos níveis de escala e a relação com as áreas da pesquisa mais clara, foi estruturado o quadro abaixo com os seguintes níveis, de acordo com o Quadro 3:

**Quadro 3** – Definições dos níveis de escala espacial administrativa para análise comparativa.

<b>ESCALA ESPACIAL ADMINISTRATIVA</b>	<b>DEFINIÇÃO</b>	<b>BRASIL (Região Intermediária)</b>	<b>FRANÇA (Região Intermediária)</b>
<b>Nível dos Blocos Econômicos.</b>	Comparação no contexto do Mercosul para o Brasil e da União Europeia para a França.	<i>Mercosul</i>	<i>União Europeia</i>
<b>Nível dos Estados-Nacionais.</b>	Análise das especificidades geográficas e econômicas de cada país.	<i>Brasil</i>	<i>França Metropolitana<sup>48</sup></i>
<b>Nível das Unidades Administrativas.</b>	Comparação entre as Unidades Federativas (UF) do Brasil e o nível de NUTS 1 da Europa.	<i>Unidades Federativas: Distrito Federal Goiás e Minas Gerais.</i>	<i>NUTS 1 Região Administrativa francesa: Hauts-de-France</i>
<b>Nível das Regiões Intermediárias.</b>	Análise comparativa das Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE na área de estudo no Brasil e as NUTS 3 da Europa.	<i>Regiões Geográficas Intermediárias (IBGE): Distrito Federal (DF), Luziânia-Águas Lindas de Goiás (GO), Itumbiara (GO), Goiânia (GO), Rio Verde (GO), São Luís de Montes Belos-Iporá (GO), Porangatu-Uruaçu (GO), Uberaba (MG), Uberlândia (MG) e Patos de Minas (MG).</i>	<i>NUTS 3 Departamentos franceses: Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais e Somme.</i>

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

<sup>48</sup> A escolha de focar na França Metropolitana, excluindo os territórios ultramarinos, deve-se à sua relevância estratégica e logística no contexto europeu. A França metropolitana está integralmente inserida no continente europeu, o que permite uma análise mais precisa e comparativa em termos de infraestrutura logística e fluxos econômicos. Para a análise de Hauts-de-France, a França Metropolitana destaca-se como um ponto central no entrecruzamento dos fluxos europeus. Esta região, situada ao norte da França, é um verdadeiro hub logístico devido à sua localização geográfica privilegiada. Ela conecta importantes portos como Le Havre e Rotterdam e é servida por uma extensa rede de transportes, incluindo rodovias, ferrovias e conexões de alta velocidade (TGV). Hauts-de-France facilita o transporte eficiente de mercadorias e passageiros entre grandes cidades europeias, como Paris, Londres, Bruxelas e Amsterdã. Ao focar na França metropolitana, especialmente em Hauts-de-France, pode-se analisar de maneira mais particular a importância da logística para essa região em comparação com o restante do país e ao mesmo tempo, a condição do território francês na Europa para o seu bloco econômico.

As informações obtidas a partir dos indicadores comparativos e das *escalas espaciais administrativas comparativas* foram então cruzadas para formar a base cartográfica, na qual as Distâncias Euclidianas, ou seja, a métrica do território, foram deformadas utilizando a técnica de anamorfose<sup>49</sup> conforme apresentada em Dougenik; Chrisman, e Niemeyer (1985). Esta técnica é empregada no contexto da relativização para a aproximação das áreas de estudo e suas escalas (múltiplas), pois a mera utilização da escala cartográfica convencional não permite uma aproximação adequada das realidades geográficas analisadas. Não há como realizar uma comparação viável considerando apenas a base cartográfica tradicional, pois as dimensões euclidianas dos Estados-Nacionais Brasil e França não se comparam diretamente diante das dimensões territoriais dos países. O Brasil, sendo significativamente maior em termos territoriais, apresenta uma escala completamente distinta em relação à França, sendo comparado territorialmente mais ao continente Europeu do que com esse país europeu<sup>50</sup>. Em termos das dimensões territoriais, a França se compararia mais a uma Unidade Federativa brasileira<sup>51</sup> como Minas Gerais ou a Bahia do que o Brasil. Além disso, a região de Hauts-de-France, classificada como NUTS 1 na Europa, é menor do que as algumas Regiões Intermediárias do Brasil – comparadas a NUTS 3 na Europa em termos administrativos – como de Goiânia, por exemplo<sup>52</sup>.

Para superar essas disparidades territoriais, é necessário relativizar os limites cartográficos estáticos através dos indicadores comparativos, gerando assim mapas de anamorfozes. Essa técnica permite uma visualização mais precisa e proporcional das regiões estudadas, ajustando as distorções espaciais de acordo com os dados específicos, o que será explicado detalhadamente posteriormente neste estudo.

Considerando as quatro escalas espaciais administrativas definidas, foram elaborados os mapas referentes da Figura 22, Figura 23, Figura 24, Figura 25, Figura 26 e Figura 27.

A Figura 22, apresenta a base cartográfica geral que será utilizada na criação dos mapas de anamorfose para comparar as regiões intermediárias do Brasil e da França. A projeção utilizada é Lambert Conformal Conic para as áreas europeias e Mercator GCS South American

---

<sup>49</sup> DOUGENIK, J. A., CHRISMAN, N. R., NIEMEYER, D. R. **An algorithm to construct continuous cartograms**. *Professional Geographer* 37:75-81, 1985.

<sup>50</sup> A área territorial do Brasil é de aproximadamente 8.515.767 km<sup>2</sup>, enquanto a França metropolitana possui cerca de 549.155 km<sup>2</sup>. Comparativamente, a Europa cobre uma área de aproximadamente 10.180.000 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022); (EUROSTAT, 2022).

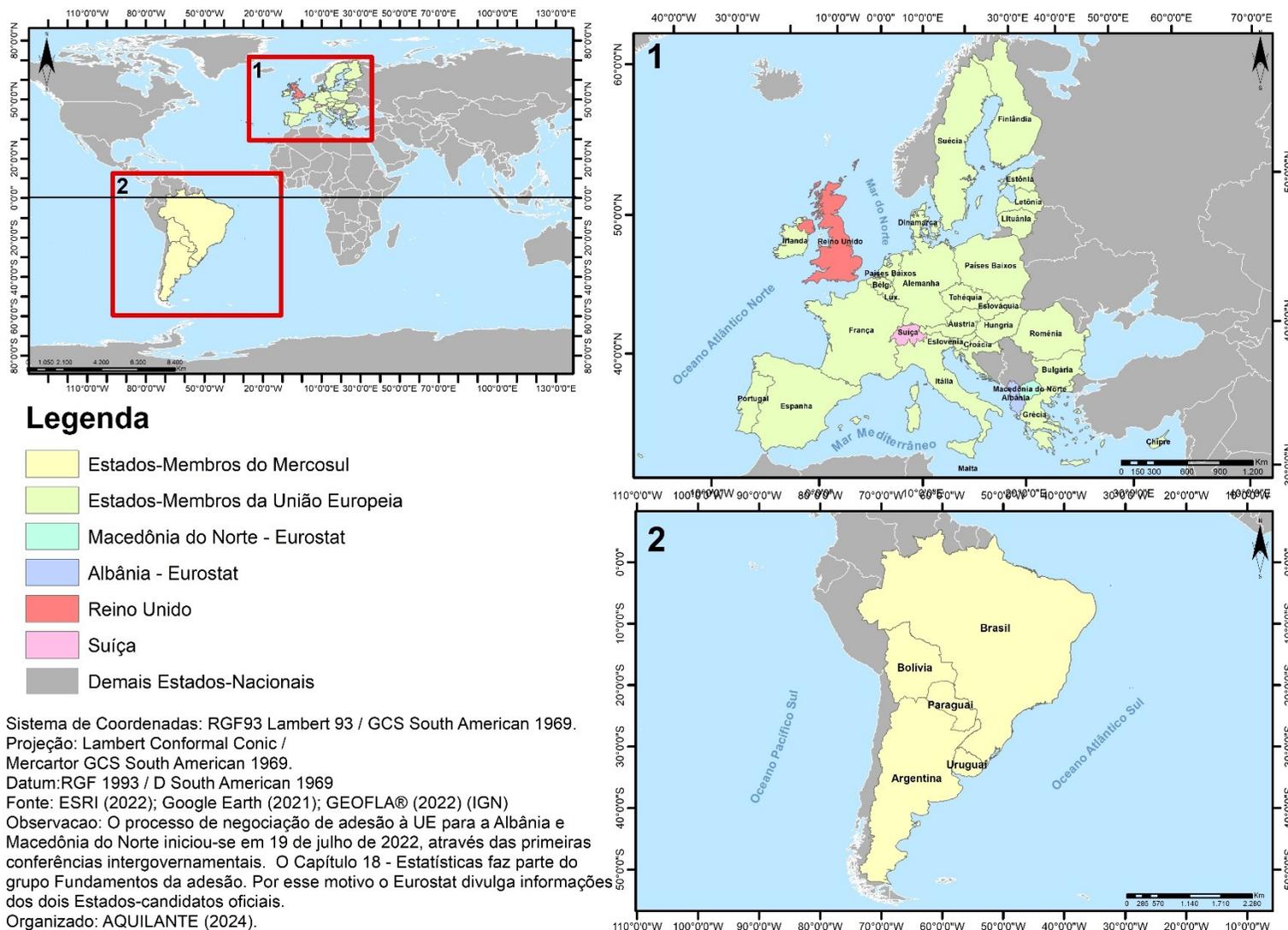
<sup>51</sup> Minas Gerais tem uma área de aproximadamente 586.528 km<sup>2</sup>, e Bahia cobre cerca de 564.733 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022).

<sup>52</sup> Hauts-de-France possui uma área de aproximadamente 31.948 km<sup>2</sup>, enquanto a Região Intermediária de Goiânia no Brasil possui uma área 76.854 km<sup>2</sup> (EUROSTAT, 2022); (IBGE, 2022).

1969 para as regiões da América do Sul, procurando manter suas projeções com menor distorções e ao mesmo tempo indicando, de maneira global, a localização da escala espacial administrativa dos blocos econômicos. Uma importante consideração é que a seleção do Reino Unido e da Suíça, nessa cartografia, foi feita devido à sua influência na dinâmica econômica da região de Hauts-de-France, além da disponibilidade de dados a nível de NUTS3 na série histórica. A Macedônia do Norte e a Albânia, embora não façam parte da União Europeia, foram incluídas devido à existência de alguns dados a nível de NUTS 1 e NUTS3 no Eurostat. Esses países iniciaram o processo de negociação de adesão à União Europeia em 19 de julho de 2022, por meio das primeiras conferências intergovernamentais. O Capítulo 18, que trata de estatísticas, faz parte do grupo de Fundamentos da adesão, o que justifica a divulgação de informações pelo Eurostat para esses dois Estados-candidatos oficiais. Dessa forma, ao analisar globalmente a *situação geográfica* de Hauts-de-France, optou-se por incluir esses Estados-nacionais na base cartográfica.

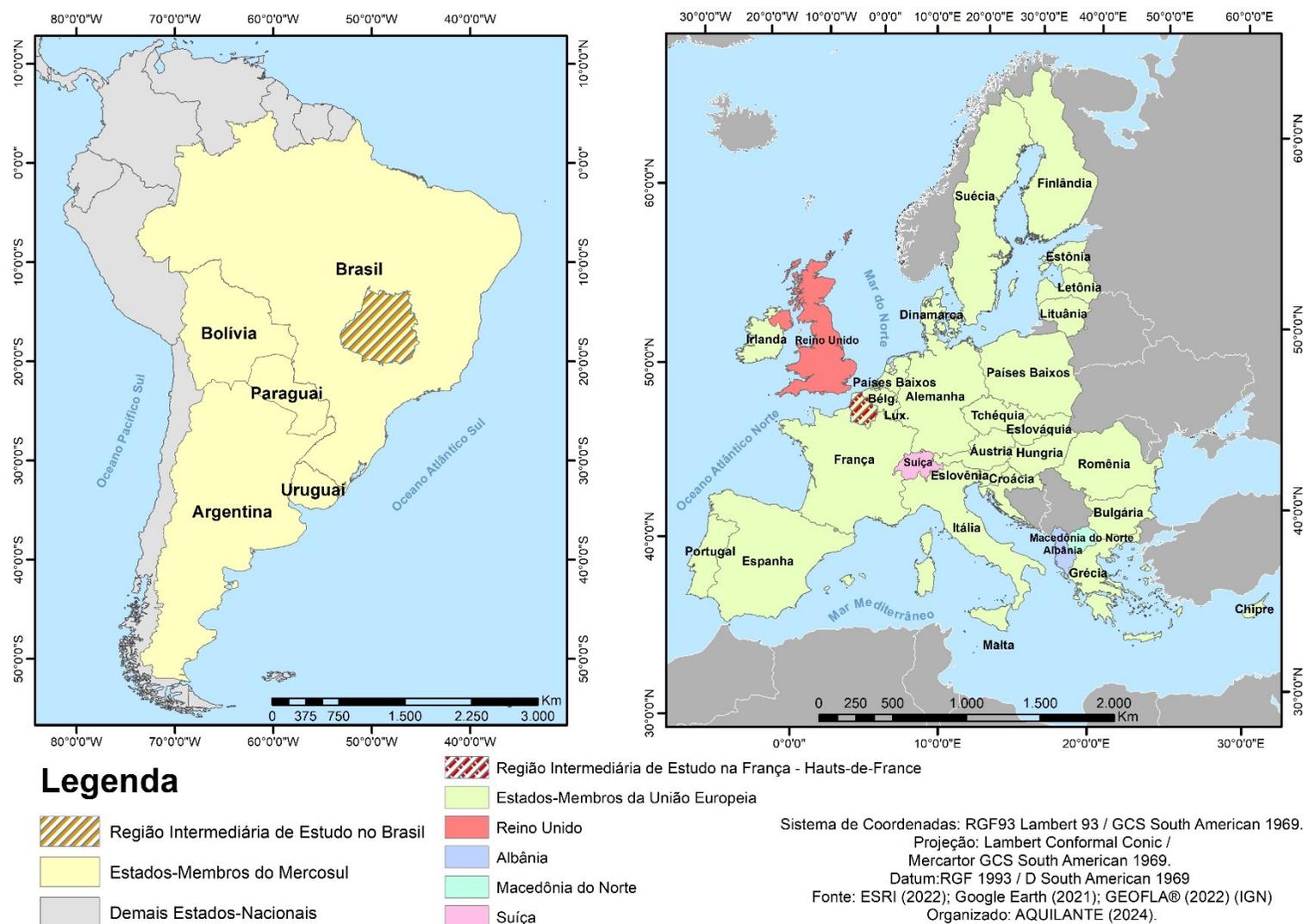
A Figura 23, semelhante à Figura 22, apresenta a base cartográfica utilizada para a criação dos mapas de anamorfose, destacando especificamente os blocos econômicos e as regiões intermediárias em estudo. A projeção utilizada é Lambert Conformal Conic / Mercator GCS South American 1969. As regiões intermediárias do Brasil incluem as Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE: Distrito Federal (DF), Luziânia-Águas Lindas de Goiás (GO), Itumbiara (GO), Goiânia (GO), Rio Verde (GO), São Luís de Montes Belos-Iporá (GO), Porangatu-Uruaçu (GO), Uberaba (MG), Uberlândia (MG) e Patos de Minas (MG). Na França, os departamentos que compõem Hauts-de-France, classificados como NUTS 3, são: Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais e Somme. A escolha dessas regiões intermediárias foi feita para visualizar globalmente suas localizações dentro de seus Estados-Nacionais e de seus respectivos blocos econômicos, facilitando a compreensão das dinâmicas econômicas e geográficas em ambas as áreas de estudo.

**Figura 22 – Base cartográfica geral utilizada criar a cartografia de anamorfose.**



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 23** – Base cartográfica geral utilizada criar a cartografia de anamorfose com detalhe aos blocos econômicos e as regiões intermediárias em estudo.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

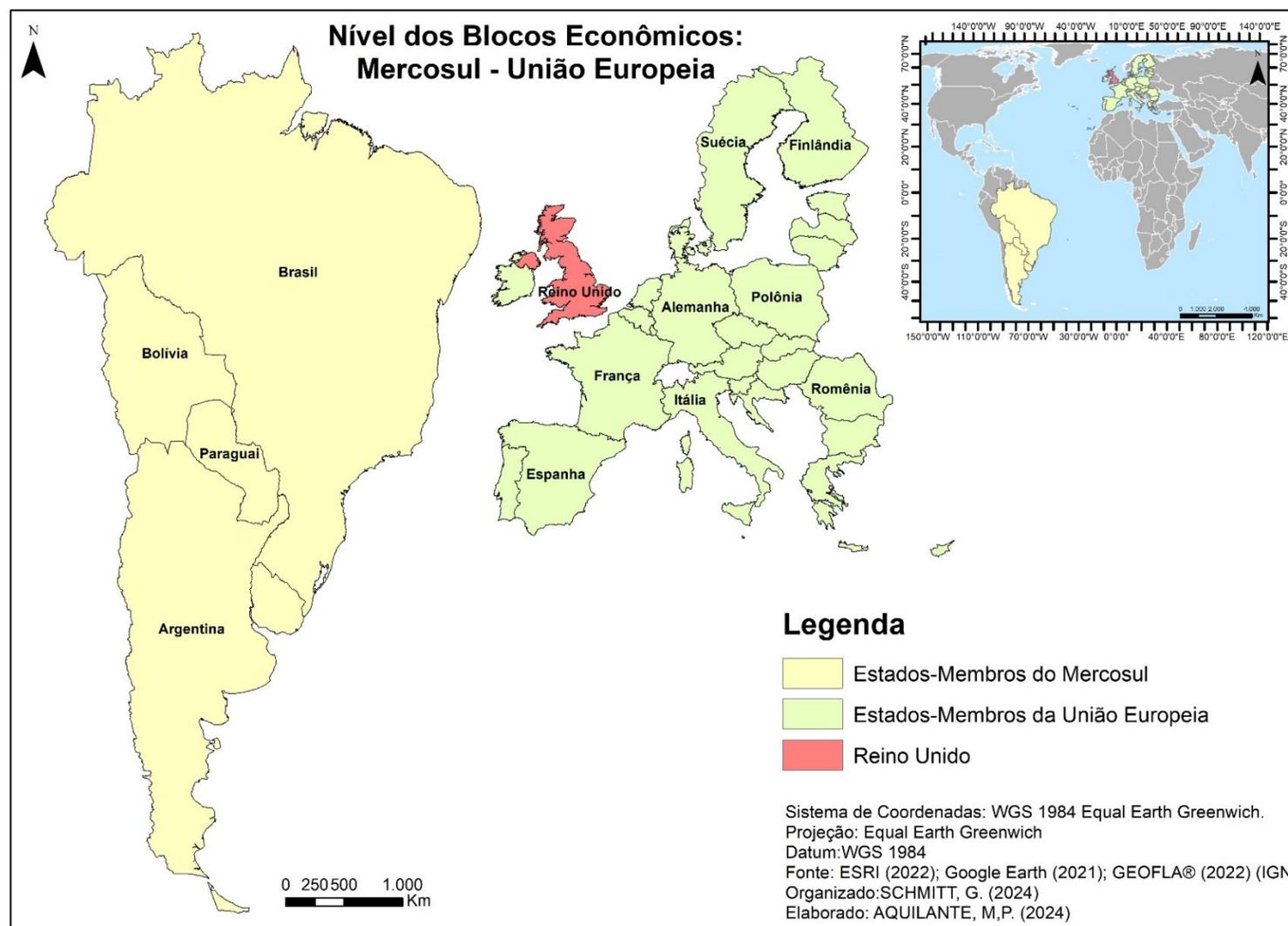
A Figura 24, aborda a cartografia do primeiro nível da escala espacial administrativa comparativa – nível dos blocos econômicos. Ela apresenta uma comparação entre o Mercosul, que inclui como Estado-membro o Brasil, e a União Europeia, destacando a França, lado a lado. A projeção utilizada é Equal Earth Greenwich, permitindo uma comparação do primeiro indicador comparativo – Distância Euclidiana - métrica do território. A técnica de posicionar os dois blocos ao longo da Linha do Equador foi escolhida para visualizar as dimensões espaciais de maneira mais próxima à proporção real, antes de serem distorcidas pelos dados dos indicadores estabelecidos. Em outras palavras, essa abordagem metodológica de colocar as escalas espaciais lado a lado revela uma relativização importante, considerando a métrica do território. Com essa disposição cartográfica, é possível obter equivalência das proporções entre as diferentes escalas. Tal procedimento metodológico foi reproduzido nas outras figuras.

Já a Figura 25 aborda a cartografia do segundo nível da escala espacial administrativa comparativa – nível dos Estados-Nacionais. Ela apresenta as dimensões territoriais de Brasil e da França Metropolitana, lado a lado. A projeção utilizada é Equal Earth Greenwich, posicionada na linha do Equador, para comparar as dimensões proporcionais entre as áreas de estudo, mantendo métrica do território. Assim como a base da cartografia da Figura 24, os limites territoriais foram distorcidos nesse segundo nível, partir dos dados dos indicadores analisados.

A Figura 26 aborda a cartografia do terceiro nível da escala espacial administrativa comparativa – nível das Unidades Administrativas. Ela apresenta uma comparação entre as Unidades Federativas do Brasil e o nível de NUTS 1 da Europa. O destaque se dá para o Distrito Federal (DF), Goiás (GO) e Minas Gerais (MG) no Brasil, e a região administrativa francesa de Hauts-de-France como nível NUTS 1 na Europa. A projeção utilizada é Equal Earth Greenwich, posicionada na linha do Equador, para comparar as dimensões proporcionais entre as áreas de estudo. Aqui, os limites territoriais também foram distorcidos nesse nível.

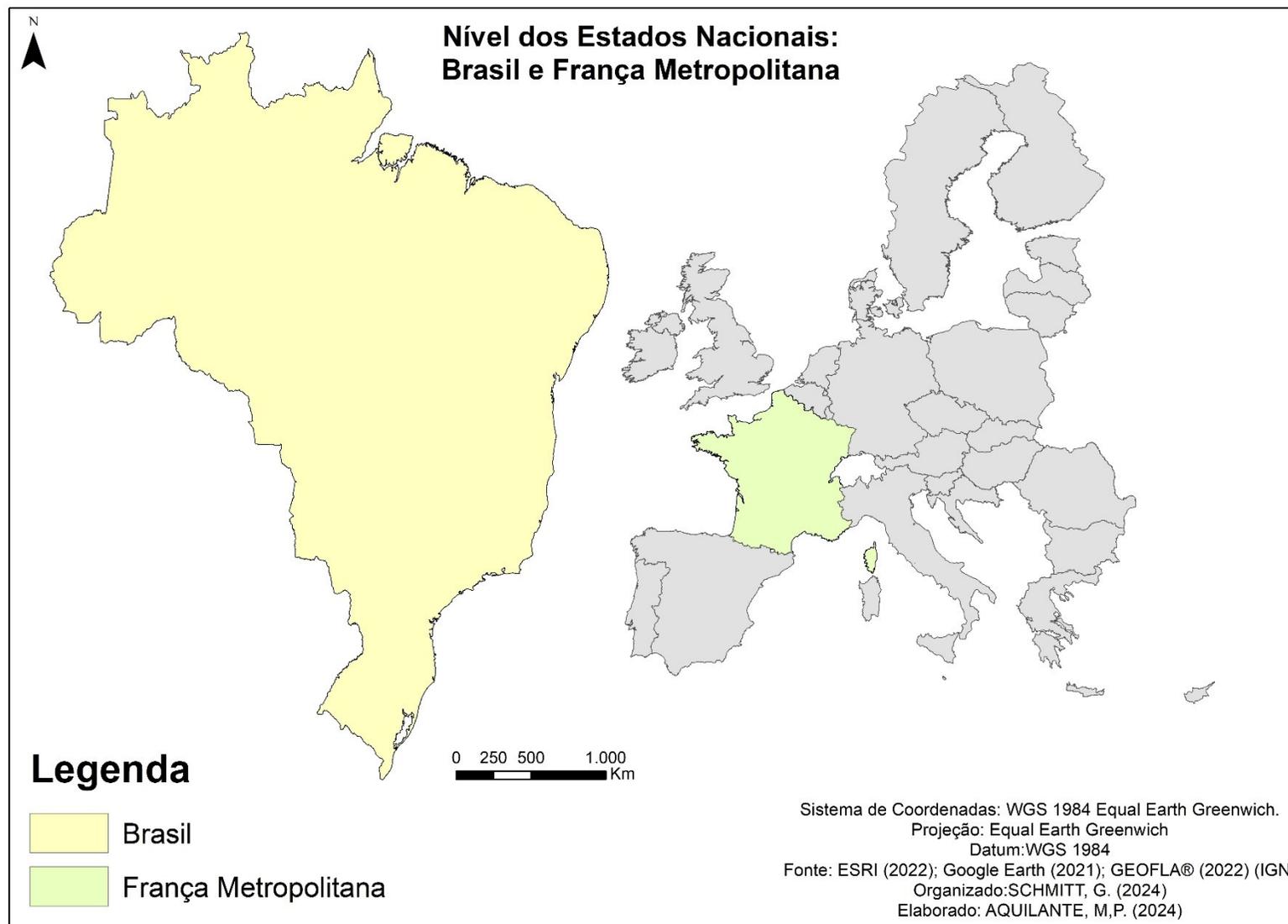
Por fim, a Figura 27 aborda a cartografia do quarto nível da escala espacial administrativa comparativa – nível das Regiões Intermediárias. Ela apresenta uma análise comparativa das Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE na área de estudo no Brasil e das NUTS 3 na Europa, posicionando-as, na linha do Equador, para comparar as dimensões proporcionais entre as áreas de estudo. No Brasil, foram escolhidas as Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE identificados anteriormente e na França, os departamentos que compõem Hauts-de-France. Os limites territoriais foram distorcidos nesse nível, a partir dos dados dos indicadores analisados.

**Figura 24** – Nível dos Blocos Econômicos: Mercosul - União Europeia, lado a lado.



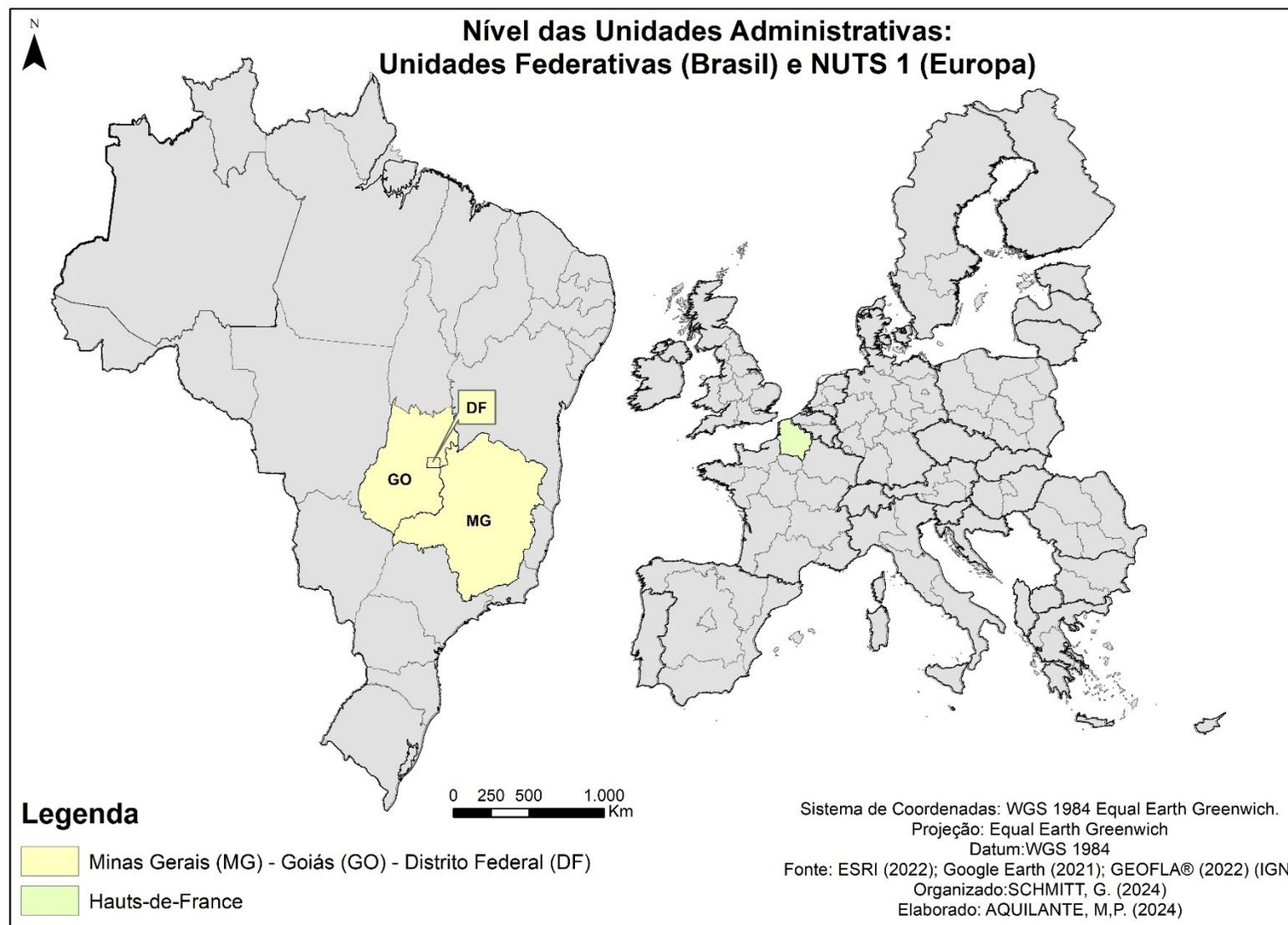
Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 25** – Nível dos Estados Nacionais: Brasil e França Metropolitana, lado a lado.



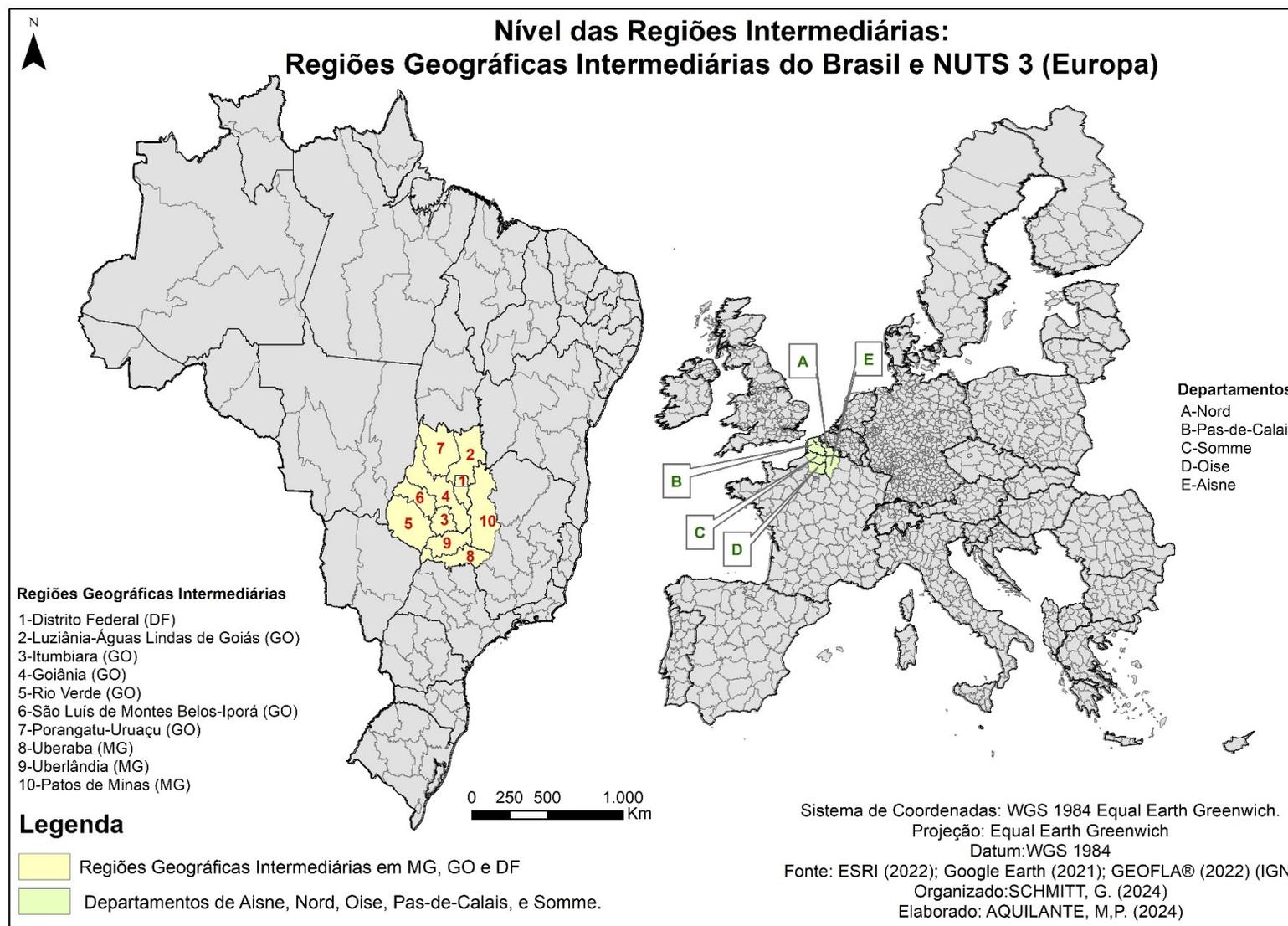
Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 26** – Nível das Unidades Administrativas: Unidades Federativas (Brasil) e NUTS 1 (Europa), lado a lado.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 27** – Nível das Regiões Intermediárias: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 (Europa), lado a lado.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A apresentação dos mapas nos diferentes níveis de escalas espaciais administrativas – blocos econômicos, Estados-Nacionais, Unidades Administrativas e Regiões Intermediárias – permite uma compreensão mais aprofundada das especificidades territoriais e econômicas das regiões intermediárias do Brasil e da França. A utilização da técnica de anamorfose é essencial para ajustar as distorções espaciais e proporcionar uma visualização mais precisa das áreas de estudo. Nesse sentido, a necessidade de associar essas escalas espaciais aos indicadores surge da importância de criar *dimensões escalares comparativas* que permitam uma análise das dinâmicas geográficas e logísticas. Ao relacionar os indicadores com cada nível de escala, torna-se possível identificar dimensões comparativas entre as áreas de estudo que não se realizam apenas com dados absolutos de superfície e economia, ou seja, na comparação direta (tamanho do território x tamanho do território; riqueza x riqueza; governança x governança) mas sim na relativização dos dados a partir da consideração de múltiplas escalas de ação que envolve a logística.

Em outras palavras, considerando a natureza dinâmica do território, caracterizada por uma multiplicidade de processos econômicos interrelacionados e não compartimentados, a formação das dimensões escalares comparativas foi concebida para capturar essa complexidade e dinâmica intrínseca. Essas dimensões foram organizadas resultando em quatro níveis distintos, cada um correspondendo a diferentes escalas espaciais administrativas e indicadores correspondentes. A formação das dimensões escalares comparativas envolveu o cruzamento das informações obtidas a partir dos indicadores comparativos e das escalas espaciais. Esse processo permitiu a identificação de quatro dimensões escalares distintas, cada uma correspondendo a uma combinação específica de escala espacial e indicadores. A Dimensão Escalar 1, por exemplo, aborda a riqueza econômica geral dos blocos regionais, utilizando a escala dos blocos econômicos (Mercosul e União Europeia) e os indicadores de PIB e PIB per capita. Cada dimensão foi desenvolvida para capturar aspectos específicos dos processos territoriais, proporcionando uma análise detalhada e articulada das dinâmicas logísticas e econômicas nas áreas de estudo. As dimensões comparativas formadas foram: Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais; Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais; Governança Territorial e Densidade das Redes Logísticas. Elas estão organizadas conforme Quadro 4.

**Quadro 4** – Definições das *dimensões escalares comparativas* a partir da associação dos indicadores comparativos com as escalas espaciais administrativas comparativas.

DIMENSÃO ESCALAR COMPARATIVA		DESCRIÇÃO
Dimensão Escalar 1	<b>Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais.</b>	Aborda a riqueza econômica geral dos blocos regionais, utilizando a escala dos blocos econômicos Mercosul e União Europeia, com indicadores de Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita.
Dimensão Escalar 2	<b>Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais.</b>	Concentra-se na riqueza econômica geral e na demografia dos Estados Nacionais, comparando as Unidades da Federação do Brasil com as regiões NUTS 1 da Europa, utilizando indicadores como PIB, PIB per capita, número de habitantes e densidade demográfica.
Dimensão Escalar 3	<b>Governança Territorial.</b>	Foca na governança territorial, utilizando a escala das regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, com indicadores como o número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados.
Dimensão Escalar 4	<b>Densidade das Redes Logísticas.</b>	Examina a densidade das redes logísticas, novamente nas regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, utilizando indicadores como o comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) em cada região e a densidade dessas redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado).

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

As dimensões comparativas estabelecidas – Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais; Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais; Governança Territorial e Densidade das Redes Logísticas – fundamentaram a construção dos mapas de anamorfose. No contexto dos blocos econômicos Mercosul e União Europeia, foram utilizados os indicadores Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita para analisar a riqueza econômica geral, resultando no primeiro mapa de anamorfose sobre a Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais (Dimensão Escalar 1). Para os Estados-Nacionais (Brasil e França), os indicadores selecionados incluíram PIB, PIB per capita, número de habitantes e densidade demográfica, formando os mapas subsequentes de Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais (Dimensão Escalar 2). Em relação às Unidades Federativas e NUTS 1, bem como às Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, foram analisados o número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados (km<sup>2</sup>), gerando o mapa de Governança Territorial (Dimensão Escalar 3). Adicionalmente, para as Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa, foram considerados o comprimento total das redes de transporte (rodoviária, ferroviária, hidroviária) e a densidade dessas redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado), resultando no mapa

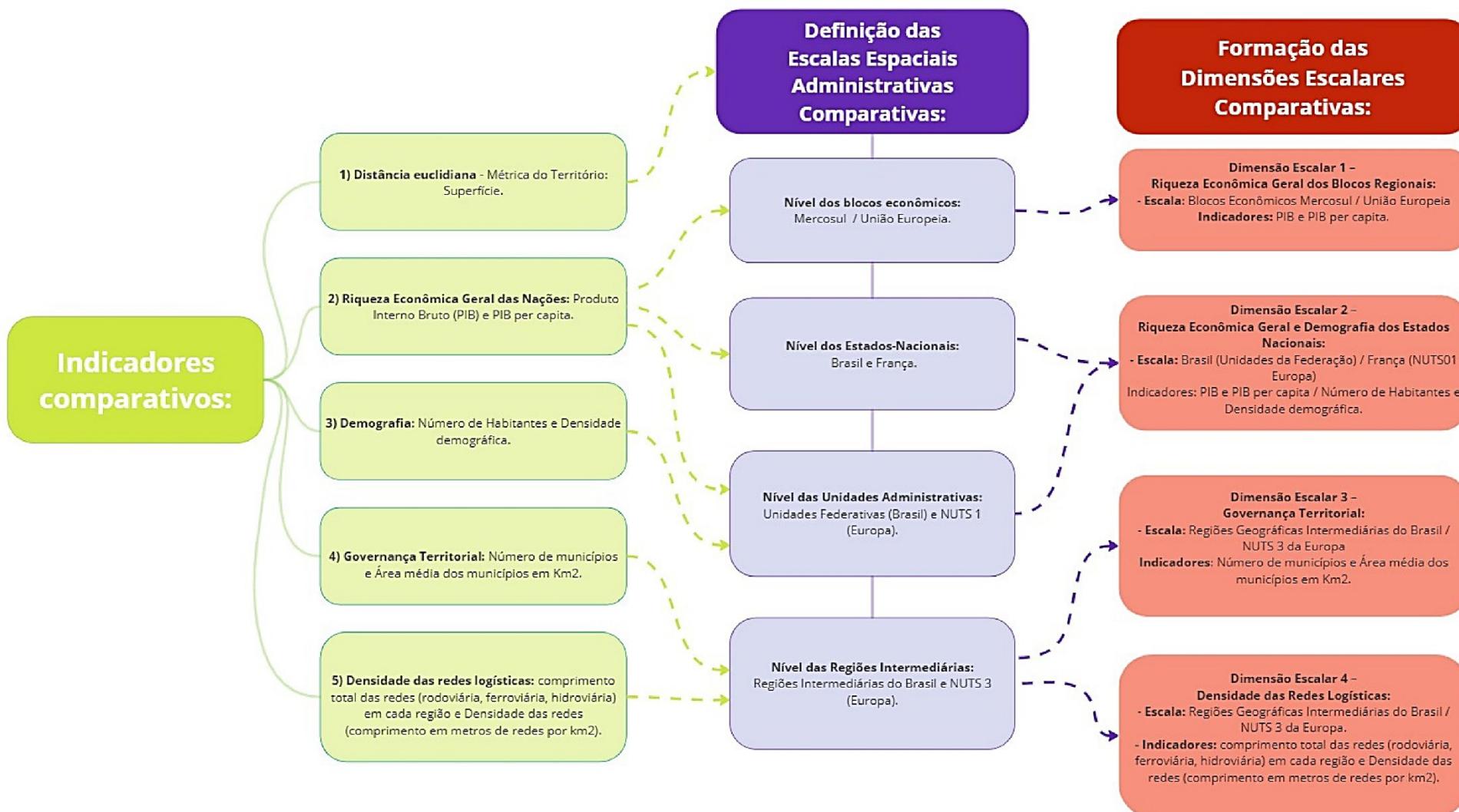
de Densidade das Redes Logísticas (Dimensão Escalar 4). Essa organização harmoniosa de escalas e dimensões é ilustrada no Quadro 1 e no Fluxograma 2. Essa organização de simbioses de escalas e dimensões, pode ser visualizada no quadro 5 e Fluxograma 2.

**Quadro 5** – Dimensões escalares e indicadores utilizados nas escalas espaciais administrativas do Brasil e França.

DIMENSÃO ESCALAR COMPARATIVA		ESCALA ESPACIAL ADMINISTRATIVA COMPARATIVA	INDICADORES COMPARATIVOS	BRASIL	FRANÇA
Dimensão Escalar 1	<b>Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais.</b>	Blocos econômicos (Mercosul e União Europeia).	Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita.	Mercosul	União Europeia
Dimensão Escalar 2	<b>Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais.</b>	Estados-Nacionais (Brasil e França Metropolitana).	PIB, PIB per capita, número de habitantes e densidade demográfica.	Unidades Federativas	NUTS 1
Dimensão Escalar 3	<b>Governança Territorial.</b>	Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa.	Número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados (km <sup>2</sup> ).	Regiões Geográficas Intermediárias	NUTS 3
Dimensão Escalar 4	<b>Densidade das Redes Logísticas.</b>		Comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) e densidade dessas redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado).	Regiões Geográficas Intermediárias	NUTS 3

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Fluxograma 2** – Organização da estrutura das escalas espaciais administrativas, indicadores comparativos e dimensões escalares e suas conexões.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A metodologia utilizada envolveu tanto indicadores quantitativos quanto qualitativos na associação de dados vinculados com a base das escalas espaciais eleitas. Os indicadores quantitativos, como superfície territorial, PIB, PIB per capita, população absoluta e densidade demográfica, foram escolhidos por sua capacidade de fornecer uma visão mensurável das características econômicas das regiões. Por exemplo, o PIB e o PIB per capita são indicadores utilizados para medir o desempenho econômico de uma região, apesar de suas limitações, conforme apontado por Stiglitz *et al.* (2010). Esses indicadores permitiram avaliar a capacidade econômica das regiões intermediárias e compará-las. Além dos indicadores quantitativos, a metodologia incluiu a análise qualitativa de fatores como a governança e a densidade das redes logísticas. A governança é avaliada através do número de municípios, refletindo a fragmentação administrativa e os desafios de coordenação de projetos logísticos, uma vez que, um projeto dessa magnitude não está associado simplesmente a uma unidade administrativa como município ou região, já que o impacto é macrorregional. Regiões com maior fragmentação administrativa podem enfrentar dificuldades na implementação de políticas logísticas integradas. A densidade das redes logísticas é outro aspecto crucial da análise, pois influencia diretamente a conectividade e a eficiência do transporte. Segundo Rodrigue *et al.* (2017), a densidade das redes logísticas é um dos principais determinantes da eficiência do transporte e da competitividade econômica.

Os indicadores foram selecionados a partir de dados e informações disponibilizados por órgãos públicos como o INSEE, IBGE, Banco Mundial e Eurostat, além outras fontes de estatísticas pública oficial como da Suíça e do Reino Unido. A escolha desses indicadores baseou-se em sua capacidade de refletir características econômicas, demográficas, relevantes para a comparação das regiões intermediárias do Brasil e da França. Os indicadores selecionados possuem vantagens significativas para a análise comparativa. No entanto, esses indicadores também apresentam algumas limitações. Por exemplo, a mera comparação de superfícies territoriais pode não capturar todas as nuances das características geográficas e econômicas das regiões. Além disso, os dados estatísticos podem variar em precisão e atualidade, dependendo da fonte e do período de coleta. As limitações incluem variações na precisão dos dados e diferenças metodológicas entre as fontes.

Com o propósito de realizar uma análise comparativa detalhada entre diferentes escalas espaciais e seus respectivos indicadores, e identificar as dimensões adequadas para a elaboração da cartografia de anamorfose, bem como verificar a viabilidade dos dados coletados na análise comparativa, foi sistematizada a Tabela 4 com foco nas duas regiões intermediárias em estudo. Este exercício prático visou relacionar as escalas espaciais comparativas, como blocos

econômicos, estados nacionais e divisões administrativas, com os indicadores selecionados como extensão territorial, densidade populacional, população absoluta, PIB e PIB per capita.

A tabela foi estruturada de modo a incluir os seguintes indicadores nas colunas: extensão territorial em quilômetros quadrados (Km<sup>2</sup>), percentual da extensão em relação ao bloco econômico e ao Estado-Nacional, população absoluta (habitantes em 2022), percentual da população em relação ao bloco e ao Estado-Nacional, densidade populacional (habitantes por Km<sup>2</sup>), PIB total (em dólares americanos, 2020 e 2021), percentual do PIB em relação ao bloco e ao Estado-nacional, PIB per capita (em dólares americanos, 2021), número de municípios / *communes* em cada região.

Nas linhas, a estrutura da tabela foi organizada em três categorias principais: Bloco Econômico, Estado Nacional e Unidade Administrativa (NUTS para a Europa e Unidades Federativas para o Brasil). Dentro dessa última categoria, foram subdivididas novas linhas para as Unidades Federativas do estudo, correspondentes às Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE no Brasil, e para NUTS 1 da Região de Hauts-de-France, correspondentes aos departamentos franceses (NUTS 3). Para cada uma dessas categorias, foram apresentados dados quantitativos detalhados.

Na categoria dos Blocos Econômicos, foram incluídas informações como extensão territorial em quilômetros quadrados (Km<sup>2</sup>), percentual da extensão em relação ao bloco, população absoluta (habitantes em 2022), percentual da população em relação ao bloco, densidade populacional (habitantes por Km<sup>2</sup>), PIB total (em dólares americanos, 2021), percentual do PIB em relação ao bloco e PIB per capita (em dólares americanos, 2021).

Na categoria dos estados nacionais, a tabela detalhou a extensão territorial, percentual da extensão em relação ao bloco, população absoluta, percentual da população em relação ao bloco, densidade populacional, PIB total, percentual do PIB em relação ao bloco, percentual do PIB em relação ao Estado Nacional e PIB per capita.

Já para as unidades administrativas (NUTS/Unidades Federativas), os dados são apresentados de maneira a permitir uma comparação direta entre as diferentes divisões administrativas, seguindo uma estrutura similar às categorias anteriores.

A metodologia na confecção da tabela em utilizar os mesmos indicadores nas colunas e inserir diferentes escalas espaciais nas linhas proporcionou uma comparação detalhada das características desses indicadores em cada escala. Essa abordagem metodológica permitiu identificar e analisar tanto as semelhanças quanto as diferenças entre as diversas escalas estudadas. Por exemplo, ao comparar a densidade populacional e o PIB per capita entre as regiões intermediárias do Brasil e os departamentos franceses, tornou-se possível observar

padrões e variações significativas que ajudam a compreender melhor as dinâmicas socioeconômicas em cada contexto. Além disso, essa estrutura facilitou a projeção dos dados na análise comparativa, destacando particularidades regionais que podem ser cruciais para o desenvolvimento de estratégias logísticas e de planejamento territorial.

A visualização das características distintas e similares de cada escala, através de uma estrutura tabular, enriqueceu a análise, conforme estrutura da organização da tabela pode ser visualizada na Tabela 5 abaixo:

**Tabela 5 – Comparação das dimensões territoriais, populacionais e econômicas entre as escalas espaciais administrativas.**

Bloco econômico	Extensão Km2	% Bloco	Habitantes [2022]	% Hab. Bloco	Densidade - Hab./Km2	PIB (US\$) [2021]	% PIB em relação ao Bloco	PIB per capita (US\$) [2021]			
<b>Mercosul</b>	12.977.722 <sup>53</sup>	100%	271.724.990 <sup>54</sup>	100%	20,9	\$ 2.278.621.474.051,04 <sup>55</sup>	100%	\$ 9.112,46 <sup>56</sup>			
<b>União Europeia</b>	4.103.987 <sup>57</sup>	100%	446.735.291 <sup>58</sup>	100%	108,9	\$ 17.187.869.517.145,90 <sup>59</sup>	100%	\$ 38.474,39 <sup>60</sup>			
Estado Nacional	Extensão Km2	% Bloco	% Estado Nacional	Habitantes [2022]	% Hab. Bloco	% Hab. Estado	Densidade - Hab./Km2	PIB (US\$) [2021]	% PIB em relação ao Bloco	% PIB em relação ao Estado Nacional	PIB per capita (US\$)
<b>Brasil</b>	8.510.418 <sup>61</sup>	65,6%	100%	203.080.756 <sup>62</sup>	74,7%	100%	23,9	\$ 1.649.622.972.159,35 <sup>63</sup>	72,4%	100%	\$ 8.122,99 <sup>64</sup>
<b>França Metropolitana</b>	549.155 <sup>65</sup>	13,4%	100%	65.646.837 <sup>66</sup>	14,7%	100%	119,5	\$ 2.901.792.296.400,00 <sup>67</sup>	16,9%	100%	\$ 44.203,08 <sup>68</sup>

<sup>53</sup> Fonte: IBGE Países (2021). Link: <https://pais.es.ibge.gov.br> Nota: <sup>1</sup> Os membros fundadores do MERCOSUL são Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, signatários do Tratado de Assunção de 1991. A tabela conta com a inclusão da Bolívia, no início de 2024. Os demais países sul-americanos estão vinculados ao MERCOSUL como Estados Associados. Nota:<sup>2</sup> A Venezuela aderiu ao Bloco em 2012, mas está suspensa, desde dezembro de 2016, por descumprimento de seu Protocolo de Adesão e, desde agosto de 2017, por violação da Cláusula Democrática do Bloco.

<sup>54</sup> Fonte: Mercosul. Link: <https://www.mercosur.int/pt-br/>. Link: <https://pais.es.ibge.gov.br/#/> Nota: <sup>1</sup> Dados gerais do Mercosul, excluindo demografia da Venezuela.

<sup>55</sup> Fonte World Bank. Link: <https://data.worldbank.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=BR-AR-PY-UY-BO&start=1960>. Nota: <sup>1</sup> PIB disponíveis em dólar americano somados no ano de 2021 de: Argentina \$ 487.227.125.385,641; Brasil \$ 1.649.622.972.159,35; Paraguai \$ 39.950.899.733,227; Uruguai \$ 61.412.268.248,9461; Bolívia: \$ 40.408.208.523,87.

<sup>56</sup> Fonte: World Bank (2021) Link: <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.CD?locations=AR-UY-PY-BR> Nota: <sup>1</sup> Valor da média do PIB per capita dos países: Uruguai \$ 17924; Argentina \$10636,10; Brasil \$ 7697,8; Paraguai \$ 5959,4; Bolívia \$ 3345. Nota:<sup>2</sup> O valor do PIB per capita, obtido a partir da divisão do PIB pela população do MERCOSUL é de aproximadamente \$ 8.385,76.

<sup>57</sup> Fonte: Eurostat (2022). Link: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG\\_AREA3\\_custom\\_5468707/bookmark/table?lang=fr&bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG_AREA3_custom_5468707/bookmark/table?lang=fr&bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e)

<sup>58</sup> Fonte: Eurostat (2022) Link: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/DEMO\\_GIND\\_custom\\_7680622/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=edacac0-acad-4876-859f-9549d766826b](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/DEMO_GIND_custom_7680622/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=edacac0-acad-4876-859f-9549d766826b)

<sup>59</sup> Fonte World Bank (2021). Link: [https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=EU&most\\_recent\\_year\\_desc=false&start=1970&view=chart](https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=EU&most_recent_year_desc=false&start=1970&view=chart)

<sup>60</sup> Fonte: World Bank (2021). Link: [https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.CD?end=2022&locations=EU&most\\_recent\\_year\\_desc=false&start=1970&view=char](https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.CD?end=2022&locations=EU&most_recent_year_desc=false&start=1970&view=char). Nota: <sup>1</sup> Valor Oficial: \$ \$ 38721,80.

<sup>61</sup> Fonte: IBGE - Cidades (2022). Link: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Nota: <sup>1</sup> Área territorial 8.510.417,771 km<sup>2</sup>

<sup>62</sup> Fonte: IBGE - Censo (2022) Link: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/> Nota: <sup>1</sup> População no último censo [2022] - 203.080.756 pessoas.

<sup>63</sup> Fonte: World Development Indicators. The World Bank (2021). Link: <https://data.worldbank.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=BR>

<sup>64</sup> Fonte: World Development Indicators. The World Bank. <https://data.worldbank.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>. Link: <https://pais.es.ibge.gov.br/#/dados/brasil>. Nota: <sup>1</sup> Valor Oficial: \$ 7696,79

<sup>65</sup> Fonte: INSEE, Chiffres-Clés des départements des Hauts-de-France (2021). Link: <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/irecontenu/telechargement/87122/560167/file/Chiffres%20C1%3%A9%20HdF%20-%20V2.pdf> Nota: <sup>1</sup> France métropolitaine.

<sup>66</sup> Fonte: INSEE (2022) Link: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/000067670>. Nota: <sup>1</sup> Population totale au 1er janvier - France métropolitaine, 2022.

<sup>67</sup> Fonte: INSEE (2021) - Produit intérieur brut en 2021 - Comparaisons régionales. Link: [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012723#tableau-TCR\\_062\\_tab1\\_regions2016](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012723#tableau-TCR_062_tab1_regions2016). Nota: <sup>1</sup> € 2.453.532.000.000,00 (France métropolitaine) \$ 2.957.879.759.263,52 (France World Bank, 2021). Link <https://data.worldbank.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?end=2022&locations=FR&start=1960>.

<sup>68</sup> Fonte: INSEE (2021) - Produit intérieur brut en 2021 - Comparaisons régionales. Link: [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012723#tableau-TCR\\_062\\_tab1\\_regions2016](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012723#tableau-TCR_062_tab1_regions2016). Nota: <sup>1</sup> € 37 431 = \$ 44 269,64.

Estado Nacional	Unidade Federativa	Regiões Geográficas Intermediária	Extensão Km2	% Bloco	% Estado Nacional	Habitantes [2022]	% Hab. Bloco	% Hab. Estado	Densidade - Hab./Km2	PIB (US) [2020]	% PIB em relação ao Bloco	% PIB em relação ao Estado Nacional	PIB per capita (US)	Municípios
Brasil	Distrito Federal	Distrito Federal (DF)	5.760,78	0,04%	0,07%	2.817.381	1,04%	1,39%	489,1	\$ 51.562.770.860,58	2,26%	3,13%	\$ 18.301,67	1
Brasil	Goiás	Luziânia-Águas Lindas de Goiás (GO)	67.879,01	0,52%	0,80%	1.438.132	0,53%	0,71%	21,2	\$ 4.839.065.945,92	0,21%	0,29%	\$ 3.364,83	34
Brasil	Goiás	Itumbiara (GO)	22.542,48	0,17%	0,26%	434.631	0,16%	0,21%	19,3	\$ 3.332.379.599,87	0,15%	0,20%	\$ 7.667,15	22
Brasil	Goiás	Goiânia (GO)	76.854,93	0,59%	0,90%	3.697.039	1,36%	1,82%	48,1	\$ 23.680.130.003,88	1,04%	1,44%	\$ 6.405,16	80
Brasil	Goiás	Rio Verde (GO)	73.063,37	0,56%	0,86%	663.472	0,24%	0,33%	9,1	\$ 6.634.431.572,40	0,29%	0,40%	\$ 9.999,57	29
Brasil	Goiás	São Luís de Montes Belos-Iporá (GO)	33.766,53	0,26%	0,40%	310.122	0,11%	0,15%	9,2	\$ 2.084.782.645,76	0,09%	0,13%	\$ 6.722,46	35
Brasil	Goiás	Porangatu-Uruaçu (GO)	66.136,54	0,51%	0,78%	513.099	0,19%	0,25%	7,8	\$ 2.899.886.371,85	0,13%	0,18%	\$ 5.651,71	46
Brasil	Minas Gerais	Uberaba (MG)	36.943,04	0,28%	0,43%	805.082	0,30%	0,40%	21,8	\$ 8.076.666.358,28	0,35%	0,49%	\$ 10.032,10	29
Brasil	Minas Gerais	Uberlândia (MG)	35.470,58	0,27%	0,42%	1.184.920	0,44%	0,58%	33,4	\$ 11.075.777.786,18	0,49%	0,67%	\$ 9.347,28	24
Brasil	Minas Gerais	Patos de Minas (MG)	84.330,35	0,65%	0,99%	833.373	0,31%	0,41%	9,9	\$ 6.059.559.428,60	0,27%	0,37%	\$ 7.271,13	34
<b>TOTAL</b>			<b>502.747,62</b>	<b>3,87%</b>	<b>5,91%</b>	<b>12.697.251</b>	<b>4,67%</b>	<b>6,25%</b>	<b>25,3</b>	<b>\$ 120.245.450.573,34</b>	<b>5,28%</b>	<b>7,29%</b>	<b>\$ 9.470,20</b>	<b>334</b>

Estado Nacional	Região Administrativa	Departamento	Extensão Km2	% Bloco	% Estado Nacional	Habitantes [2022]	% Hab. Bloco	% Hab. Estado	Densidade - Hab./Km2	PIB (US) [2021]	% PIB em relação ao Bloco	% PIB em relação ao Estado Nacional	PIB per capita (US)	Comunes
França Metropolitana	Hauts-de-France	Nord	5.757	0,14%	1,05%	2.607.165	0,58%	3,97%	452,9	\$ 101.805.077.431,00	0,59%	3,51%	\$ 39.048,19	648
França Metropolitana	Hauts-de-France	Pas-de-Calais	6.694	0,16%	1,22%	1.456.588	0,33%	2,22%	217,6	\$ 43.202.316.085,00	0,25%	1,49%	\$ 29.659,94	890
França Metropolitana	Hauts-de-France	Somme	6.195	0,15%	1,13%	565.278	0,13%	0,86%	91,2	\$ 19.417.403.022,00	0,11%	0,67%	\$ 34.350,18	772
França Metropolitana	Hauts-de-France	Oise	5.891	0,14%	1,07%	831.729	0,19%	1,27%	141,2	\$ 27.103.462.820,00	0,16%	0,93%	\$ 32.586,89	679
França Metropolitana	Hauts-de-France	Aisne	7.411	0,18%	1,35%	524.723	0,12%	0,80%	70,8	\$ 14.658.809.572,00	0,09%	0,51%	\$ 27.936,28	798
<b>TOTAL</b>			<b>31.948</b>	<b>0,78%</b>	<b>5,82%</b>	<b>5.985.483</b>	<b>1,34%</b>	<b>9,12%</b>	<b>187,4</b>	<b>\$ 206.187.068.930,00</b>	<b>1,20%</b>	<b>7,11%</b>	<b>\$ 34.447,86</b>	<b>3787</b>

Fonte: Organizado e elaborado pelo autor (2024).

A tabela metodológica, elaborada para organizar os dados com base nos indicadores e escalas previamente definidos, facilitou uma série de reflexões iniciais significativas e serviu como ensaio e amostragem para realização das tabelas seguintes, com a mesma metodologia no uso das colunas e linhas, e seus referidos indicadores. A disposição sistemática das informações permitiu a obtenção de uma visão preliminar detalhada sobre as similaridades e disparidades existentes entre as áreas de estudo no Brasil e na França. Esse arranjo das linhas e colunas descritos anteriormente, possibilitou a realização de uma comparação direta entre os dados, colocando os indicadores correspondentes em suas respectivas escalas espaciais lado a lado. Este procedimento não só evidenciou as particularidades de cada região, como também forneceu análises mais aprofundadas sobre as dimensões de comparação e daquilo que não pode ser aproximado.

De maneira geral, os dados permitem inferir que a extensão territorial do Mercosul, com 12.977.722 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022), é quase três vezes maior que a da União Europeia, que possui 4.103.987 km<sup>2</sup> (EUROSTAT, 2022). Essa diferença considerável implica desafios significativos para a infraestrutura e a integração regional no Mercosul. A vasta extensão do Mercosul, dispersa geograficamente, aumenta a complexidade logística e a manutenção das redes de transporte. Em contrapartida, a União Europeia, com uma área menor e mais concentrada, beneficia-se de uma infraestrutura de transporte mais integrada e eficiente,

As dificuldades enfrentadas pelo Mercosul afetam diretamente a implementação de políticas supranacionais, como uma política de logística integrada. As disparidades macroeconômicas e estruturais entre os países membros do bloco resultam em diferentes capacidades de infraestrutura logística, investimentos e prioridades nacionais. Essas diferenças tornam desafiadora a criação de um sistema logístico mais integrado e eficiente que atenda a todos os membros de maneira equitativa. A falta de convergência política, caracterizada pela ausência de uma visão unificada sobre o papel do Mercosul e as estratégias nacionais divergentes, impede a coordenação de políticas integradas de logística. As políticas locais/regionais frequentemente entram em conflito com as iniciativas a nível bloco econômico, dificultando a harmonização de normas, regulamentos e procedimentos necessários para uma logística integrada (RIBEIRO, 2018). Por exemplo, a implementação de corredores logísticos que atravessem vários países requer uma cooperação estreita e contínua, algo dificultado pelas constantes mudanças de políticas e governos nos países membros. Além disso, as assimetrias econômicas e a existência da Tarifa Externa Comum (TEC) complicam ainda mais a integração logística. Países com economias menos pujantes, como Paraguai e Uruguai, são mais vulneráveis às flutuações do comércio internacional e têm menos capacidade de investir em

infraestrutura logística avançada. Isso gera uma disparidade significativa na qualidade e eficiência das redes logísticas entre os países membros, prejudicando a coesão do bloco (BANDEIRA, 2015). A instabilidade política e econômica que caracteriza muitos dos países membros também interfere na implementação de políticas logísticas supranacionais. Crises econômicas, como as que têm ocorrido na Argentina e no Brasil, afetam a capacidade dos governos de priorizar e investir em projetos de infraestrutura logística de longo prazo. A incerteza política reduz a confiança e a cooperação entre os membros, essencial para a execução de uma política de logística integrada que transcenda as fronteiras nacionais.

Em contrapartida, a União Europeia (UE), com uma área geograficamente menor e mais concentrada, beneficia-se de uma infraestrutura de transporte e logística mais integrada e eficiente, comparada ao Mercosul, facilitando o comércio e a mobilidade dentro do bloco. A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) é um exemplo claro de como a UE tem promovido a integração logística e de transporte entre seus membros. A RTE-T é uma iniciativa fundamental para melhorar a conectividade e a coesão territorial na Europa. Composta por uma rede abrangente de rodovias, ferrovias, vias navegáveis interiores, aeroportos e portos marítimos, a RTE-T visa reduzir as barreiras físicas, técnicas e regulamentares ao transporte.

No entanto, a governança e a implementação de projetos de infraestrutura enfrentam desafios significativos devido à fragmentação administrativa na Europa. Com um grande número de Estados membros e regiões, a UE lida com uma variedade de sistemas administrativos, legislativos e regulatórios. Essa diversidade pode dificultar a coordenação eficiente e a execução de projetos transfronteiriços. Cada país tem suas próprias prioridades e necessidades, o que pode gerar conflitos e atrasos na implementação de grandes iniciativas de infraestrutura (Rodrigue, 2020).

A coordenação entre os países membros da UE, embora benéfica, nem sempre é perfeita. As diferenças nas regulamentações nacionais e nas normas técnicas, exigências importantes no desenvolvimento da infraestrutura viária comum do bloco podem levar a incompatibilidades e ineficiências. Por exemplo, a interoperabilidade ferroviária enfrenta desafios devido às diferentes bitolas e sistemas de eletrificação utilizados pelos países membros. Essas barreiras técnicas e regulamentares podem aumentar os custos operacionais e diminuir a eficiência dos transportes

Além disso, os processos de harmonização das normas e regulamentos, essenciais para facilitar a operação transfronteiriça (COMISSÃO EUROPEIA, 2014), nem sempre são rápidos ou simples. A uniformidade dos padrões técnicos e operacionais, como os regulamentos para segurança, interoperabilidade ferroviária e infraestrutura rodoviária, é um objetivo contínuo e

que enfrenta resistência de alguns países membros que relutam em adaptar suas normas nacionais.

Os investimentos significativos em infraestrutura, como os promovidos pelo programa Mecanismo Interligar a Europa (Connecting Europe Facility - CEF), são cruciais para eliminar os gargalos e melhorar a conectividade entre regiões periféricas e centrais. No entanto, a alocação de recursos e a implementação de projetos também podem ser afetadas pela fragmentação administrativa e pelas divergências nas prioridades nacionais (EUROPEAN PARLIAMENT, 2019).

Em termos populacionais, o Mercosul contabiliza cerca de 271.724.990 habitantes, enquanto a União Europeia possui uma população absoluta de aproximadamente 446.735.291 pessoas em 2022 (IBGE, 2022; EUROSTAT, 2022). Apesar da maior extensão territorial, o Mercosul abriga uma população significativamente menor do que a União Europeia. A densidade demográfica reflete esses contrastes, com o Mercosul apresentando uma densidade de aproximadamente 20,94 habitantes por km<sup>2</sup> (IBGE, 2022), muito inferior à densidade demográfica da União Europeia, que é de cerca de 108,85 habitantes por km<sup>2</sup> (EUROSTAT, 2022). Esta alta densidade populacional na Europa pode ser vista como um fator que contribui para economias de escala e maior eficiência na prestação de serviços públicos e na infraestrutura urbana. No Mercosul, a menor densidade populacional facilita a expansão urbana e reduz alguns dos problemas associados à alta densidade, mas implica em maiores custos per capita para a provisão de infraestrutura e serviços devido à dispersão geográfica.

No que diz respeito aos indicadores econômicos, o PIB do Mercosul em 2021 foi de aproximadamente 2,27 trilhões de dólares (WORLD BANK, 2021), enquanto a União Europeia apresentou um PIB de cerca de 17,18 trilhões de dólares no mesmo período (EUROSTAT, 2022). A disparidade é notável, com a União Europeia demonstrando uma economia mais sólida. O PIB per capita do Mercosul é de cerca de \$9.112,46 (IBGE, 2022; WORLD BANK, 2021), comparado aos \$38.474,39 da União Europeia (EUROSTAT, 2022). Esta diferença reflete uma maior riqueza individual média na União Europeia, indicando melhores condições de vida e maior capacidade de consumo. No Mercosul, o menor PIB per capita ressalta a necessidade de políticas que promovam o desenvolvimento econômico inclusivo. A relação entre logística e mercados consumidores é crucial em ambos os blocos econômicos. Na União Europeia, a infraestrutura de transporte eficiente facilita o fluxo de capitais, investimentos e mercadorias, potencializando a integração econômica e o acesso aos mercados consumidores. No Mercosul, a menor eficiência logística representa um obstáculo significativo para a movimentação de mercadorias e capital, sublinhando a necessidade de melhorias na

infraestrutura para suportar um crescimento econômico mais equitativo e a dinamização dos mercados internos.

Ao considerar os Estados Nacionais, observa-se que o Brasil, maior país do Mercosul, ocupa uma área de 8.510.418 km<sup>2</sup>, representando 65,6% da área total do bloco (IBGE, 2022). A população brasileira de 203.080.756 habitantes corresponde a 74,7% da população absoluta do Mercosul (IBGE, 2022). A densidade populacional do Brasil é de cerca de 23,86 habitantes por km<sup>2</sup> (IBGE, 2022), baixa em comparação com muitos países da União Europeia. O PIB do Brasil foi de aproximadamente 1,65 trilhões de dólares em 2021 (IBGE, 2022; WORLD BANK, 2021), representando 72,4% do PIB do Mercosul. Este valor é significativamente menor em comparação com o PIB de países líderes na União Europeia, como Alemanha e França, que contribuem de maneira significativa para o PIB total da UE (EUROSTAT, 2022). O PIB per capita do Brasil, de \$8.122,99 (IBGE, 2022), é inferior ao da maioria dos países europeus, refletindo uma menor média de riqueza individual.

As regiões intermediárias no Brasil, que incluem o Distrito Federal, Luziânia-Águas Lindas de Goiás, Itumbiara, Goiânia, Rio Verde, São Luís de Montes Belos-Iporá, Porangatu-Uruaçu, Uberaba, Uberlândia e Patos de Minas (IBGE, 2022), desempenham papéis cruciais no desenvolvimento regional. Essas regiões cobrem grandes áreas com variações significativas em termos geográficos e socioeconômicos, representando aproximadamente 5,91% da área total do Brasil e 3,87% da área total do Mercosul. Por exemplo, a região intermediária de Goiânia é vasta e densamente povoada, enquanto outras regiões podem ser menos densas e mais dispersas. Esta dispersão geográfica torna a logística e o transporte mais desafiadores, com muitas regiões dependentes de rodovias frequentemente em más condições, limitando a eficiência logística. No entanto, essa dificuldade logística também é aproveitada como uma área geoestratégica de conexão de fluxos do interior do país, especialmente no setor do agronegócio, aos pontos de exportação. O Brasil, sendo um dos maiores produtores mundiais de commodities agrícolas, como soja, milho e carne bovina, depende fortemente de uma rede logística eficiente para transportar esses produtos das áreas de produção no interior do país para os portos de exportação. Regiões como Uberaba e Uberlândia, localizadas no Triângulo Mineiro, são exemplos de áreas que funcionam como importantes hubs logísticos. Essas cidades são estratégicas devido à sua localização geográfica central, que facilita o acesso a várias rodovias importantes e ferrovias, conectando-as a portos como Santos, em São Paulo, e Paranaguá, no Paraná. A relação entre logística e mercados consumidores é fundamental para o desenvolvimento dessas regiões. Os projetos logísticos, como a construção e manutenção de rodovias, ferrovias e terminais intermodais, são essenciais para dinamizar essa necessária

eficiência logística. Por exemplo, a Ferrovia Norte-Sul, que corta o Brasil de norte a sul, é um projeto que visa melhorar a conectividade entre as regiões produtoras do Centro-Oeste e os portos do Sudeste e do Norte. Esse tipo de infraestrutura permite que grandes volumes de grãos sejam transportados de forma mais eficiente, reduzindo custos e tempos de entrega.

Além disso, a melhoria da infraestrutura logística nas regiões intermediárias não apenas facilita o transporte de mercadorias para os mercados internacionais, mas também promove o crescimento econômico local. Com uma logística eficiente, empresas podem se estabelecer nessas regiões, criando empregos e estimulando o desenvolvimento econômico. A cidade de Goiânia, por exemplo, tem se beneficiado de investimentos em infraestrutura que melhoram sua conectividade com outras regiões do país, atraindo empresas de logística e distribuição.

Na França, os departamentos como Hauts-de-France são muito menores em área, mas apresentam densidades populacionais mais elevadas e uma infraestrutura logística mais desenvolvida. Hauts-de-France, com uma área de 31.806 km<sup>2</sup> (INSEE, 2021), tem uma densidade populacional de aproximadamente 189 habitantes por km<sup>2</sup> (INSEE, 2022), muito maior que a média das regiões intermediárias no Brasil. Esta alta densidade facilita a prestação de serviços públicos e a implementação de políticas regionais. Além disso, os departamentos franceses beneficiam-se de uma rede de transporte altamente desenvolvida, incluindo estradas, ferrovias e transporte público eficiente, que facilitam o comércio e a mobilidade regional (INSEE, 2022). A infraestrutura logística robusta desses departamentos permite um fluxo eficiente de capitais, investimentos e mercadorias, promovendo a integração econômica e o desenvolvimento regional.

Nas regiões intermediárias, a comparação entre as regiões brasileiras e os departamentos franceses revela que, apesar das diferenças de escala e densidade populacional, ambos compartilham a necessidade de uma infraestrutura eficiente para suportar o desenvolvimento regional. As regiões intermediárias brasileiras, apesar de enfrentarem desafios logísticos, possuem um potencial significativo para crescimento econômico se houver investimentos adequados em infraestrutura. Os departamentos franceses, com sua infraestrutura avançada, servem como exemplos de como a eficiência logística pode impulsionar o desenvolvimento regional.

Embora os dados absolutos forneçam uma visão detalhada das realidades econômicas e populacionais do Mercosul e da União Europeia, compará-los diretamente é desafiador devido às disparidades nas escalas dos blocos econômicos, estados nacionais, departamentos e regiões geográficas intermediárias. O Mercosul, com sua vasta extensão territorial e dispersão populacional, contrasta fortemente com a área mais concentrada e densamente povoada da

União Europeia. Estes desafios são exacerbados quando se analisam unidades administrativas menores, como os departamentos franceses e as regiões intermediárias brasileiras, cujas dimensões brutas apresentam variações significativas.

Por essa razão, a leitura dos dados deve ser feita com a relativização, utilizando a técnica de anamorfose. Esta técnica distorce a base cartográfica de acordo com os indicadores selecionados, permitindo uma visualização que destaca a importância relativa dos fenômenos dentro das realidades de suas escalas específicas. Ao aplicar anamorfozes, é possível aproximar as realidades geográficas e econômicas de maneira mais eficaz, facilitando a compreensão das dinâmicas regionais e a comparação multiescalar.

A relativização dos dados por meio de anamorfozes revela, por exemplo, como a densidade populacional ou o PIB per capita se distribuem de forma desigual dentro e entre os blocos econômicos. Em uma representação anamórfica, as áreas que possuem maior densidade populacional ou maior PIB per capita aparecem mais destacadas, enquanto regiões menos desenvolvidas ou menos povoadas são representadas de forma proporcionalmente menor. Isso permite uma análise crítica e comparativa que leva em conta as peculiaridades de cada região e ajusta as dimensões brutas de forma que se tornem mais comparáveis.

Assim, a técnica de anamorfose não apenas ajusta as distorções espaciais, mas também destaca a importância dos fenômenos dentro de suas escalas. Ela possibilita a comparação multiescalar ao transformar dados brutos em representações visuais que refletem as realidades econômicas e populacionais de maneira proporcional. Essa abordagem é crucial para entender as dinâmicas internas dos blocos econômicos, como a relação entre logística e mercados consumidores no Mercosul e na União Europeia, e como essas dinâmicas influenciam o desenvolvimento regional e a integração econômica.

Todavia, para a criação das anamorfozes, representações gráficas que enfatizam determinadas características dos dados, é imprescindível dispor de informações detalhadas em todas as escalas de análise: bloco econômico, Estado nacional, unidades de federação e regiões geográficas intermediárias. Esse detalhamento permite deformar toda a superfície espacial das escalas de representação de forma coerente e precisa. Contudo, a ausência de dados consolidados para as regiões intermediárias pelo IBGE exige a elaboração de tabelas com a mesma metodologia empregada anteriormente (linhas com a escala e colunas com os mesmos dados comparativos), abrangendo todos os municípios brasileiros e as unidades NUTS 3 europeias, o nível mais granular da pesquisa.

No contexto brasileiro, a metodologia aplicada utilizou dados do IBGE, os quais foram fundamentais para sistematizar os dados dos municípios, que, por sua vez, serviram de base

para a construção das regiões geográficas intermediárias, unidades federativas e, finalmente, a configuração nacional. Esse processo envolveu a consolidação de dados municipais, que posteriormente foram agrupados para formar as regiões intermediárias do IBGE e unidades federativas conforme a hierarquia administrativa do país.

Na Europa, os dados provenientes do Eurostat referentes às unidades NUTS 3 foram agregados para formar as unidades NUTS 2 e NUTS 1, seguindo a administração e divisão regional até alcançar o bloco econômico da União Europeia. Esse procedimento permitiu uma análise comparativa detalhada entre as diferentes escalas territoriais, respeitando a organização administrativa e a densidade dos dados disponíveis.

Para realizar a comparação entre os municípios brasileiros e as unidades NUTS 3 da Europa, foi fundamental selecionar dados que fossem não apenas recentes, mas também completos e comparáveis. Os dados apresentados nas tabelas refletem uma abordagem criteriosa, onde cada indicador foi escolhido para garantir uma análise detalhada e precisa das condições locais. Este processo visou proporcionar uma base sólida para o estudo das escalas comparativas entre as duas regiões.

A coleta das informações e sua sistematização nas tabelas baseou-se nos dados e indicadores mais recentes e considerando a disponibilização completa para todos os municípios brasileiros e NUTS 3 da Europa, a fim de completar as informações dos indicadores organizado na tabela, como mostrado anteriormente. Assim, garantiu-se que fossem utilizados os indicadores completos dos municípios brasileiros e das unidades NUTS 3 da Europa (ambas, base para compor o estudo ao formar as demais escalas comparativas). Além disso, a escolha contou com o cruzamento de razão de três critérios: a) a atualidade dos dados (dados mais recentes); b) sua completude – municípios brasileiros e das unidades NUTS 3 europeias, optou-se por utilizar os dados mais completos disponíveis – c) priorizou-se a utilização de dados de anos próximos para garantir a comparabilidade temporal entre os dois países.

A curadoria desses dados permitiu a formação das regiões geográficas intermediárias e a subsequente análise dos estados e do Brasil como um todo. Da mesma forma, os dados completos mais recentes dos NUTS 3 europeus foram coletados, considerando as especificidades dos indicadores escolhidos para a comparação e formação do NUTS 2 e NUTS 1. Essa abordagem assegura que as comparações entre as regiões intermediárias do Brasil e da França sejam baseadas em informações atualizadas, fundamentais para a realização da anamorfose.

Algumas considerações devem ser expostas para elucidação, sobretudo sobre a escolha dos anos dos dados e a obtenção deles. Para o Brasil, a extensão territorial das regiões

intermediárias obteve-se a partir da soma absoluta dos municípios que pertencem a cada uma delas, utilizando os dados fornecidos pelo IBGE. A fonte utilizada consiste no portal "IBGE - Cidades", na seção "Extensão Territorial" (IBGE, 2022)<sup>69</sup>. No caso da França, os dados foram obtidos a partir do documento "*Chiffres-Clés des départements des Hauts-de-France*" (INSEE, 2021)<sup>70</sup>.

Em relação ao número de habitantes das regiões geográficas intermediárias no Brasil, este foi calculado somando a população dos municípios que as compõem, com base nos dados do Censo Demográfico de 2022 do IBGE (2022)<sup>71</sup>. Para a França, os dados populacionais foram extraídos de 2022 da série histórica do INSEE, cobrindo o período de 1975 a 2023 (INSEE, 2023)<sup>72</sup>. A densidade demográfica das regiões intermediárias no Brasil foi calculada dividindo o número de habitantes pela extensão territorial em quilômetros quadrados, com dados obtidos do IBGE (2022)<sup>73</sup>. Na França, a densidade demográfica foi calculada utilizando o número de habitantes dos departamentos em 2022 e a extensão em quilômetros quadrados, conforme divulgado pelo INSEE (2022)<sup>74</sup>. Essa métrica é crucial para entender a distribuição populacional associado com a densidade das infraestruturas em áreas de diferentes densidades.

Os dados de Produto Interno Bruto (PIB) para os municípios brasileiros foram obtidos do IBGE, referentes ao ano de 2020<sup>75</sup>, e convertidos em dólar americano com base na taxa de

---

<sup>69</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades; Extensão Territorial, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>70</sup> INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES. Chiffres-Clés des départements des Hauts-de-France, 2021. Disponível em: <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/irecontenu/telechargement/87122/560167/file/Chiffres%20C1%C3%A9%20HdF%20-%20V2.pdf>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>71</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades; Censo Demográfico, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>72</sup> INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES. Estimation de la population - Séries par région, département, sexe et âge de 1975 à 2023. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>73</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades; Censo Demográfico, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>74</sup> INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=REG-32+DEP-02+DEP-59+DEP-60+DEP-62+DEP-80>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>75</sup> Os dados de 2020 do PIB dos municípios brasileiros foram divulgados em 2022 e constam como os últimos dados econômicos municipais oficiais até a obtenção final de dados desta pesquisa, em dezembro de 2023. Existem dados de PIB atualizados de 2021 para macrorregiões do Brasil e Unidades Federativas disponibilizados no Sistema de Contas Regionais do IBGE (IBGE, 2021). Em 15 de dezembro de 2023, o IBGE divulgou os dados atualizados do PIB dos municípios de 2021.

câmbio anual média de 2020, conforme divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2020)<sup>76 77</sup>. A taxa de câmbio utilizada foi 1 USD (dólar americano) = 5,1558 BRL (real brasileiro), média da taxa de conversão em 2020. Na França, os dados de PIB foram extraídos do Eurostat para o ano de 2021<sup>78</sup> – ano mais recente da série histórica com dados do NUTS 3 completos – e convertidos em dólar americano utilizando a taxa de câmbio média anual de 2021, conforme divulgado pelo Banco Central Europeu (EUROSTAT, 2021)<sup>79</sup>. A taxa de câmbio utilizada foi 1 EUR (euro) = 1,1827 USD (dólar americano). A conversão dos valores de PIB para uma moeda comum facilita a comparação econômica entre as regiões dos dois países, destacando disparidades e similaridades em termos de desenvolvimento econômico.

Para o Brasil, o PIB per capita foi calculado dividindo o PIB das regiões intermediárias, convertido em dólar, pela população absoluta disponibilizada pelo último censo de 2022, com dados do IBGE (2022)<sup>80</sup>. Na França, o PIB per capita foi obtido dividindo o PIB dos departamentos pelo número de habitantes, utilizando dados do Eurostat (2021)<sup>81</sup> e do INSEE. Esta medida é fundamental para avaliar o nível de prosperidade e qualidade de vida das populações em diferentes regiões, refletindo não apenas a produção econômica, mas também a distribuição dessa riqueza entre os habitantes.

O número de municípios das regiões intermediárias no Brasil foi verificado com base na divisão administrativa fornecida pelo IBGE (2022)<sup>82</sup>. Para a França, os dados foram obtidos

---

<sup>76</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Produto Interno Bruto dos Municípios, 2020 e IBGE - Cidades, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>77</sup> Os valores de PIB são disponibilizados por municípios e foram somados para obter o valor de região intermediária do IBGE. Esses valores foram convertidos em dólar americano, tendo como base a média da taxa de câmbio anual de 2020 (Real R\$ / Dólar Americano US\$) 1\$ = R\$ 5,1558 divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. <http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?serid=31924>

<sup>78</sup> EUROSTAT. Produit intérieur brut (PIB) aux prix courants du marché par région NUTS 3, 2021. Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA\\_10R\\_3GDP/default/table?lang=fr](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA_10R_3GDP/default/table?lang=fr). Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>79</sup> Os valores do PIB foram convertidos em dólar americano, tendo como base a média da taxa de câmbio anual de 2021 (Euro € / Dólar Americano US\$) 1 € = \$ 1.1827 divulgado pelo Banco Central Europeu. Link: [https://www.ecb.europa.eu/stats/policy\\_and\\_exchange\\_rates/euro\\_reference\\_exchange\\_rates/html/eurofxref-graph-usd.fr.html](https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-usd.fr.html)

<sup>80</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades; Censo Demográfico, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>81</sup> EUROSTAT. Produit intérieur brut (PIB) aux prix courants du marché par région NUTS 3, 2021. Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA\\_10R\\_3GDP/default/table?lang=fr](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/NAMA_10R_3GDP/default/table?lang=fr). Acesso em: 12 de jun. de 2024.

<sup>82</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades; Divisão Administrativa, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 12 de jun. de 2024.

do INSEE (2023)<sup>83</sup>. A comparação do número de unidades administrativas entre os dois países revela as diferenças estruturais na organização territorial e administrativa, influenciando diretamente a governança regional e a implementação de políticas públicas.

A organização da Tabela 5 serviu como exercício metodológico para este processo de sistematização dos dados, e que foi ampliada para incluir todos os municípios brasileiros e as unidades NUTS 3 da Europa.

Utilizando esses mesmos indicadores nas colunas e diferentes escalas espaciais nas linhas, a tabela possibilitou uma comparação detalhada entre as várias escalas, como as regiões intermediárias do Brasil e os departamentos franceses, além dos municípios brasileiros e das comunas francesas, revelando padrões e variações significativas que são essenciais para uma análise comparativa. Devido à densidade de informações e à necessidade de uma organização clara do texto, essas tabelas estão disponíveis na seção do texto intitulada "Apêndice", onde se encontram detalhadamente apresentadas para consulta e referência.

Com as tabelas prontas, passou-se a criar os mapas de anamorfose. Estes mapas foram elaborados para proporcionar uma visualização mais precisa das desigualdades e semelhanças entre as regiões analisadas, ajustando a representação cartográfica de acordo com os indicadores econômicos e populacionais. A técnica de anamorfose permitiu que áreas com maior densidade populacional, maior PIB per capita ou outros indicadores relevantes fossem ampliadas proporcionalmente, enquanto regiões com menores valores fossem reduzidas. Isso proporcionou uma nova perspectiva sobre a distribuição dos fenômenos estudados, facilitando a identificação de padrões e tendências que poderiam não ser evidentes em representações cartográficas tradicionais.

A anamorfose é uma técnica cartográfica que distorce a base do mapa de acordo com um conjunto de indicadores específicos. Em vez de representar o território de maneira proporcional à sua área geográfica real, a anamorfose ajusta o tamanho das regiões para refletir a importância relativa de um dado indicador, como a densidade populacional ou o PIB per capita. Esta abordagem permite que áreas de maior relevância econômica ou populacional sejam visualmente ampliadas, enquanto áreas de menor relevância sejam reduzidas. Este método facilita a visualização de disparidades e similaridades que podem ser difíceis de perceber em mapas convencionais.

Como indica Archela e Théry (2008), a técnica de anamorfose gera figuras disformes conforme um tema específico. Nessa técnica, a unidade espacial será distorcida em razão de um

---

<sup>83</sup> INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/cog/region/REG32-hauts-de-france>

valor (dado) adicionado, mantendo relações topológicas entre unidades contíguas, porém com área distorcida. Ou também esse espaço será distorcido em razão de relação entre pontos nos espaços, como distancias, tempo de deslocamento, fluxos e etc.

Archela e Théry (2008, on-line) definem que:

Anamorfose é uma figura aparentemente disforme que, por reflexão num determinado sistema óptico produz uma imagem regular do objeto que representa, a anamorfose cartográfica ou geográfica é uma figura que expõe o contorno dos espaços representados de forma distorcida para realçar o tema. A área das unidades espaciais é alterada de forma proporcional ao respectivo valor, mantendo-se as relações topológicas entre unidades contíguas. Por exemplo, numa carta que represente a distribuição geográfica da densidade populacional, as áreas dos municípios podem ser ampliadas ou reduzidas de acordo com o afastamento daquele parâmetro em relação à média [...] Em outros casos, a distorção do espaço é realizada de acordo com o valor de certos tipos de relação espacial entre lugares, tais como a distância medida ao longo das estradas ou o tempo de deslocamento gasto para percorrer essa distância.

Considerando a dimensão das diversas escalas da ação da logística e o *emboîtement des échelles* inerente a esse processo, onde a integração e a sobreposição de diferentes níveis espaciais se manifestam de maneira articulada, e onde o "encaixe de escalas" refere-se à forma como diferentes escalas geográficas se inter-relacionam e se sobrepõem, criando um mosaico de influências e interações que afetam a organização espacial e a distribuição de fluxos logísticos, é necessário entender que a utilização da técnica de anamorfose é justificada pela necessidade de relativizar a comparação e os dados em três níveis distintos.

Primeiramente, a relativização entre as duas regiões intermediárias estudadas é essencial para identificar e analisar as disparidades econômicas e demográficas. Ao comparar, por exemplo os dados entre as regiões, como região mais rica e uma menos rica, bem como uma região mais populosa e uma menos populosa, é possível observar como essas diferenças fundamentais influenciam a infraestrutura logística e a eficiência na distribuição dos fluxos de mercadorias. Regiões mais ricas tendem a possuir melhor infraestrutura logística, mais investimentos em tecnologia e maior capacidade de movimentação de mercadorias, enquanto regiões menos ricas enfrentam desafios significativos relacionados à falta de recursos e infraestrutura inadequada. Da mesma forma, regiões mais populosas podem ter uma demanda logística mais complexa devido ao maior consumo e necessidade de abastecimento contínuo, comparadas às regiões menos populosas.

Em segundo lugar, a relativização dentro do contexto geográfico nacional e dos blocos econômicos é vital para compreender como a localização e a integração com os blocos econômicos afetam a logística em cada região intermediária. Cada região deve ser analisada em sua situação geográfica específica dentro de seus respectivos países e blocos econômicos. Por

exemplo, uma região situada próxima a um centro econômico significativo, como Paris na França ou São Paulo no Brasil, terá características logísticas diferentes de uma região menos central. A proximidade a centros econômicos importantes geralmente implica em melhor infraestrutura, mais rotas de transporte e maior conectividade com outras regiões, enquanto regiões periféricas podem enfrentar desafios de acessibilidade e integração. Além disso, a análise da posição das regiões dentro dos blocos econômicos, como o Mercosul para o Brasil e a União Europeia para a França, permite entender como as políticas e a infraestrutura supranacional influenciam a logística local e regional.

Por último, a relativização no contexto do *emboîtement d'échelle* (encaixe de escalas) envolve comparar regiões de diferentes tamanhos e níveis de importância dentro de seus blocos econômicos e contextos globais. Esta relativização é crucial para identificar como as funções logísticas e as influências de cada região variam conforme a escala espacial considerada. Por exemplo, uma pequena região dentro do Mercosul pode desempenhar um papel específico no transporte de commodities agrícolas, enquanto uma grande região dentro da União Europeia pode ser um hub logístico crucial para o comércio internacional. Regiões intermediárias no Brasil e na França, embora inseridas em contextos globais semelhantes, podem ter papéis logísticos distintos devido à sua localização, infraestrutura e políticas regionais. Entender essas variações permite uma análise mais precisa das dinâmicas logísticas e da organização espacial.

A relativização dos dados permite associar com a multiescalaridade e dos encaixes das escalas, pois os dados absolutos não capturam e não demonstram espacialmente e adequadamente as complexas relações, interdependências e influências entre os diferentes níveis espaciais. A anamorfose com essa relativização, ajusta a representação espacial, possibilitando uma análise mais precisa e coerente das interações logísticas, ao considerar as especificidades, dinâmicas e temas de cada escala.

Estudos anteriores, como a pesquisa sobre anamorfozes de estados brasileiros publicada por Théry (2020)<sup>84</sup>, demonstra-se a eficácia desta técnica em revelar padrões e tendências que são menos destacados, ou até mesmo ausentes em representações cartográficas tradicionais. Este estudo, ao analisar os estados brasileiros e sua distribuição da população, demonstra como a anamorfose pode ser uma ferramenta para visualização de desigualdades regionais, permitindo uma compreensão mais profunda das dinâmicas socioeconômicas, demográficas e etc. Assim, a técnica de anamorfose não apenas ajusta as distorções espaciais, mas também destaca a importância dos fenômenos dentro de suas escalas. Ela possibilita a comparação

---

<sup>84</sup> THÉRY, Hervé. Anamorphoses d'États brésiliens. Braises. In: BRAISES., 7 jun. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.58079/m4p2>. Acesso em: 13 de jun. de 2024.

multiescalar ao transformar dados brutos em representações visuais que refletem as realidades econômicas e populacionais de maneira proporcional

A técnica de anamorfose, ao distorcer a base cartográfica de acordo com os indicadores selecionados, oferece uma visão mais ilustrada das desigualdades e semelhanças entre as regiões analisadas. Ao ajustar a representação cartográfica, as áreas com maior relevância econômica ou populacional são visualmente ampliadas, enquanto regiões com menores valores são reduzidas, facilitando a identificação de padrões e tendências que poderiam não ser evidentes em representações convencionais.

A comparação das escalas espaciais entre o Mercosul e a União Europeia, os Estados Nacionais do Brasil e da França, e as regiões intermediárias de ambos os países permite visualizar o mesmo sistema de mensuração do território comparando suas dimensões escalares, o que foi feito pelos mapas anteriores. Ao colocar essas escalas lado a lado, a técnica de anamorfose ajusta a base cartográfica para que cada região seja representada de acordo com os mesmos indicadores. Isso permite uma visualização mais coerente das disparidades e similitudes, proporcionando uma compreensão mais clara das dinâmicas regionais em diferentes contextos geográficos.

Assim, a técnica de anamorfose é aplicada para comparar a *situação geográfica* dentro dos mercados regionais do Mercosul e da União Europeia. Esta abordagem demonstra como visualizar o território através do jogo de escalas, um conceito fundamental na compreensão da globalização. A ideia de "*emboîtement des échelles*", ou seja, a integração de diferentes escalas espaciais, é central para esta análise multiescalar. A técnica de anamorfose permite que as dimensões dos territórios sejam ajustadas para refletir suas interconexões dentro dos mercados regionais, evidenciando como diferentes níveis de análise se integram e interagem. Essa abordagem é crucial para entender como a logística e a infraestrutura de transporte se organizam e se desenvolvem em resposta às necessidades dos mercados regionais e globais, articulando essas regiões de estudo tão diferentes, porém funcionais na mesma lógica, ou próximas, pela globalização.

Para elaborar as cartas de anamorfose, foram integrados os dados das dimensões escalares comparativas determinadas anteriormente, as escalas espaciais administrativas correspondentes, as quais ofereceram as bases para distorção de seus limites a partir de indicadores comparativos. Dessa maneira, utilizando um método de cruzamento rigoroso para garantir a precisão e a relevância das informações representadas, foram elaborados cinco mapas de anamorfofos.

O primeiro mapa de anamorfose aborda a "Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais" a partir dos dados que compõe a Dimensão Escalar 1. Este mapa emprega uma escala espacial administrativa comparativa focada nos blocos econômicos do Mercosul e da União Europeia e adicionalmente o Reino Unido devido a dinâmica econômica com o mercado europeu e a localização estratégica de Hauts-de-France. A unidade espacial é distorcida em função do valor do PIB total em 2021, medido em dólares americanos (US\$), dos países que compõem esses blocos econômicos. A coloração dos países é baseada no PIB per capita de 2020, também em dólares americanos (US\$), permitindo uma visualização diferenciada das disparidades econômicas entre as regiões em duas razões (PIB e PIB per capita diante da diferença da distorção das áreas e coloração).

Na Dimensão Escalar 2, foram produzidos dois mapas. O primeiro mapa aborda a "Riqueza Econômica Geral dos Estados Nacionais", comparando os estados nacionais do Brasil e da França. A distorção espacial é realizada pelo PIB total em 2021 das Unidades Federativas do Brasil e NUTS01 da Europa. Para colorir as unidades, utilizou-se o PIB per capita de 2020 em reais (R\$) para o Brasil e euros (€) para a Europa. O segundo mapa da mesma dimensão foca na "Demografia dos Estados Nacionais", onde a distorção espacial é baseada na população absoluta dos Estados Federativos do Brasil e NUTS01 da Europa. A coloração reflete a densidade demográfica medida em habitantes por quilômetro quadrado, proporcionando uma análise detalhada das características populacionais das regiões comparadas.

O quarto mapa, referente à Dimensão Escalar 3, trata da "Governança Territorial". Este mapa adota uma escala espacial das regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa. Aqui, a distorção espacial é baseada no número de municípios em cada região intermediária em 2022, e a coloração reflete a área média dos municípios em quilômetros quadrados (km<sup>2</sup>), permitindo uma compreensão das variáveis de governança e organização territorial.

O quinto e último mapa, na Dimensão Escalar 4, analisa a "Densidade das Redes Logísticas". Este mapa também utiliza as regiões geográficas intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa como unidades espaciais comparativas. A distorção é aplicada com base no comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) em quilômetros (km) para cada região intermediária e NUTS 3, enquanto a coloração se dá pela densidade dessas redes, medida em metros de redes por quilômetro quadrado, segundo dados de 2021.

Com o objetivo de tornar mais fácil a visualização da metodologia e processos para compor o mapa de anamorfose, foram elaborados dois instrumentos: o Quadro 6 que contém a organização da composição dos mapas de anamorfose com os indicadores comparativos,

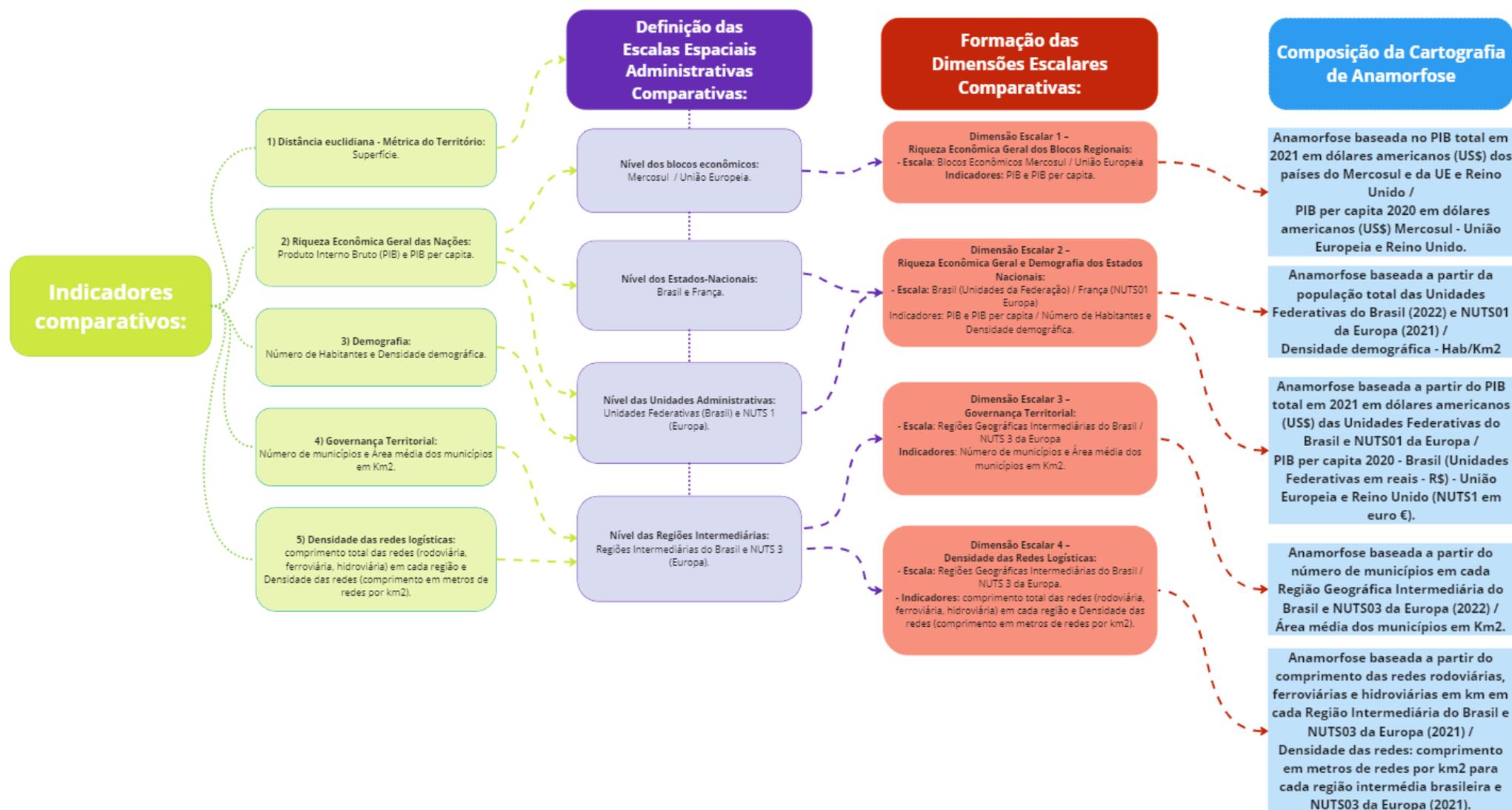
escalas espaciais e dimensões escalares utilizadas na geração de cada mapa, e o Fluxograma 3, que mostra, de maneira mais visual esse processo de confecção cartográfica. O Quadro 6 e o Fluxograma 3 estão disponíveis abaixo.

**Quadro 6** – Organização da confecção dos mapas de anamorfose a partir dos indicadores comparativos, escalas espaciais e dimensões escalares utilizadas.

CARTOGRAFIA DE ANAMORFOSE	DIMENSÃO ESCALAR COMPARATIVA	ESCALA ESPACIAL ADMINISTRATIVA COMPARATIVA	INDICADORES COMPARATIVOS	BRASIL	FRANÇA	UNIDADE ESPACIAL DISTORCIDA EM RAZÃO:	UNIDADE ESPACIAL COLORIDA EM RAZÃO:
Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais (2020-2021)	Dimensão Escalar 1 <b>Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais.</b>	Blocos econômicos (Mercosul e União Europeia).	Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita.	Mercosul	União Europeia	PIB total em 2021 em dólares americanos (US\$) dos países do Mercosul e da UE e Reino Unido.	PIB per capita 2020 em dólares americanos (US\$) Mercosul-União Europeia e Reino Unido.
Riqueza Econômica Geral: Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 Europa (2021-2022)	Dimensão Escalar 2 <b>Riqueza Econômica Geral e Demografia dos Estados Nacionais.</b>	Estados-Nacionais (Brasil e França Metropolitana).	PIB, PIB per capita, número de habitantes e densidade demográfica.	Unidades Federativas	NUTS 1	PIB total em 2021 em dólares americanos (US\$) das Unidades Federativas do Brasil e NUTS01 da Europa	PIB per capita 2020 - Brasil (Unidades Federativas em reais - R\$) - União Europeia e Reino Unido (NUTS1 em euro €)
Demografia dos Estados Nacionais: Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 Europa (2021-2022)						População absoluta das Unidades Federativas do Brasil (2022) e NUTS01 da Europa (2021)	Densidade demográfica - Hab./Km <sup>2</sup> das Unidades Federativas do Brasil (2022) e NUTS01 da Europa (2021)
Governança Territorial: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 Europa (2022)	Dimensão Escalar 3 <b>Governança Territorial.</b>	Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa.	Número de municípios e a área média dos municípios em quilômetros quadrados (km <sup>2</sup> ).	Regiões Geográficas Intermediárias	NUTS 3	Número de municípios em cada Região Geográfica Intermediária do Brasil e NUTS03 da Europa (2022)	Área média dos municípios em Km <sup>2</sup>
Densidade das Redes Logísticas: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 Europa (2021)	Dimensão Escalar 4 <b>Densidade das Redes Logísticas.</b>		Comprimento total das redes (rodoviária, ferroviária, hidroviária) e densidade dessas redes (comprimento em metros de redes por quilômetro quadrado).	Regiões Geográficas Intermediárias	NUTS 3	Comprimento das redes rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias em km em cada Região Intermediária do Brasil e NUTS03 da Europa (2021)	Densidade das redes: comprimento em metros de redes por km <sup>2</sup> para cada região intermédica brasileira e NUTS03 da Europa (2021)

Fonte: elaborado pelo autor (2024).

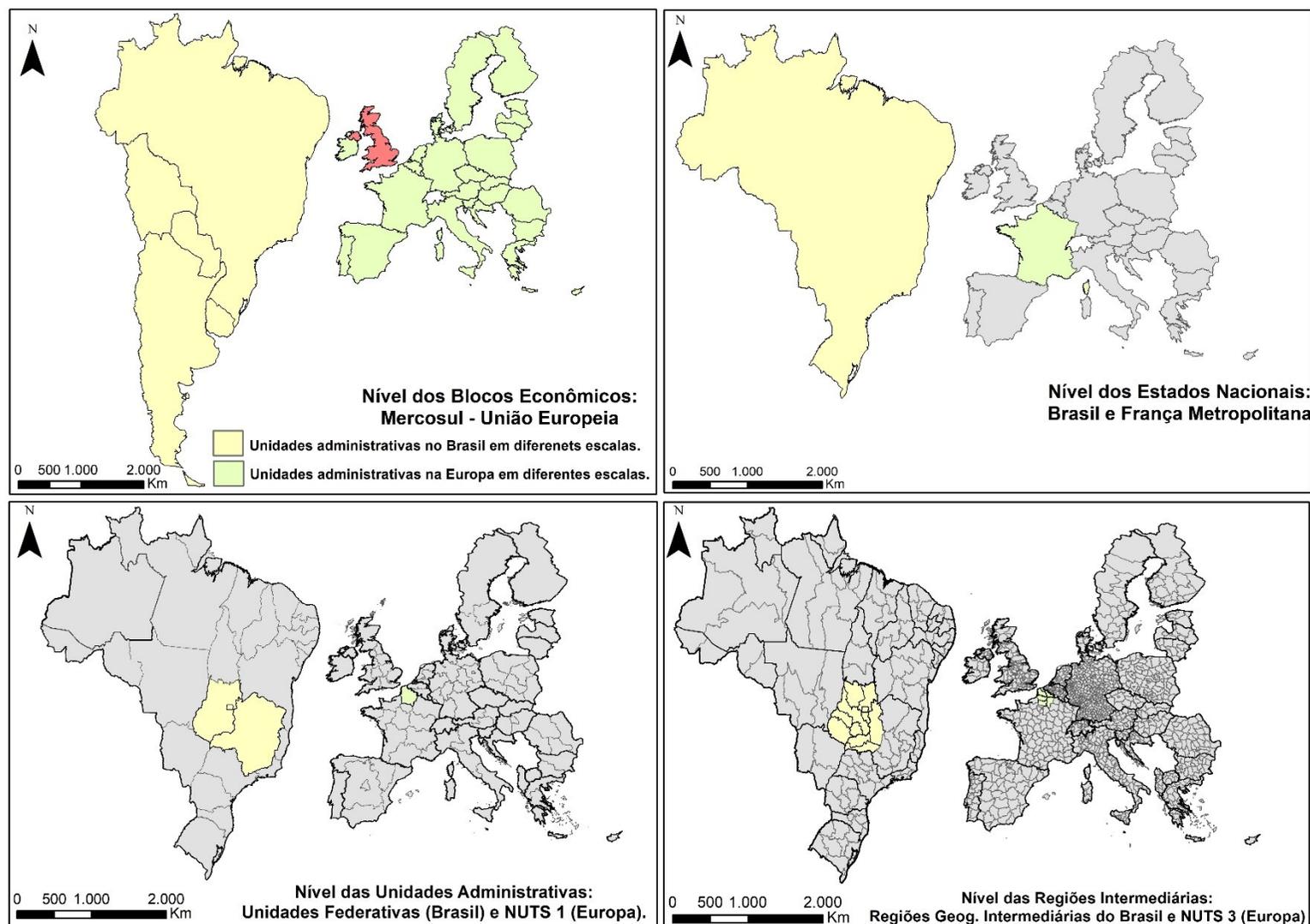
**Fluxograma 3** – Processo da metodologia de confecção dos mapas de anamorfose, considerando a relação entre os indicadores comparativos, escalas espaciais e dimensões escalares utilizadas.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Com o objetivo de recuperar as feições dos territórios que foram distorcidos para a criação dos mapas de anamorfose, foi organizada a composição a seguir (Figura 28) com a escala espacial administrativa comparativa em seus níveis. A partir disso, a representação cartográfica, alimentada por dados, em escala variável, resultará na unidade espacial distorcida em razão de diversos indicadores: PIB total em 2021 em dólares americanos (US\$) dos países do Mercosul e da União Europeia (UE) e Reino Unido, PIB total das Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa, população absoluta das Unidades Federativas do Brasil (2022) e NUTS 1 da Europa (2021), número de municípios em cada Região Geográfica Intermediária do Brasil e NUTS 3 da Europa (2022), e o comprimento das redes rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias em quilômetros em cada Região Intermediária do Brasil e NUTS 3 da Europa (2021). Simultaneamente, as unidades espaciais distorcidas são colorida em razão do PIB per capita em 2020 em dólares americanos (US\$) para Mercosul, União Europeia e Reino Unido, PIB per capita em 2020 para as Unidades Federativas do Brasil (em reais - R\$) e NUTS 1 da União Europeia e Reino Unido (em euros - €), densidade demográfica (hab./km<sup>2</sup>) para as Unidades Federativas do Brasil (2022) e NUTS 1 da Europa (2021), área média dos municípios em km<sup>2</sup>, e densidade das redes (comprimento em metros de redes por km<sup>2</sup>) para cada região intermediária brasileira e NUTS 3 da Europa (2021). Esta abordagem permite uma análise relacional das características geográficas e socioeconômicas das regiões estudadas, fornecendo uma visualização clara das complexidades territoriais e das interconexões existentes entre os diferentes níveis de escala.

**Figura 28** – Composição com a escala espacial administrativa comparativa em seus níveis na geração dos mapas de anamorfose.



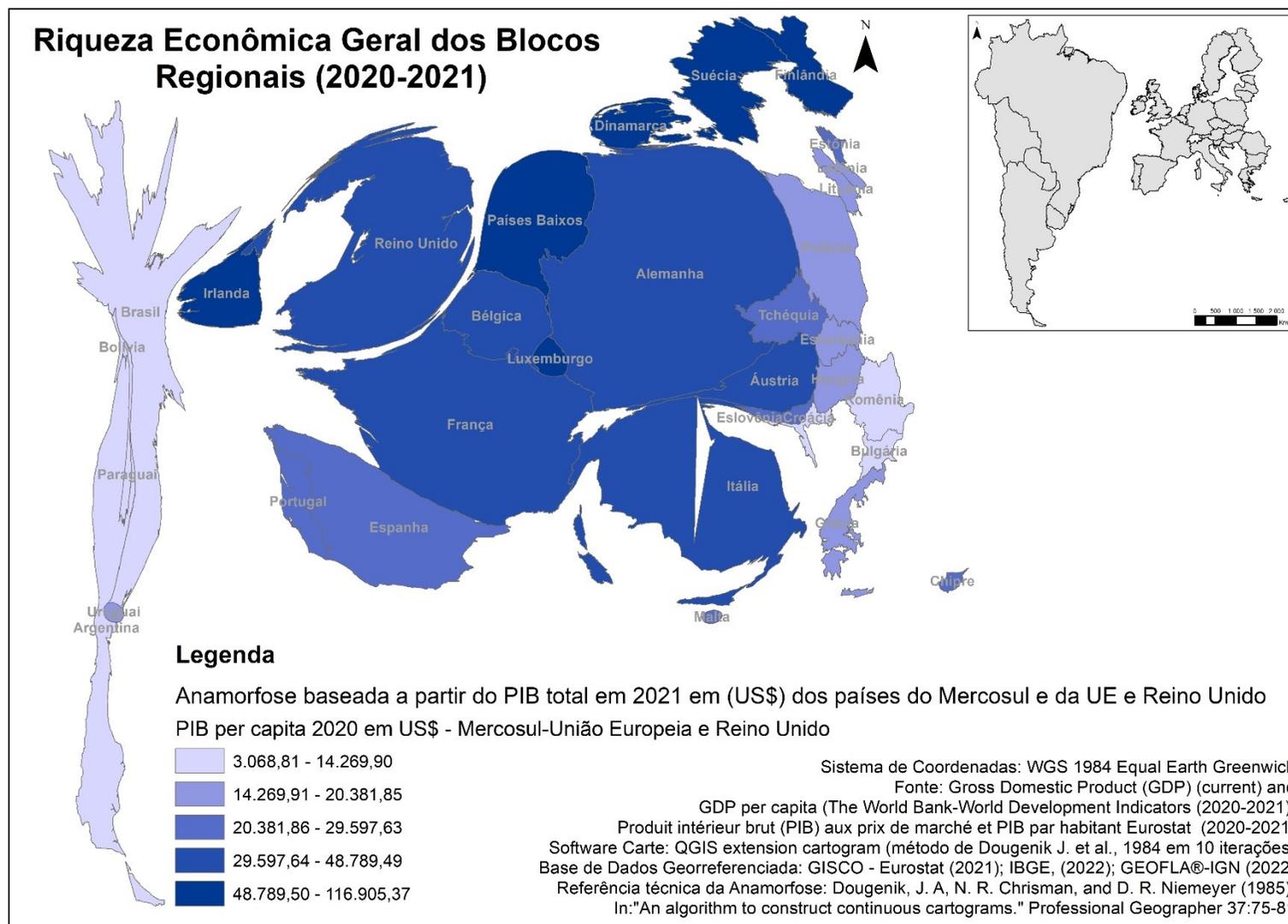
Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Face ao exposto, ao empregar a metodologia descrita anteriormente, possibilitou-se a geração dos cinco mapas de os mapas de anamorfose, os quais são fundamentais no prosseguimento das análises entre as regiões intermediárias no Brasil e na França.

Assim, a Figura 29 abaixo, representa o mapa de anamorfose intitulado "Riqueza Econômica Geral dos Blocos Regionais (2020-2021)". Ele distorce as áreas geográficas dos países com base no valor do PIB total de 2021, medido em dólares americanos (US\$). Adicionalmente, a coloração dos países é baseada no PIB per capita de 2020, também em dólares americanos (US\$), permitindo uma visualização diferenciada das disparidades econômicas entre as regiões.

Este mapa integra a Dimensão Escalar 1 da tese, focada na comparação entre os blocos econômicos do Mercosul e da União Europeia, e inclui o Reino Unido devido à sua dinâmica econômica e localização estratégica, particularmente relevante para a região de Hauts-de-France. A combinação de distorção espacial e coloração permite analisar de maneira visualmente clara as diferenças e semelhanças na distribuição de riqueza econômica entre os países desses blocos regionais.

Figura 29 – Anamorfose dos blocos regionais, Mercosul e União Europeia a partir do PIB e PIB per capita (US\$) em 2020-2021.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A análise do mapa de anamorfose da Figura 29 possibilita criar conexões entre a riqueza econômica e infraestrutura logística nas regiões estudadas. A técnica de anamorfose distorce os países proporcionalmente ao seu PIB total, destacando as nações mais economicamente poderosas. Países da Europa Ocidental do bloco como Alemanha, França, Bélgica e Países Baixos aparecem ampliados, indicando suas economias bem estruturadas dentro da União Europeia em contraste com o leste europeu – alguns dos quais antes pertencentes da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas – com economias ainda em processo de desenvolvimento econômico. A coloração mais escura desses países reflete também um PIB per capita elevado, sugerindo um padrão de vida mais alto e uma infraestrutura econômica bem desenvolvida, marcadamente diferente do leste da Europa.

Ademais, a inclusão do Reino Unido no mapa, mesmo após sua saída da União Europeia, sublinha sua importância econômica regional e sua localização estratégica, especialmente em relação à região de Hauts-de-France. O Reino Unido, com sua distorção notável e coloração escura, denota uma economia forte com um alto PIB per capita. Esta proximidade e conexão logística com Hauts-de-France destacam a importância de uma infraestrutura de transporte eficiente para manter fluxos de mercadorias consistentes e integrar os mercados locais aos globais.

Esta infraestrutura das redes de transportes, como rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos e portos, é essencial para suportar a logística eficiente de transportes, que, por sua vez, sustenta o alto poder de compra e a capacidade de absorção de mercadorias, uma vez que no contexto do modo de produção capitalista, a circulação é uma característica inerente e fundamental da acumulação, conforme exposto em Marx (1988)<sup>85</sup>.

A análise dos países do Mercosul, como Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia, revela uma distorção menos pronunciada entre seus países membros em comparação com seus pares europeus, refletindo economias menores. O Brasil, apesar de ter o maior PIB total da região – cerca de 72% do bloco (IBGE, 2022) – ainda aparece menos destacado no mapa. Esta distorção menor destaca a disparidade econômica entre os blocos e sugere, para ao tema da tese, uma menor capacidade logística para suportar um elevado fluxo de mercadorias e integração

---

<sup>85</sup> Nesse contexto, Marx (1988) argumenta que a circulação de mercadorias e capital é essencial para a reprodução contínua do capital. O ciclo de circulação do capital, descrito por Marx, envolve várias fases: a compra de mercadorias e força de trabalho, a produção e a venda dos produtos resultantes. Esse ciclo é crucial para a reprodução do modo de produção capitalista, pois possibilita a realização de lucro e o reinvestimento contínuo no processo produtivo (MARX, 1988). Assim, em sua teoria, a circulação não é um processo isolado, mas está intrinsecamente ligada ao processo produtivo. Sem a circulação, o capital não pode realizar seu valor, impedindo a acumulação de mais capital. Esse processo de transformação constante de mercadorias em dinheiro e vice-versa garante a continuidade da produção e a valorização do capital, evidenciando a interdependência entre circulação e produção no capitalismo.

eficiente aos mercados internacionais. A coloração mais clara dos países do Mercosul, indicando um PIB per capita relativamente baixo, revela um poder de compra menor e uma infraestrutura logística menos desenvolvida, o que afeta diretamente a eficiência no transporte e a competitividade econômica.

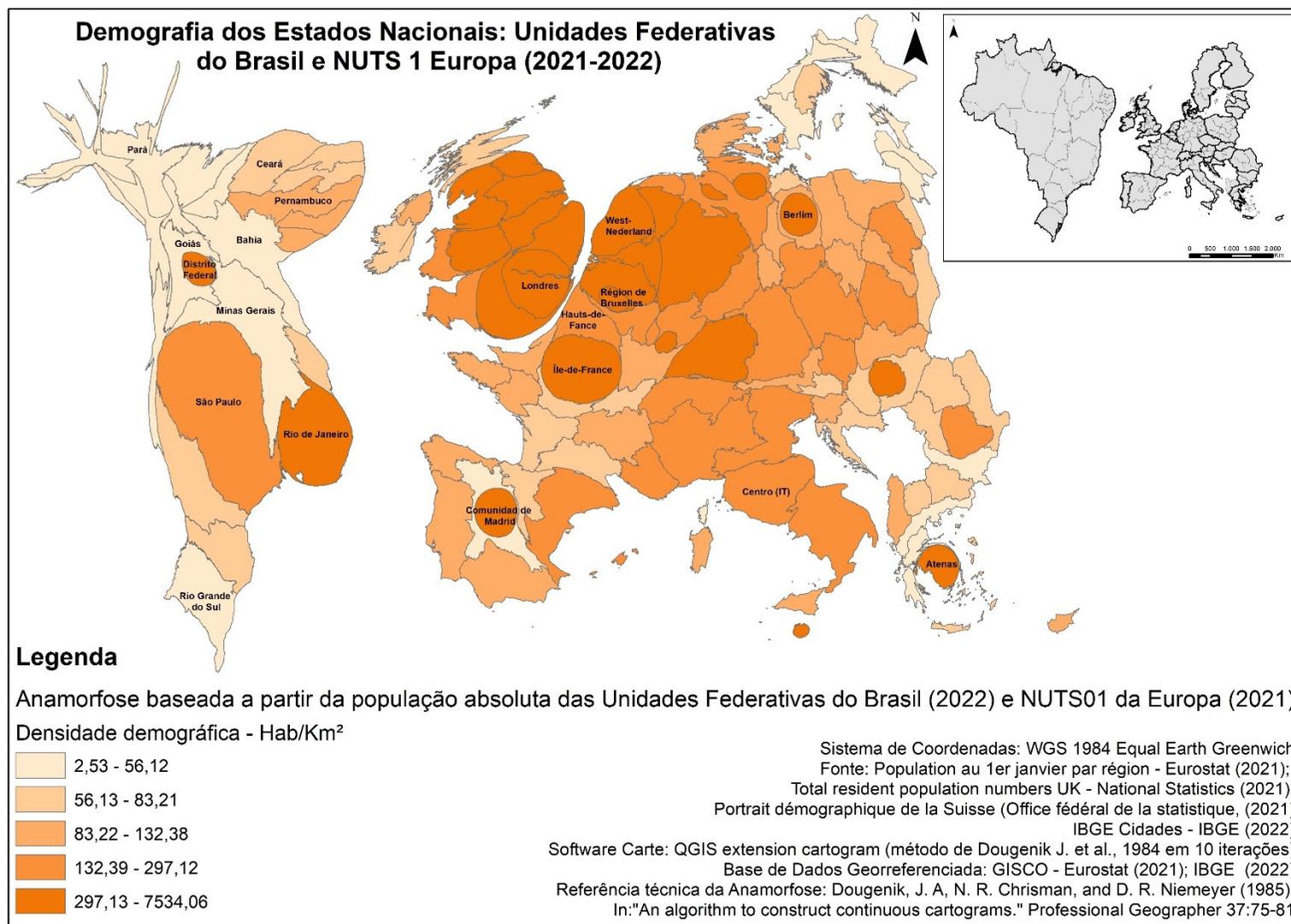
Para entender a relação entre PIB, PIB per capita e infraestrutura logística, é essencial considerar o papel da logística de transportes na formação do desenvolvimento econômico regional. Na União Europeia, a densidade e eficiência das infraestruturas logísticas são elementos fundamentais que suportam economias robustas e um alto poder de compra. Hauts-de-France, por exemplo, com suas rodovias, ferrovias e portos densamente conectados, facilita a circulação eficiente de mercadorias, não apenas dentro da França, mas também em toda a Europa. Esta infraestrutura logística eficiente sustenta o elevado poder de compra da região e sua capacidade de absorção de mercadorias, integrando-a de maneira eficaz ao mercado global.

Em contraste, a região intermediária entre o Distrito Federal e Minas Gerais no Brasil enfrenta desafios logísticos únicos devido à vasta extensão territorial e às complexidades geográficas. Considerando a condição multiescalar da logística, no contexto econômico do Mercosul, marcado por países com dependência da exportação de bens primários e uma industrialização nacional voltada para atender mercados externos, a logística instalada nessa região, confere um papel especial de otimização de fluxos de exportação. Ao mesmo tempo, a infraestrutura de transporte nessa região, embora crucial para conectar mercados internos aos portos e mercados internacionais, é insuficiente. Esta deficiência logística limita a eficiência na movimentação de mercadorias, resultando em desafios frente ao cenário mundial. A competitividade econômica da região é, portanto, comprometida.

Porém, quando comparada à União Europeia, a lógica escalar da logística revela importante aproximação. Na União Europeia, a logística também é uma ferramenta para acelerar os fluxos e dinamizar a economia, mas sobretudo um componente de absorção dessas mercadorias, componentes eletrônicos, matérias-primas que serão consumidas, processadas ou transformadas no mercado europeu. Mostra-se nesse exercício, a logística, mesmo com densidade diferentes, mas um componente crucial na organização do sistema-mundo, conforme apresentado por Wallerstein (2004).

Já a Figura 30 representa o mapa de anamorfose intitulado "Demografia dos Estados Nacionais: Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa (2021-2022)" oferece uma visão das disparidades populacionais e densidades demográficas entre regiões intermediárias do Brasil e da Europa.

**Figura 30** – Anamorfose das Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir da população em 2020-2021.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Este mapa distorce as áreas geográficas dos países com base na população absoluta das Unidades Federativas brasileiras e das regiões NUTS 1 europeias, proporcionando uma visualização das diferenças demográficas e, na relativização, das aproximações. A coloração das áreas, variando em tons de laranja, indica a densidade demográfica, onde áreas mais escuras representam densidades populacionais mais elevadas.

No contexto brasileiro, as regiões de São Paulo e Rio de Janeiro aparecem significativamente ampliadas devido às suas altas populações absolutas, refletindo a intensa urbanização e concentração populacional, reflexo do processo de ocupação do território brasileiro discutido anteriormente. A coloração mais escura dessas regiões indica uma alta densidade demográfica, sublinhando a importância dessas áreas como polos logísticos e econômicos cruciais para o país. Em contraste, estados como Minas Gerais e Goiás, apesar de serem menos destacados em termos de população absoluta e densidade demográfica, desempenham papéis importantes como regiões intermediárias. Estas regiões funcionam como pontos de conexão vitais que ligam mercados internos, sobretudo a economia de produtos primários, aos portos e mercados internacionais, contribuindo significativamente para a eficiência logística nacional.

Minas Gerais e Goiás estão estrategicamente posicionados entre o Distrito Federal, São Paulo e Rio de Janeiro, formando uma rede logística crucial. A densidade demográfica moderada dessas regiões, embora menor que a das áreas metropolitanas, é moldada para sustentar uma infraestrutura logística que facilita o fluxo de mercadorias. Isso é essencial para a competitividade econômica do Brasil, especialmente considerando a vasta extensão territorial e as complexidades geográficas que caracterizam o país. A relativização nesse contexto revela que, embora menos densas, essas regiões intermediárias são fundamentais para a integração e eficiência dos fluxos logísticos, demonstrando a importância de uma abordagem multiescalar na análise logística para alcançar essa conexão de informações.

Ao analisar a Europa, sobretudo a União Europeia e Reino Unido a técnica de anamorfose revela a densidade populacional significativa em regiões como Île-de-France, Londres e Berlim, que aparecem ampliadas no mapa, marcadamente como importantes centros da demografia e economia europeia. Hauts-de-France, apesar de não ser tão destacada quanto Île-de-France, ainda mostra uma distorção significativa, destacando sua importância como uma região densamente povoada e um nó logístico crucial na articulação das redes europeias. A coloração mais escura dessas áreas da economia central europeia, indica uma alta densidade demográfica, similar ao que é observado em São Paulo e Rio de Janeiro, reforçando a importância dessas regiões na logística e na economia europeia.

A cartografia demonstra que Hauts-de-France possui uma posição geográfica estratégica, servindo como uma região intermediária entre grandes centros urbanos como Paris, Londres e Bruxelas. Esta região é um ponto de articulação vital, que facilita o fluxo de mercadorias e pessoas, integrando eficientemente os mercados nacionais e internacionais. A infraestrutura logística avançada de Hauts-de-France, incluindo rodovias, ferrovias e portos, reflete a densidade populacional elevada e a capacidade de absorção e processamento de mercadorias, aspectos essenciais para a competitividade da região no mercado global. Portanto, Hauts-de-France posiciona-se como uma região de elevada competitividade geoeconômica. Situada em um raio de 300 km ao redor de Lille, esta área integra a zona de maior densidade populacional e poder aquisitivo da Europa. A localização estratégica no epicentro deste significativo mercado consumidor europeu possibilita às empresas a proximidade imediata com seus clientes, resultando na otimização das operações de transporte de mercadorias e na melhora substancial da eficiência logística. Conforme publicidade da agência de promoção econômica (*Agence de promotion économique*) da região de Hauts-de-France, Nord France Invest (2023) a região destaca-se por sua localização na principal área de consumo europeu:

"Des livraisons en moins d'une semaine, voire en moins de 24h. Voilà le nouveau challenge de la consommation moderne. Les acteurs de la logistique (transporteurs, logisticiens, 3PL, retailers qui disposent de leur propre département logistique) sont donc très attentifs à se positionner au cœur de leur barycentre. Trouver le meilleur emplacement pour son entrepôt (classique, messagerie ou crossdock) est désormais un enjeu de développement commercial. En Europe, certaines zones bénéficient d'une situation géographique exceptionnelle. Les Hauts-de-France figurent parmi ces territoires concurrentiels. Dans un rayon de 300 km autour de Lille se trouve la zone de densité de population la plus riche d'Europe. Implantez-vous au cœur du 1<sup>er</sup> bassin de consommation européen afin d'être au plus près de vos clients et ainsi optimiser votre transport de marchandises." (NORD FRANCE INVEST, 2023, n.p).

A comparação entre Minas Gerais e Goiás no Brasil com Hauts-de-France na Europa destaca abordagens similares na organização logística e na importância das regiões intermediárias. Embora operem em contextos econômicos e demográficos diferentes, as duas regiões de estudo servem como pontos de convergência e distribuição dentro de suas respectivas realidades e redes logísticas. As densidades demográficas e as capacidades logísticas dessas regiões são elementos críticos que sustentam o fluxo de mercadorias e a integração econômica regional.

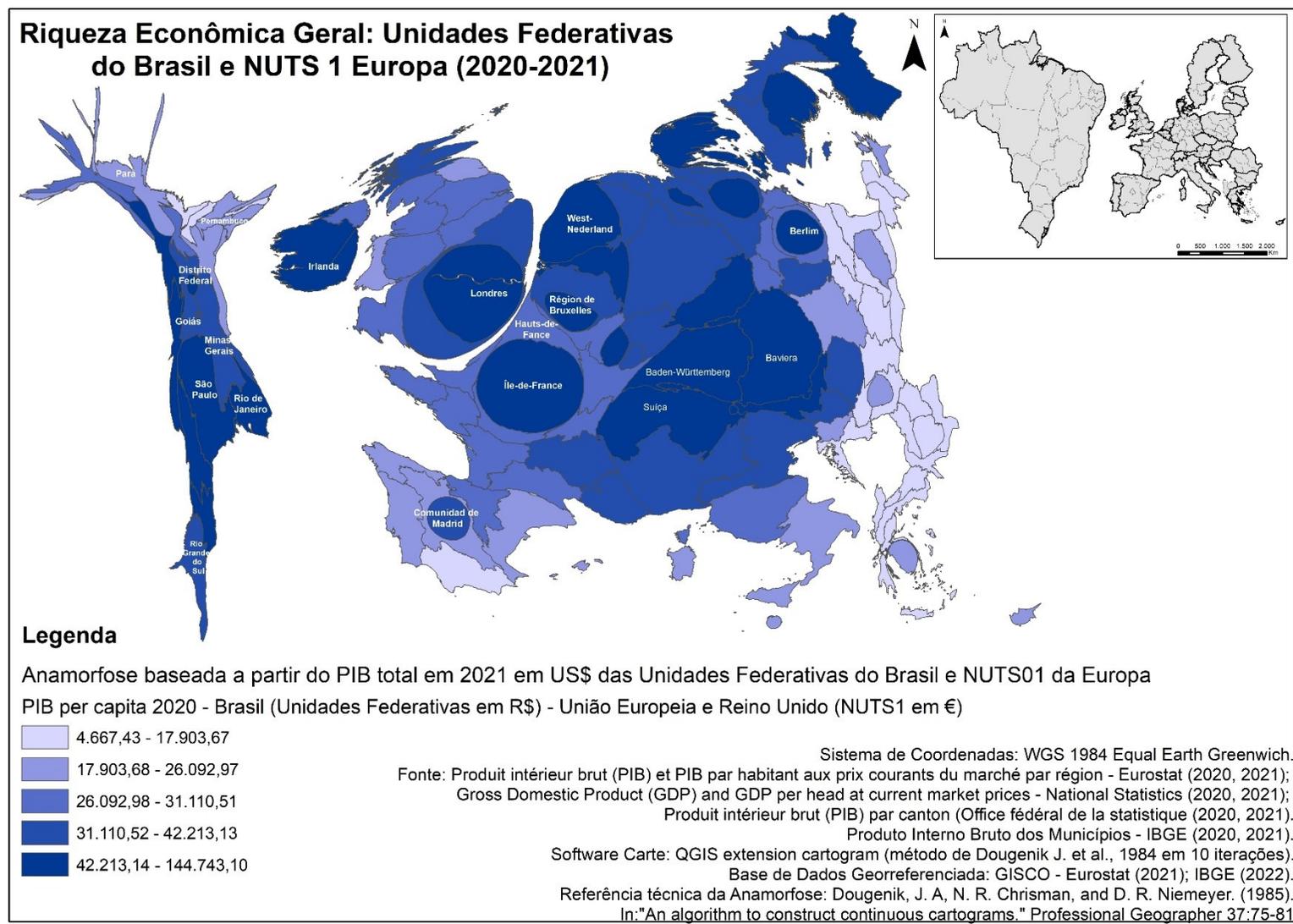
Essa análise multiescalar é essencial para entender as similaridades e diferenças entre as regiões intermediárias do Brasil e da Europa. A técnica de anamorfose permite visualizar como essas regiões se ajustam para refletir suas populações e densidades, destacando as

interconexões dentro dos mercados regionais e globais. As regiões intermediárias, como Minas Gerais e Goiás no Brasil e Hauts-de-France na Europa, exemplificam a importância da logística na articulação dos fluxos econômicos locais e globais. Essa visualização é crucial para compreender as dinâmicas logísticas e econômicas que moldam o desenvolvimento regional e global.

Portanto, a análise detalhada do mapa de anamorfose revela que, apesar das diferenças em valores absolutos de população e densidade demográfica, as regiões intermediárias do Brasil e da Europa desempenham papéis suas funções de articuladores e intermediação dentro de suas realidades, e são cruciais nessa dinâmica. A técnica de anamorfose permite visualizar como essas regiões se ajustam para refletir suas populações e densidades, destacando as interconexões dentro dos mercados regionais e globais. Essa visualização é essencial para compreender as dinâmicas logísticas e econômicas que moldam o desenvolvimento regional e global.

Essa reflexão a partir da anamorfose da população e sua densidade, também pode ser vislumbra com a anamorfose da Figura 31 intitulada "Riqueza Econômica Geral: Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa (2020-2021)".

Figura 31 – Anamorfose das Unidades Federativas do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir do PIB e PIB per capita (US\$) em 2020-2021.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A análise da cartografia de anamorfose da Figura 31, revela importantes aproximações na lógica do estudo comparativo entre as duas regiões intermediárias do estudo. No contexto brasileiro, as regiões de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Distrito Federal e Goiás aparecem significativamente ampliadas devido ao seu elevado PIB total. A coloração mais escura dessas áreas, indicando um PIB per capita mais elevado, sublinha a importância econômica dessas regiões. Em contraste, as regiões do Norte e Nordeste do Brasil são representadas de maneira contraída, refletindo suas menores contribuições econômicas em termos de PIB.

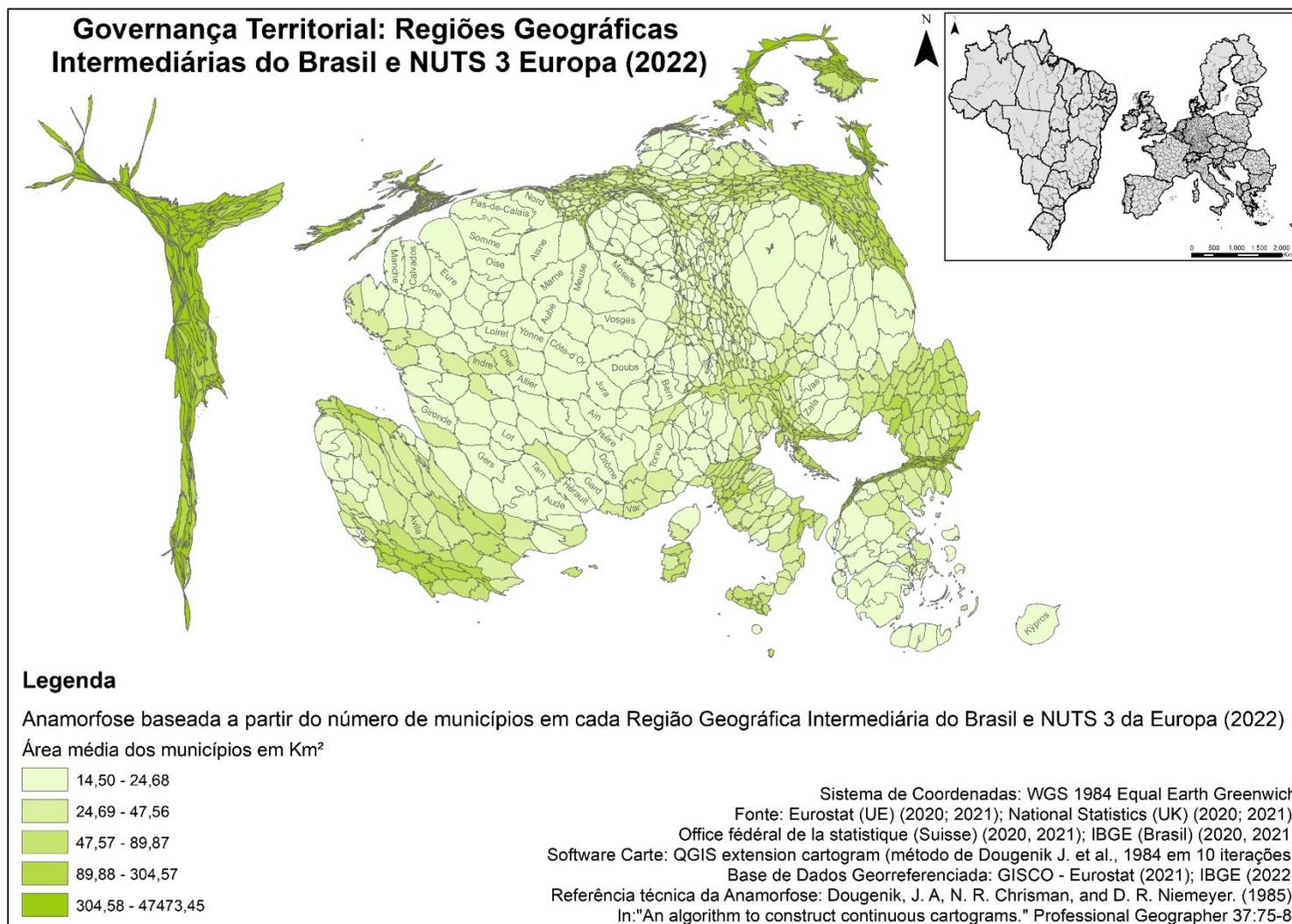
Minas Gerais e Goiás, posicionados entre o Distrito Federal e os estados do Sudeste, desempenham um papel crucial como regiões intermediárias. Esses estados formam uma articulação essencial que conecta o centro político e administrativo do Brasil, o Distrito Federal, com os principais centros econômicos do Sudeste, São Paulo e Rio de Janeiro. A relativização nesse contexto revela que, apesar de terem PIBs menores comparados aos estados do Sudeste, essas regiões intermediárias são fundamentais para a integração e eficiência dos fluxos logísticos, demonstrando a importância de uma abordagem multiescalar na análise logística. Minas Gerais é conhecida pela sua forte produção de minérios e agricultura, enquanto Goiás tem uma economia diversificada que inclui a agricultura, pecuária e indústrias de transformação.

Ao analisar a Europa, a técnica de anamorfose revela a densidade populacional significativa em regiões como Île-de-France, Londres, Bayern e Berlim, que aparecem ampliadas no mapa. Hauts-de-France, apesar de não ser tão destacada quanto Île-de-France, também apresenta uma distorção notável, destacando sua importância econômica. Geograficamente, Hauts-de-France está estrategicamente posicionada como uma região intermediária entre grandes centros urbanos e econômicos, como Paris, Londres, Bruxelas e Amsterdã. Esta posição estratégica permite a Hauts-de-France funcionar como um ponto de convergência e distribuição crucial na rede logística europeia.

A comparação entre Minas Gerais e Goiás no Brasil com Hauts-de-France na Europa destaca abordagens sobre a atuação da logística e na importância das regiões intermediárias. Embora operem em contextos econômicos e demográficos diferentes, todas essas regiões servem como pontos de convergência e distribuição dentro de suas respectivas redes logísticas. As densidades demográficas e as capacidades logísticas dessas regiões são elementos críticos que sustentam o fluxo de mercadorias e a integração econômica regional.

A Figura 32 continua a exibindo a anamorfose e é intitulada como "Governança Territorial: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa (2022)".

**Figura 32** – Anamorfose das Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir do número de municípios e área média em Km<sup>2</sup> em 2022.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

O mapa da Figura 32 distorce as áreas geográficas com base no número de municípios em cada região, enquanto a coloração indica a área média dos municípios em quilômetros quadrados (Km<sup>2</sup>). Esta abordagem permite uma visualização clara das diferenças na complexidade da gestão territorial e suas implicações na logística e na governança.

A França, apesar de ser um território relativamente pequeno em comparação ao Brasil, apresenta um alto número de municípios, com mais de 34 mil aglomerações (INSEE, 2023) distribuídos em uma área compacta. Esta multiplicidade de entidades administrativas resulta em uma governança territorial altamente complexa, onde a autonomia de cada município cria uma sobreposição de competências que exige uma coordenação eficiente. Esta realidade é ilustrada no mapa pela densidade de áreas distorcidas, refletindo a multiplicidade de gestores e a necessidade de uma gestão territorial articulada. A complexidade da gestão territorial na França pode ser vislumbrada na cartografia de anamorfose, ao considerar que os departamentos franceses que compõe a escala de NUTS 3 estão amplamente deformados – indicando uma quantidade absoluta de grande dimensão – e coloridos com uma tonalidade de verde, que em sua maioria, sinalizando áreas média com dimensões de até 25 km<sup>2</sup>. Assim, são formados departamentos com áreas superficiais pequena, mais com enorme quantidade de municípios, como o departamento de Pas-de-Calais que possui uma área de 6.694 km<sup>2</sup> (INSEE, 2021) e 890 municípios, uma média de 7,5 km<sup>2</sup> por município. Portanto, na França, a alta densidade de municípios exige que as políticas de planejamento e logística sejam coordenadas de maneira a integrar múltiplos níveis de governança, desde o local até o nacional. A complexidade da gestão territorial aplicada a logística na França pode ser problematizada através do conceito de "L'emboîtement des échelles", conforme discutido por Guelton (2014) e apresentada anteriormente.

Considerando que as redes logísticas e as infraestruturas são realizadas para atender múltiplas escalas, desde o local até ao global – concomitantemente – e que a área da região de Hauts-de-France contem cerca de 31.948 km<sup>2</sup> (INSEE, 2021) com mais de 3787 municípios (média de 8,43 km<sup>2</sup>), é necessário lidar com inúmeros atores públicos e privados na construção desses projetos, indicando as primeiras dificuldades na execução desses projetos logísticos e ordenamento do território. A gestão multiescalar e a necessidade de coordenação eficiente entre os diversos níveis de governança são fundamentais nesse caso. Ou seja, a essa Governança Territorial, cria uma sobreposição de escalas, a qual exige que os gestores considerem as dinâmicas locais, regionais e nacionais simultaneamente, o que pode complicar a implementação de projetos logísticos de grande escala. A infraestrutura de transporte na França,

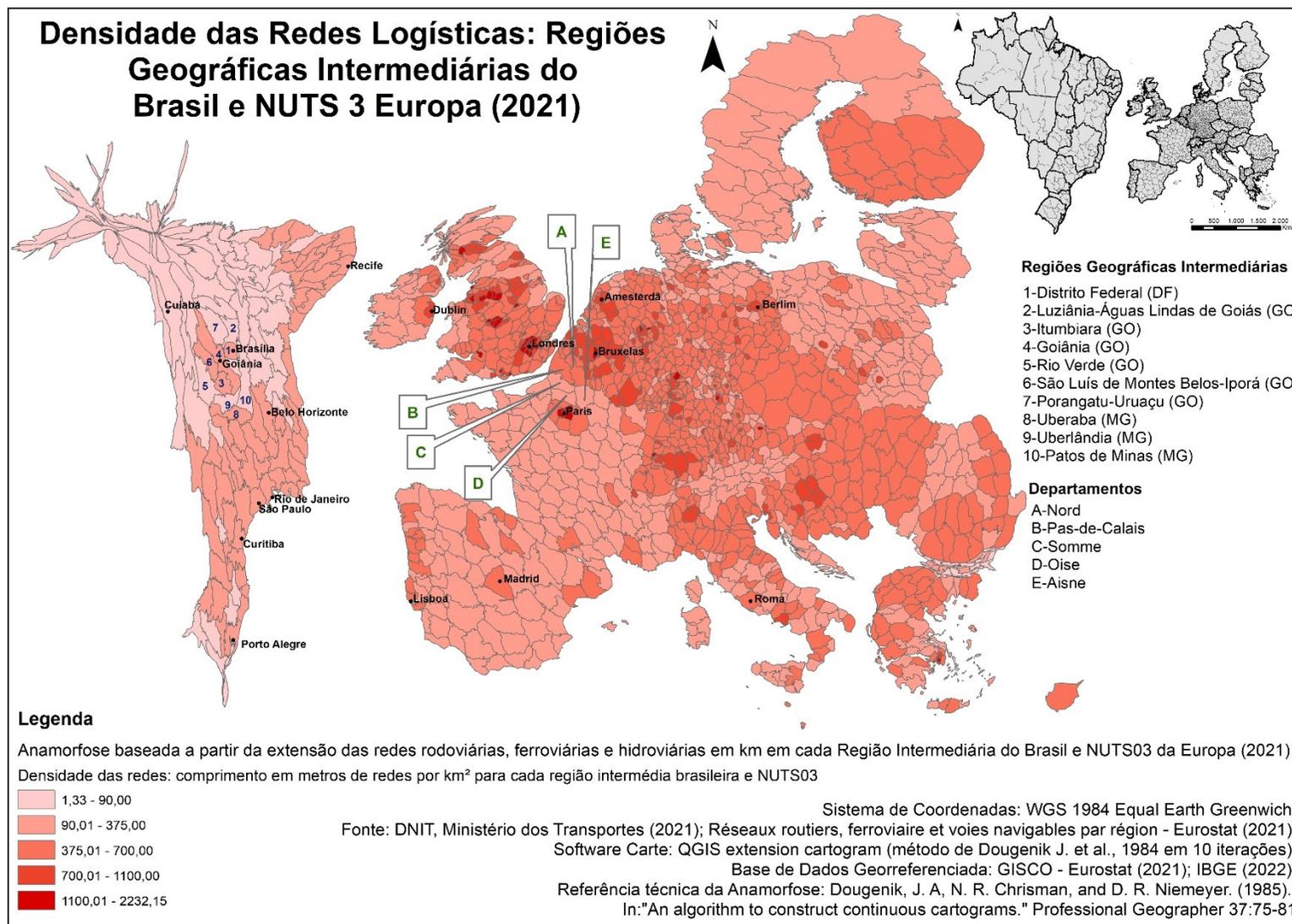
que inclui uma rede extensa de estradas, ferrovias e sistemas de transporte público, deve ser gerida de forma integrada para garantir a eficiência logística.

Em contraste, o Brasil, com aproximadamente 5.570 municípios (IBGE, 2022), possui uma extensão territorial vasta, especialmente nas regiões Norte e Centro-Oeste. Esta configuração territorial implica em um número de municípios menos densa, mas com municípios de grandes extensões territoriais. A menor densidade de unidades administrativas no Brasil requer infraestrutura robusta para conectar vastas áreas geográficas e garantir a eficiência no transporte de mercadorias e pessoas. No Brasil, a menor quantidade de municípios com grandes extensões territoriais apresenta desafios e oportunidades distintos. A vasta extensão territorial impõe desafios logísticos significativos, como a manutenção de infraestruturas e a conectividade eficiente entre regiões distantes administrados pelo Estado-nacional ou por Unidades Federativas e Municípios de extensões territoriais tão grande quanto regiões administrativas ou Estados-Nacionais europeus.

A governança territorial, refletida na densidade municipal em sua extensão, é um fator crucial para se pensar a montagem e dificuldades dos projetos logísticos e sua eficiência para o desenvolvimento econômico regional. Enquanto a França se beneficia de uma rede densa de municípios pequena dimensão espacial, o Brasil precisa lidar com a vasta extensão territorial. Todavia, ambas as abordagens têm implicações significativas para a logística, que precisam ser consideradas no planejamento e na execução de projetos de infraestrutura e desenvolvimento regional.

O próximo mapa intitulado "Densidade das Redes Logísticas: Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 3 da Europa (2021)" (Figura 33), ilustra a extensão das redes rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias em cada região intermediária bem como a densidade dessa rede. Para conectar essa discussão de governança territorial e suas dificuldades com a densidade das redes logísticas, é essencial considerar como a estrutura de governança e a densidade municipal influenciam a extensão e a eficiência dessas redes.

Figura 33 – Anamorfose das Regiões Geográficas Intermediárias do Brasil e NUTS 1 da Europa a partir da extensão das redes logísticas.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A comparação entre as regiões intermediárias brasileiras e europeias presente na cartografia da Figura 33, revela tanto aproximações quanto distinções significativas. A representação visual da densidade das redes logísticas nos mapas anamórficos destaca áreas de concentração e dispersão de infraestruturas logísticas, refletindo a interconectividade e a acessibilidade das regiões no contexto global. No Brasil, as regiões intermediárias selecionadas, como Distrito Federal, Goiás (Itumbiara, Goiânia, São Luís de Montes Belos-Iporá, Porangatu-Uruaçu), Minas Gerais (Uberaba, Uberlândia, Patos de Minas) e as principais capitais como Brasília, Goiânia e Belo Horizonte, apresentam uma densidade considerável de redes logísticas, especialmente em áreas próximas aos principais centros urbanos. Essas regiões funcionam como nós cruciais na malha logística do país, facilitando o fluxo de mercadorias entre diferentes partes do território nacional e internacional.

Da mesma forma, as regiões intermediárias na França, como os departamentos de Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise e Aisne, localizadas na região de Hauts-de-France, também exibem uma alta densidade de redes logísticas. A localização geoestratégica desta região, situada entre grandes metrópoles europeias como Paris, Londres, Bruxelas e Amsterdã, realça sua importância como um hub logístico na Europa. A proximidade com importantes portos, como Le Havre e Rotterdam, e conexões ferroviárias rápidas, como o TGV, reforçam sua posição como uma região intermediária vital para o fluxo de mercadorias na União Europeia.

A distorção das áreas em função da anamorfose, baseada nos indicadores de densidade das redes, reflete as variações na extensão e na eficiência das infraestruturas logísticas entre as regiões comparadas. No Brasil, as regiões de Minas Gerais e Goiás se destacam como intermediárias em termos de população absoluta e densidade demográfica, situando-se entre os polos de alta densidade, como Distrito Federal, Rio de Janeiro e São Paulo. Essa configuração intermediária é crucial para entender a logística como um *ajuste espacial*, onde essas áreas desempenham um papel mediador entre os principais centros econômicos.

No caso da Hauts-de-France, sua localização geográfica como uma região intermediária entre Paris-Londres e Paris-Bruxelas/Amsterdã é notável. A integração logística desta área com as principais cidades europeias e seus portos ilustra a importância da logística na facilitação dos fluxos econômicos globais. As colorizações diferentes nos mapas anamórficos indicam os níveis de densidade das redes logísticas, com áreas mais escuras representando maior densidade e conectividade, enquanto as mais claras indicam menor densidade.

A análise comparativa entre as regiões intermediárias do Brasil e da França demonstra que, apesar das diferenças nos valores absolutos dos indicadores, ambas compartilham a característica de serem regiões estratégicas intermediárias. Essas regiões desempenham funções

semelhantes de mediação e facilitação dos fluxos logísticos, adaptando-se às demandas da globalização. Elas não são, por si só, regiões centrais dos fluxos, mas sim áreas intermediárias que conectam e articulam essas regiões centrais, onde ocorre a densificação das redes e dos fluxos.

Além disso, ao utilizar a técnica de anamorfose, verificou-se que os mapas produzidos apresentaram as menores deformações e a maior convergência de forma entre as duas zonas de estudo. Essa característica é crucial, pois valida a posição dessas áreas como regiões intermediárias. A menor deformação e a convergência de forma indicam que, mesmo com diferentes contextos econômicos e geográficos, as regiões intermediárias no Brasil e na França mantêm padrões logísticos e espaciais similares ao nível das relativizações de suas realidades e da ação multiescalar da logística. Os mapas mostram que essas duas regiões atuam como intermediárias entre regiões centrais da economia. Isso reforça sua importância estratégica na mediação e facilitação dos fluxos logísticos, comprovando que essas áreas atuam como pontos de conexão essenciais entre as regiões centrais, promovendo a integração e a eficiência na circulação de mercadorias e serviços. A importância dessas regiões intermediárias reside na sua capacidade de conectar e articular centros densos de capital, apesar de estarem em contextos distintos, com condições e infraestruturas diferentes, e apresentarem densidades de capital variadas. Essas regiões, mesmo que possuam infraestruturas distintas, apresentam a lógica e a *situação geográfica* de regiões intermediárias entre dois centros densos do capital, desempenhando um papel essencial na integração de mercados e na facilitação dos fluxos econômicos globais.

Essas regiões são estratégicas dentro de seus contextos, não apenas pela densidade de infraestrutura logística, mas principalmente por sua localização geográfica que as coloca como regiões intermediárias entre dois centros econômicos e demográficos. São dotadas de infraestrutura logística robusta para que a produção e o consumo possam se realizar de maneira eficiente. Nessas áreas, a circulação desempenha um papel crucial, pois ativa e articula os dois centros econômicos que elas conectam, tornando-se, assim, regiões geoestratégicas que sofrem *ajustes espaciais* por meio da logística.

No contexto da tese, que investiga a logística como um *ajuste espacial* no cenário global, essas regiões exemplificam como as infraestruturas logísticas são fundamentais para a articulação de blocos econômicos e a integração de mercados. Portanto, a análise da cartografia, através da técnica de anamorfose, oferece uma compreensão aprofundada das dinâmicas logísticas nas regiões intermediárias do Brasil e da França. Essas áreas não só facilitam a conectividade interna e externa, mas também refletem os impactos das estratégias logísticas e

geoestratégicas no *ajuste espacial* em um mundo globalizado, uma vez que, várias infraestruturas e projetos são pensados e executados nessas regiões intermediárias, diante de suas *situações geográficas* de articulação.

Essas regiões intermediárias não são escolhidas aleatoriamente para o desenvolvimento de infraestruturas e projetos logísticos; ao contrário, são selecionadas precisamente devido às suas *situações geográficas* de articulação. A condição geoestratégica dessas áreas – caracterizadas por sua localização intermediária de grandes centros econômicos – torna-as essenciais para a eficiência e eficácia das operações logísticas. Projetos de grande escala, como a construção de corredores logísticos, plataformas logísticas, terminais integradores, hubs intermodais, são implementados nessas regiões devido à sua capacidade de conectar múltiplos centros de produção e consumo.

A análise é fundamental para compreender como as dinâmicas de *ajuste espacial* são moldadas pela logística. As infraestruturas e projetos pensados e executados nessas regiões refletem uma estratégia deliberada de maximizar a eficiência logística, minimizando custos de transporte. Essa análise é fundamental para compreender as dinâmicas de *ajuste espacial* através da logística, um tema central da tese.

A seção seguinte da tese explora como essas regiões intermediárias não apenas facilitam a interconexão entre centros densos de capital, mas também refletem *ajustes espaciais* estratégicos que são essenciais para a operação eficiente das redes logísticas globais. Através da convergência e integração das infraestruturas logísticas, essas regiões intermediárias exemplificam a complexa dinâmica multiescalar que caracteriza a logística na globalização, atuando como pontos de articulação que sustentam e impulsionam o fluxo global de bens, investimentos, mercadorias e pessoas.

### **3.2 Geoestratégia e Logística nas Regiões Intermediárias: Convergência e Integração na dinâmica multiescalar das redes globais.**

A globalização, como fenômeno econômico, social e político, tem impulsionado transformações profundas nas estruturas de produção e circulação de bens e serviços ao redor do mundo. Desde a década de 1970, observa-se uma reconfiguração significativa do capital, onde a logística emergiu como um elemento central no processo de *ajuste espacial*, contribuindo para a expansão e consolidação das redes econômicas globais.

De acordo com Harvey (2005), o conceito de *ajuste espacial* é crucial para entender como o capital se reorganiza para superar crises e contradições inerentes ao sistema capitalista.

O *ajuste espacial* se refere à capacidade do capital de reconfigurar geograficamente suas operações para resolver problemas de superacumulação e estagnação econômica, redistribuindo investimentos e atividades produtivas em novas áreas. Este conceito está intrinsecamente ligado à lógica da globalização, onde o capital busca continuamente novas fronteiras para expansão e novos mercados para exploração (HARVEY, 2005).

A partir dos anos 1970, a crise do Fordismo e a transição para um modelo de acumulação flexível desencadearam mudanças significativas nas estratégias de produção e distribuição. O Fordismo, caracterizado pela produção em massa e pela rigidez das estruturas produtivas, enfrentou uma crise devido à sua incapacidade de se adaptar às rápidas mudanças nas demandas do mercado global. Segundo Harvey (1999), essa crise resultou em uma estagnação econômica e na necessidade de reestruturação do capital.

No modelo fordista, a logística era essencialmente uma função de suporte, focada na movimentação de grandes volumes de mercadorias de maneira eficiente. As estruturas logísticas eram robustas, mas inflexíveis, refletindo o próprio caráter do modelo de produção em massa. As fábricas eram grandes, centralizadas e dependiam de um abastecimento contínuo de matérias-primas, o que exigia a manutenção de grandes estoques. As infraestruturas logísticas, como rodovias e ferrovias, eram projetadas para sustentar essa produção em larga escala, mas careciam de flexibilidade para responder rapidamente às mudanças do mercado.

A crise do modelo fordista levou à adoção de um modelo de acumulação flexível, onde a produção se tornou mais adaptável e responsiva às flutuações do mercado. Essa mudança foi impulsionada pela globalização e pela necessidade de reduzir custos e aumentar a eficiência. Conforme Dumenil e Lévy (2011), a acumulação flexível enfatiza a produção enxuta (*lean production*), a especialização e a personalização de produtos, bem como a redução de estoques e a produção *just-in-time*.

A logística pós-fordista se tornou central para as estratégias de acumulação flexível. Sistemas de produção *just-in-time*, popularizados pelo modelo Toyota, dependem de uma coordenação precisa dos fluxos de materiais e informações para garantir a entrega pontual de componentes e produtos finais. A logística passou a ser vista como um elemento estratégico, integrando tecnologias avançadas de informação e comunicação para otimizar a cadeia de suprimentos e reduzir custos (RODRIGUE, COMTOIS e SLACK, 2017).

Além disso, a logística pós-fordista desempenha um papel crucial na geoestratégia econômica. A capacidade de movimentar mercadorias de maneira eficiente e rápida torna-se uma vantagem competitiva significativa, permitindo que países e regiões integrem suas economias de forma mais profunda às redes globais de produção e consumo. Conforme observa

Santos (2006), a infraestrutura logística moderna facilita não apenas a circulação de bens, mas também a integração econômica e territorial, contribuindo para a consolidação das redes globais de produção e distribuição. A localização estratégica de infraestruturas logísticas pode alterar significativamente as dinâmicas econômicas e políticas regionais, transformando áreas periféricas em centros de atividade econômica.

A logística pós-fordista, portanto, não apenas se adapta às novas exigências da acumulação flexível, mas também se torna um agente de *ajuste espacial*, reconfigurando o capital e promovendo o desenvolvimento econômico através de uma rede integrada de sistemas de objetos e ações. As regiões que possuem infraestrutura logística avançada tendem a atrair mais investimentos, fomentar o crescimento econômico e integrar-se mais plenamente às redes econômicas globais.

Face ao exposto, a acumulação flexível depende de uma logística altamente eficiente e integrada. Sistemas de produção articuladas e terceirizadas somadas ao *just-in-time*, popularizados pelo modelo pós-fordista, exigem uma coordenação precisa dos fluxos de materiais e informações para garantir a entrega pontual de componentes e produtos finais. A logística, portanto, atua como um agente de *ajuste espacial*, facilitando a reorganização geográfica da produção e da distribuição de bens em resposta às dinâmicas do mercado global.

Nesse contexto, a logística desempenha um papel essencial, atuando como um mecanismo de coordenação e integração dos fluxos de mercadorias, informações e pessoas em escala global. A logística moderna, ao integrar tecnologias avançadas de informação e comunicação, transformou-se em um elemento vital para a competitividade econômica. A infraestrutura logística, composta por rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, facilita a circulação de bens, reduzindo custos e tempos de transporte, e promovendo uma maior eficiência na cadeia de suprimentos.

A importância da logística no *ajuste espacial* se reflete na criação de infraestruturas que suportam a movimentação rápida e eficiente de mercadorias. Por exemplo, a construção de hubs logísticos, zonas econômicas especiais e corredores de transporte visa reduzir os custos de transação e aumentar a conectividade entre diferentes regiões do mundo. Todavia, essas infraestruturas não apenas facilitam a circulação de mercadorias, mas também promovem a integração econômica e territorial, contribuindo para a consolidação das redes globais de produção e distribuição.

A logística atua como um *ajuste espacial* em pelo menos dois entendimentos. Primeiro, ao considerar que o capital aplicado na construção dessas infraestruturas - como rodovias, aeroportos, portos, ferrovias, terminais integradores e plataformas logísticas - é uma capacidade

do capital de reconfigurar geograficamente suas operações para resolver problemas de superacumulação e estagnação econômica (HARVEY, 2005). Essa reconfiguração é fundamental para redistribuir investimentos e atividades produtivas em novas áreas, criando novos pontos de crescimento econômico e desenvolvimento territorial. Em outras palavras, nesse primeiro entendimento, a logística atua diretamente como um dos instrumentos estratégicos de reconfiguração do capital. A construção de infraestruturas logísticas requer investimentos significativos, que são direcionados para áreas estratégicas com o objetivo de ampliar a reprodução do capital. Esses investimentos privados, públicos ou público-privados, resultam na criação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, terminais integradores e plataformas logísticas, que são essenciais para a movimentação eficiente de mercadorias e a redução de custos de transporte. Essa rede de infraestrutura possibilita ao capital expandir suas operações para novas áreas, facilitando o acesso a mercados globais e integrando diferentes regiões econômicas.

Por outro lado, essas infraestruturas têm a capacidade de autogerar uma dinâmica própria no território. Elas não são apenas estruturas físicas, mas também sistemas de ações que dinamizam e produzem capital de maneira indireta ao servir como eixos de fluidez do capital. Aqui, pode-se aplicar o conceito de Milton Santos de *sistemas de objetos* e *sistemas de ações* (SANTOS, 2006). A logística se configura tanto como um *objeto* – a infraestrutura física instalada – quanto como uma *ação* – o processo de desenvolvimento de atividades econômicas inerente à essa infraestrutura. As infraestruturas logísticas são catalisadoras de desenvolvimento, atraindo investimentos, gerando empregos e impulsionando o crescimento econômico local e regional.

Por exemplo, a criação de um hub logístico em uma região pode transformar significativamente a dinâmica econômica local. Este hub não apenas facilita o fluxo de mercadorias, mas também atrai indústrias, serviços de transporte, empresas de logística e outros negócios relacionados, criando um ecossistema econômico integrado para aquela atividade. Isso demonstra como a logística atua em múltiplas escalas, reconfigurando o espaço geográfico e promovendo o desenvolvimento econômico através de uma rede integrada de sistemas de objetos e ações.

Nesse sentido, a logística não apenas facilita a circulação de mercadorias, mas também reestrutura espaços geográficos, criando novos padrões de desenvolvimento territorial. As regiões que possuem infraestrutura logística avançada tendem a atrair mais investimentos, fomentar o crescimento econômico e integrar-se mais plenamente às redes econômicas globais. Isso é evidente na concentração de centros logísticos e hubs de transporte em áreas estratégicas,

que funcionam como nós centrais nas redes globais de produção e distribuição (SANTOS, 2006).

Ademais, a globalização opera em várias escalas, desde o local até o global, e a logística atua como um elo que conecta essas diferentes dimensões. infraestrutura logística é projetada e implementada não apenas para satisfazer as demandas locais, mas também para integrar-se a um sistema global mais amplo, refletindo a interdependência das economias contemporâneas (SMITH, 1988). Essa articulação multiescalar é fundamental para a compreensão das dinâmicas territoriais no contexto da globalização. A concepção multiescalar refere-se à maneira como esses fluxos operam simultaneamente em diferentes níveis espaciais – local, regional, nacional e global – interligando-os de forma complexa e interdependente. A articulação dessas múltiplas escalas da logística permite a compreensão das dinâmicas territoriais no contexto da globalização. As infraestruturas logísticas não apenas moldam a geografia física dos territórios, mas também influenciam a geografia econômica, social e política. Por exemplo, a construção de um novo porto ou a expansão de uma rede ferroviária pode alterar significativamente as dinâmicas econômicas de uma região, criando novas oportunidades de desenvolvimento e integração econômica.

Conforme Smith (1988) argumenta, a noção de escala na análise geográfica deve ir além da simples representação gráfica do espaço. A escala deve ser vista como uma correlação das relações socioeconômicas presentes no espaço geográfico. Desta forma, a análise multiescalar permite capturar a complexidade das interações entre diferentes níveis espaciais, oferecendo uma compreensão mais profunda de como a globalização é mediada pela logística e pelas infraestruturas que sustentam os fluxos globais.

A globalização, operando em várias escalas, e a logística, atuando como elo de conexão desse processo, são elementos fundamentais para a compreensão das dinâmicas territoriais contemporâneas. A infraestrutura logística, planejada para atender tanto a demandas locais quanto para se integrar a sistemas globais, reflete a interdependência das economias no mundo globalizado.

Para ilustrar como a logística atua como um *ajuste espacial* e opera em diversos níveis, as regiões intermediárias de estudo, tanto no Brasil quanto na França, exemplificam como a logística atua na integração desses territórios nas redes econômicas globais. Essas regiões não apenas promovem a conectividade interna e externa, mas também evidenciam os efeitos das estratégias logísticas e geoestratégicas no *ajuste espacial* em um contexto globalizado. As infraestruturas e projetos logísticos são desenvolvidos nessas regiões intermediárias devido às suas *situações geográficas* estratégicas de articulação. A seleção dessas regiões para a

implementação de infraestruturas e projetos logísticos é deliberada e fundamentada em suas condições geoestratégicas, sendo caracterizadas por sua localização intermediária entre importantes centros econômicos, como demonstrado nos mapas anteriores. Essa localização torna essas áreas cruciais para a eficiência e eficácia das operações logísticas. Projetos de grande escala, como corredores logísticos, plataformas logísticas, terminais integradores e hubs intermodais, são desenvolvidos nessas regiões devido à sua capacidade de conectar diversos centros de produção e consumo.

As regiões intermediárias do Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, juntamente com a região de Hauts-de-France na França, desempenham uma função articuladora essencial ao conectar os fluxos de produção agroindustrial com os mercados consumidores e portos de exportação. Estas regiões são vitais para a dinâmica econômica de seus países, facilitando a integração entre áreas de produção de commodities, portos de exportação e centros urbanos e industriais. A importância dessas regiões intermediárias reside na sua capacidade de conectar e articular centros densos de capital, apesar de estarem em contextos distintos, com condições e infraestruturas diferentes, e apresentarem densidades de capital variadas. Essas regiões, mesmo que possuam infraestruturas distintas, apresentam a lógica e a *situação geográfica* de regiões intermediárias entre dois centros densos do capital, desempenhando um papel essencial na integração de mercados e na facilitação dos fluxos econômicos globais.

As rodovias e ferrovias que atravessam as regiões intermediárias do Brasil e da França funcionam como artérias que distribuem os fluxos de mercadorias, pessoas e informações, permitindo a integração nacional e internacional. Para esta análise, o levantamento dessas redes de transportes e infraestruturas logísticas das regiões intermediárias, são cruciais para compreender a *situação geográfica* da área de estudo no Brasil e na França, ao comporem o cenário de uma região intermediária. Nesse sentido, o *sistema de objetos* e *sistema de ações* (SANTOS, 2006) presentes na área, compõe processos marcantes para o estudo comparativo, uma vez que, elucida uma característica própria no interior do território brasileiro e no norte da França. Segundo Milton Santos (1994a), as redes de transporte são fundamentais para a organização do território, pois viabilizam a circulação de mercadorias e pessoas. Nesse sentido, as regiões intermediárias analisadas neste estudo se mostram essenciais para a articulação dos fluxos econômicos no contexto de suas realidades.

Assim, após verificar que essas regiões correspondem verdadeiramente a uma *situação geográfica* de intermediação de fluxos entre grandes centros econômicos e demográficos, cabe agora discutir como essas regiões intermediárias são dotadas de *sistemas de objetos* e *sistema de ações*, sofrendo *ajustes espaciais* pela logística, a fim delas ressignificarem suas atividades

para intermediar esses fluxos e acelerar o processo de *circulação* dentro do modo de produção (produção – circulação – consumo).

Para esta análise, serão considerados quatro grandes elementos para o estudo da representatividade da logística nessas regiões consideradas intermediárias: a) a organização das redes de infraestrutura como rodoviária, ferroviária e hidroviária; b) as grandes infraestruturas logísticas presentes, tais como portos, plataformas multimodais, terminais integradores e portos secos; c) a presença de empresas transnacionais em ambos os territórios por exemplo, Amazon, FedEx, DHL, Cargill, Decathlon, e Leroy Merlin (Grupo Adeo) que utilizam essas infraestruturas para otimizar suas cadeias de suprimentos, demonstrando a relevância estratégica das regiões intermediárias para o comércio internacional.; e d) projetos de geoestratégicos que impactam a logística regional e nacional.

No que concerne o primeiro elemento de análise da representatividade da logística, a organização das redes de transportes nas duas regiões intermediárias, observa-se que tanto no Brasil quanto na França, essas redes desempenham um papel fundamental na conectividade e na eficiência logística. Essas infraestruturas são essenciais para a articulação dos fluxos econômicos, facilitando a movimentação de mercadorias, pessoas e informações entre diferentes regiões e contribuindo para a integração dos mercados internos e externos. A eficiência das redes de transporte influencia diretamente a competitividade das regiões intermediárias, permitindo que produtos e serviços circulem com maior rapidez e menor custo, o que é crucial para a atração de investimentos e o desenvolvimento econômico.

No Brasil, as principais rodovias que conectam as regiões intermediárias do Centro-Oeste e Sudeste são vitais para o escoamento da produção agrícola e industrial. A análise das regiões geográficas intermediárias selecionadas para este estudo revela a sua importância estratégica como centros de dispersão de fluxos econômicos e logísticos. A infraestrutura de transporte presente nessas regiões, incluindo rodovias, ferrovias, portos secos e terminais integrados, é fundamental para a conectividade. Essas regiões intermediárias são vitais para a dinâmica econômica brasileira, pois facilitam a integração entre as áreas de produção de commodities no Centro-Oeste, os portos de exportação no Sudeste e Norte, e os centros urbanos e industriais no Sudeste.

As rodovias BR-020, BR-040, BR-060, BR-153, BR-050 e BR-365, bem como as ferrovias como a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), são eixos logísticos que atravessam essas regiões, proporcionando uma eficiente conectividade para o transporte de mercadorias e pessoas. Essa infraestrutura é fundamental para o escoamento da produção agrícola e industrial, que é a base da economia dessas áreas. Para se ter uma ideia, o Sudeste

brasileiro, especialmente os estados de São Paulo (SP) e Minas Gerais (MG), concentra importantes centros urbanos e industriais que demandam matérias-primas e produtos agroindustriais do Centro-Oeste. A região Sudeste responde por cerca de 55% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, com destaque para a indústria de transformação e o setor de serviços (IBGE, 2021). A integração logística entre o Centro-Oeste e o Sudeste é, portanto, fundamental para o abastecimento das indústrias e mercados consumidores.

Essas rodovias não só facilitam o escoamento da produção agrícola e industrial, mas também promovem o desenvolvimento econômico regional ao integrar diferentes áreas do país. A BR-020, por exemplo, conecta Fortaleza (CE) a Brasília (DF), facilitando o transporte de mercadorias entre o Nordeste e o Centro-Oeste. Esta rodovia é crucial para o escoamento de grãos e outros produtos agrícolas para os portos do Nordeste e Sudeste. A BR-040 liga o Rio de Janeiro (RJ) a Brasília (DF), cruzando importantes centros urbanos como Juiz de Fora (MG) e Belo Horizonte (MG), promovendo o fluxo de produtos industriais e agrícolas entre o Sudeste e o Centro-Oeste. A BR-060 conecta Brasília (DF) a Bela Vista (MS), passando por Goiânia (GO), um importante centro agroindustrial. Esta rodovia é essencial para o transporte de produtos agrícolas e pecuários. A BR-153, conhecida como "Transbrasiliana", atravessa o país de norte a sul, de Marabá (PA) a Aceguá (RS), conectando o Centro-Oeste com o Norte e o Sul do Brasil. Esta rodovia facilita a movimentação de mercadorias entre regiões produtivas e portos de exportação no Norte e Sul do país. Além disso, a BR-050 liga Brasília (DF) a Santos (SP), passando por Uberlândia (MG), um importante hub logístico. Esta rodovia é fundamental para o escoamento de produtos agrícolas e industriais para o Porto de Santos, um dos maiores da América Latina. A BR-365 conecta Montes Claros (MG) a Chaveslândia (MG), passando por importantes centros urbanos e industriais, facilitando a movimentação de mercadorias na região.

Na França, as rodovias A1, A2, A22 e A26 na região de Hauts-de-France são vitais para a conectividade com outras partes do país e países vizinhos. Segundo Nord France Invest (2023), o transporte rodoviário permanece altamente favorecido pelos atores do setor logístico. Hauts-de-France possui a rede rodoviária mais densa da França, abrigando 10% do total nacional. Além disso, a região é atravessada por 12 autoestradas, posicionando a região Hauts-de-France como um nó estratégico de articulação rodoviária. Este excepcional sistema de autoestradas não apenas facilita a eficiência logística, mas também reforça a posição geoestratégica de Hauts-de-France como um núcleo vital no contexto europeu. A rodovia A1, por exemplo, conecta Paris a Lille, um dos principais centros econômicos da região, e é uma rota essencial para o transporte de mercadorias entre o Norte da França e a capital. Esta rodovia

é fundamental para a movimentação de bens industriais e agrícolas, além de servir como um corredor crucial para o transporte de passageiros.

A rodovia A2 é igualmente significativa, ligando Paris a Bruxelas. Esta via facilita o comércio intraeuropeu, proporcionando uma rota eficiente para o transporte de mercadorias entre a França e a Bélgica, dois dos principais países da União Europeia. A A2 integra-se com a rede viária belga, promovendo a continuidade dos fluxos logísticos e contribuindo para a coesão econômica da região.

A A22 desempenha um papel vital na conectividade logística, conectando Lille a Antuérpia, na Bélgica. Antuérpia, com seu porto estratégico, é um dos maiores portos da Europa. Ele é o segundo maior porto da Europa em tamanho, perdendo apenas para o porto de Roterdã, sendo um ponto crucial para a importação e exportação de mercadorias. A ligação entre Lille e Antuérpia através da A22 promove a integração econômica e logística entre a França e a Bélgica, facilitando o transporte de bens entre esses importantes centros comerciais.

A rodovia A26, conhecida como "Autoroute des Anglais", ou rodovia dos ingleses, liga Calais a Troyes. Esta via é particularmente importante para a integração da região de Hauts-de-France com os portos do Canal da Mancha, especialmente o Porto de Calais. Calais é um ponto de passagem vital para o comércio entre a França e o Reino Unido, especialmente após a construção do Eurotúnel, que permite o transporte ferroviário de mercadorias e passageiros sob o Canal da Mancha. A A26 facilita o transporte de mercadorias entre Calais e o interior da França, conectando-se com outras rodovias principais e promovendo a fluidez dos fluxos logísticos através da região.

A composição a seguir, Figura 34, ilustra as rodovias nas áreas intermediárias em estudo no Brasil e na França. A imagem compara duas importantes infraestruturas rodoviárias: a Rodovia BR-050 em Uberlândia-MG, Brasil (2022) e o entroncamento rodoviário A1/A25 em Lille, França (2023). Essa comparação oferece uma oportunidade valiosa para refletir sobre as diferenças e similaridades nas redes rodoviárias desses dois países, ressaltando aspectos de infraestrutura, conectividade e desenvolvimento regional.

**Figura 34** – Composição de imagens indicando a rede rodoviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).



**Rodovia BR-050 em Uberlândia-MG – Brasil (2022).**



**Entroncamento rodoviário A1 / A25 Lille – França (2023).**

Fonte: ANTT (2022) e arquivo pessoal (2024).

Ambas as infraestruturas desempenham papéis críticos no desenvolvimento regional e na conectividade, sendo essenciais para o crescimento econômico e a mobilidade das populações e mercadorias.

Já as ferrovias no Brasil que articulam a área de estudo, também desempenham um papel crucial na conectividade das regiões intermediárias. A Ferrovia Norte-Sul é um exemplo notável, conectando o Porto de Itaqui (MA), no Norte, a Estrela d'Oeste (SP), no Sudeste, com uma extensão planejada para alcançar o Porto de Santos (SP). Esta ferrovia é vital para o escoamento de grãos do Centro-Oeste para os portos do Norte, facilitando a exportação para mercados internacionais. A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), operada pela VLI, conecta importantes centros industriais e agrícolas em Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia, facilitando o transporte de produtos agrícolas, minerais e industriais para portos como Tubarão (ES) e Santos (SP).

A rede ferroviária em Hauts-de-France é de extrema importância, com destaque para as linhas de TGV que conectam a região a várias metrópoles europeias. A linha TGV Nord-Europe é uma das principais rotas de alta velocidade da França, conectando Lille a Paris, Bruxelas e Londres. Esta infraestrutura ferroviária facilita significativamente a movimentação rápida de mercadorias e passageiros entre esses centros econômicos vitais. A conexão entre Lille e Paris é especialmente crucial, considerando que Paris é o principal centro econômico e político da

França. A rota permite não apenas o transporte de passageiros de forma rápida e eficiente, mas também o transporte de mercadorias, promovendo a integração econômica e logística entre o norte da França e a capital. A ligação com Bruxelas, sede da União Europeia, é igualmente importante, pois facilita o transporte de mercadorias e pessoas entre a França e a Bélgica, promovendo o comércio intraeuropeu e reforçando os laços econômicos entre esses dois países.

De acordo com Nord France Invest (2023), o transporte ferroviário também é altamente valorizado, especialmente para o transporte de grandes quantidades de mercadorias em longas distâncias. A região Hauts-de-France representa 10% do total da rede ferroviária nacional, com 2.755 km de vias férreas (SNCF, 2022). Além disso, a região beneficia-se de uma excelente conexão com a rede ferroviária europeia, posicionando Hauts-de-France como um *carrefour* econômico da Europa do Oeste. Esta infraestrutura não apenas facilita a eficiência logística, mas também reforça a posição geoestratégica da região no contexto europeu.

Assim como as rodovias, a composição a seguir, Figura 35, ilustra a rede ferroviária nas áreas intermediárias em estudo no Brasil e na França. A imagem apresenta dois tipos distintos de trens, ilustrando as diferenças nas infraestruturas logísticas entre Brasil e França. À esquerda, tem-se um trem de carga da empresa VLI Logística, operando na Ferrovia Centro Atlântica em Catalão-GO, Brasil (2022). À direita, observa-se um TGV da empresa SNCF em Dunkerque, França (2023). A comparação entre essas duas imagens permite uma reflexão profunda sobre os sistemas logísticos e de transporte ferroviário nos dois países.

**Figura 35** – Composição de imagens ilustrando a rede ferroviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).



**Trem de carga da empresa VLI Logística – Ferrovia Centro Atlântica em Catalão-GO – Brasil (2022).**



**Trem de Alta Velocidade (TGV) da empresa SNCF em Dunkerque – França (2023).**

Fonte: ANTT (2022) e arquivo pessoal (2024).

No Brasil, o trem de carga é um exemplo típico da infraestrutura ferroviária brasileira, focada predominantemente no transporte de mercadorias. Este tipo de transporte é essencial para o escoamento de produtos agrícolas, minerais e industriais. A imagem revela um trem com sinais de uso intenso e infraestrutura possivelmente menos avançada em termos tecnológicos e de manutenção, refletindo desafios comuns enfrentados pelas ferrovias brasileiras, como a falta de investimentos contínuos e a predominância de linhas férreas antigas. Na França, o TGV representa a infraestrutura ferroviária de alta velocidade, focada no transporte de passageiros. Este sistema é conhecido por sua eficiência, rapidez e tecnologia avançada. A SNCF é a principal operadora de trens na França e um modelo em termos de inovação e qualidade do serviço. A estação em Dunkerque, onde o TGV está estacionado, mostra uma infraestrutura moderna e bem mantida, evidenciando o contraste com a realidade brasileira. A fábrica de trens da empresa francesa Alstom é um exemplo significativo de como a indústria ferroviária da França se destaca no cenário global. A Alstom, uma das maiores fabricantes de equipamentos ferroviários do mundo, tem uma longa história de inovação e desenvolvimento tecnológico no setor ferroviário. Esta empresa é responsável pela fabricação de uma ampla gama de trens, incluindo o TGV, são símbolos da eficiência e modernidade do transporte ferroviário na França. O transporte ferroviário francês também é utilizado do modal para transporte de mercadorias e matéria-prima.

A análise das duas imagens evidencia não apenas a diferença nos tipos de transporte prioritários em cada país, mas também o nível de desenvolvimento e investimento nas respectivas infraestruturas. Enquanto o Brasil enfrenta desafios significativos para modernizar e expandir sua malha ferroviária, especialmente no transporte de cargas, a França continua a investir e aperfeiçoar sua rede de trens de alta velocidade, destacando-se como um dos líderes mundiais nesse setor.

Além das rodovias e ferrovias, as hidrovias desempenham um papel essencial na logística das regiões intermediárias. No Brasil, a hidrovia Tietê-Paraná é uma das mais importantes, conectando o Centro-Oeste aos portos do Sudeste. Esta hidrovia, que começa em São Simão (GO), e conecta até a cidade de Pederneiras (SP), no interior de São Paulo, onde se localiza o terminal intermodal que promove a transferência da mercadoria para trens cargueiros que seguem em direção ao Porto de Santos (SP). Ela permite a movimentação de grandes volumes de grãos e outras commodities, oferecendo uma alternativa de baixo custo ao transporte rodoviário e ferroviário. A hidrovia é fundamental para a competitividade do agronegócio brasileiro, facilitando a exportação de produtos agrícolas para mercados internacionais através dos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Além disso, os portos do

Sudeste, como Santos (SP) e Paranaguá (PR), são os principais destinos das commodities produzidas no Centro-Oeste. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Porto de Santos é o maior porto da América Latina em movimentação de contêineres e o principal ponto de escoamento das exportações brasileiras de grãos (ANTAQ, 2021). A eficiente conexão rodoviária e ferroviária entre o Centro-Oeste e esses portos é vital para a competitividade do agronegócio brasileiro no mercado internacional.

Na França, os canais navegáveis na região de Hauts-de-France são essenciais para a logística multimodal. Com 1.035 km de vias navegáveis, Hauts-de-France representa 10% do total da rede navegável francesa e 19% da rede de grande porte nacional (NORD FRANCE INVEST, 2023). O Canal de Saint-Quentin, por exemplo, conecta a bacia do Sena ao rio Escalda, proporcionando uma rota crucial para o transporte de mercadorias entre Paris e o norte da França, incluindo os portos marítimos de Le Havre e Roterdã. Este canal, somado com o Canal de la Sensée é vital para o transporte de produtos agrícolas, industriais e de construção, oferecendo uma alternativa eficiente e de baixo custo ao transporte rodoviário e ferroviário. O Canal du Nord, por sua vez, liga o rio Oise ao rio Escalda, conectando as regiões de Hauts-de-France aos portos do norte da Europa. Esta rota é essencial para o transporte de mercadorias pesadas, como carvão, aço e produtos químicos, que são fundamentais para as indústrias locais. A existência de uma rede integrada de canais navegáveis facilita a movimentação de mercadorias volumosas e pesadas, promovendo a eficiência logística e reduzindo o impacto ambiental do transporte. Outros canais importantes como La Deûle na região metropolitana de Lille desempenham um papel crucial na conectividade logística e no desenvolvimento econômico da região. Este canal, que se conecta ao Rio Escalda e ao sistema de canais do norte da França, facilita o transporte de mercadorias pesadas, como carvão, aço e produtos químicos, contribuindo para a eficiência da cadeia de suprimentos. Além disso, La Deûle está integrada a uma rede de hidrovias que se estende até os portos de Antuérpia e Roterdã, importantes centros de comércio internacional, fortalecendo a posição estratégica de Lille como um hub logístico.

Para enriquecer ainda mais a discussão sobre a logística multimodal na região de Hauts-de-France, é fundamental mencionar o projeto canal Seine-Nord Europe, um dos mais ambiciosos e estratégicos em termos de infraestrutura fluvial na Europa. Este projeto visa construir um canal de grande porte que conectará a bacia do Sena, em Compiègne, ao canal Dunkerque-Escaut, em Cambrai. Com uma extensão de aproximadamente 107 km, este canal permitirá a navegação de embarcações de até 4.400 toneladas, facilitando a movimentação de grandes volumes de mercadorias entre o norte da França e o resto da Europa.

O projeto Seine-Nord Europe vai estabelecer uma conexão crucial entre o porto de Le Havre e os portos do norte da Europa, como Roterdã e Antuérpia, que são fundamentais para o comércio internacional. Esta ligação permitirá uma integração mais eficiente entre as redes fluviais francesas e europeias, promovendo um corredor de transporte que reduz significativamente os custos logísticos e o impacto ambiental. Além disso, o canal desempenhará um papel essencial na promoção da intermodalidade, permitindo a transferência fluida de cargas entre diferentes modos de transporte, como rodoviário, ferroviário e fluvial, o que é crucial para aumentar a eficiência logística e reduzir os congestionamentos nas rodovias.

De acordo com estimativas regionais, o projeto Seine-Nord Europe é esperado para gerar cerca de 50 mil empregos diretos e indiretos durante a fase de construção e operação (SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE, 2024). Além disso, o canal deverá facilitar o transporte de aproximadamente 15 milhões de toneladas de mercadorias por ano, aliviando a carga sobre as rodovias e ferrovias. Esse volume significativo de transporte fluvial não apenas aumentará a competitividade das empresas locais, mas também contribuirá para a redução das emissões de CO<sub>2</sub>, alinhando-se às metas ambientais da União Europeia.

A implementação do canal Seine-Nord Europe também será um elemento-chave na estratégia de desenvolvimento econômico da região de Hauts-de-France, fortalecendo seu papel como um hub logístico de importância internacional. Com uma infraestrutura moderna e eficiente, a região poderá atrair novos investimentos e empresas que dependem de uma logística robusta e confiável. Além disso, a melhoria nas conexões fluviais apoiará o desenvolvimento das zonas portuárias e industriais ao longo do canal, estimulando o crescimento econômico e a criação de empregos locais. Esse projeto hidroviário de grande gabarito será detalhado ao final dessa sessão.

Nesse sentido, a composição a seguir, Figura 36, ilustra a rede hidroviária nas áreas intermediárias em estudo no Brasil e na França.

**Figura 36** – Composição de imagens representando a rede hidroviária na área de pesquisa brasileira (esquerda) e francesa (direita).



**Hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná em São Simão-GO – Brasil (2023).**



**Hidrovia no Porto Fluvial de Lille no Canal de la Deûle – França (2024).**

Fonte: Eduardo Ferreira, Jornal Opção (2023) e arquivo pessoal (2024).

De modo geral, pode-se demarcar que cada região geográfica intermediária do IBGE tem características ligadas a atividade da logística – seja por ter redes rodoviárias, ferroviárias importantes, seja por ter essas redes somadas com infraestruturas de suporte logístico como terminais e portos secos – que fizeram-na ser escolhida para compor a área de estudo da pesquisa, ou seja, da região intermediária. Nesse sentido, tem-se:

- Região Geográfica Intermediária - Distrito Federal (DF):** Como capital do país, Brasília é um polo central de decisões políticas e administrativas, impactando diretamente no desenho das rodovias e ferrovias, configurando-a como uma nodalidade por onde parte-se, de maneira radial, as principais rodovias do país. Brasília possui uma infraestrutura logística marcante, incluindo importantes rodovias como a BR-020 (norte-sul, de Fortaleza - CE a Brasília - DF), BR-040 (Leste-Oeste, do Rio de Janeiro - RJ a Brasília - DF) e BR-060 (norte-sul, de Brasília - DF a Bela Vista - MS), que facilitam o transporte de mercadorias e pessoas, além de conexões com a BR-050 (norte-sul, de Brasília - DF a Santos - SP). A cidade está estrategicamente posicionada, conectando-se eficientemente com outras regiões do Brasil, e desempenha um papel vital na integração dos fluxos comerciais e de serviços a nível nacional e

internacional. Adicionalmente, Brasília abriga o Porto Seco LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda e o Aeroporto Internacional de Brasília, administrado pela INFRAMÉRICA, que inclui um terminal de carga e um terminal de passageiros alfandegados.

- **Região Geográfica Intermediária - Luziânia-Águas Lindas de Goiás (GO):** Esta região se destaca pela proximidade com Brasília (DF) e funciona como um importante corredor de mobilidade e interação socioeconômica. A infraestrutura rodoviária, com a presença de rodovias como a BR-040 (norte-sul, de Brasília - DF ao Rio de Janeiro - RJ), BR-020 (norte-sul, de Fortaleza - CE a Brasília - DF) e BR-060 (norte-sul, de Brasília - DF a Bela Vista - MS), é essencial para a movimentação de produtos agrícolas para exportação.
- **Região Geográfica Intermediária - Itumbiara (GO):** Localizada na divisa com Minas Gerais (MG), Itumbiara é estratégica por sua conectividade rodoviária e influência no setor agroindustrial. A BR-153 (norte-sul, de Marabá - PA a Aceguá - RS), que atravessa Itumbiara, é uma via crucial para o escoamento da produção agrícola e industrial da região, conectando-a aos principais mercados internos e portos de exportação, reforçando a importância da infraestrutura logística para a competitividade regional. Além disso, a presença de portos secos e terminais ferroviários contribui para a eficiência logística.
- **Região Geográfica Intermediária - Goiânia (GO):** Capital de Goiás, Goiânia se destaca pela sua infraestrutura urbana desenvolvida e diversidade de serviços. A cidade é um centro de convergência para fluxos econômicos e populacionais, com uma rede rodoviária significativa incluindo a BR-060 (norte-sul, de Brasília - DF a Bela Vista - MS) e BR-153 (norte-sul, de Marabá - PA a Aceguá - RS), além de terminais de carga que suportam a logística de transporte, facilitando a movimentação de bens e serviços dentro e fora da região. Goiânia também está conectada à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que amplifica suas capacidades logísticas. O Aeroporto de Goiânia, administrado pela INFRAERO, inclui um terminal de carga.

- **Região Geográfica Intermediária - Rio Verde (GO):** Conhecida pela forte produção agropecuária, Rio Verde contribui significativamente para a economia regional e nacional. A cidade possui uma infraestrutura logística avançada, incluindo portos secos e terminais de carga, que são essenciais para o escoamento eficiente da produção agrícola para os mercados internos e de exportação. A BR-060 (norte-sul, de Brasília - DF a Bela Vista - MS) é uma rodovia fundamental para o transporte da produção agropecuária. Rio Verde também se beneficia da Ferrovia Norte-Sul, que facilita o transporte de commodities para os portos do Norte e Sudeste.
- **Região Geográfica Intermediária - São Luís de Montes Belos-Iporá (GO):** Esta região é importante por suas atividades agropecuárias e pela conexão entre centros urbanos e áreas rurais. A rede de transporte bem estabelecida, com rodovias como a GO-060 (Leste-Oeste, de Goiânia - GO a Aragarças - GO), facilita a ligação das áreas rurais aos mercados urbanos, promovendo o desenvolvimento econômico e social.
- **Região Geográfica Intermediária - Porangatu-Uruaçu (GO):** A localização estratégica desta região facilita a articulação entre o norte de Goiás e outras regiões do país. A infraestrutura de transporte, com rodovias como a BR-153 (norte-sul, de Marabá - PA a Aceguá - RS), é fundamental para a conectividade e mobilidade regional, permitindo a integração de fluxos econômicos e sociais, além de facilitar o transporte de mercadorias para os principais mercados consumidores. A Ferrovia Norte-Sul também atravessa essa região, aumentando sua importância logística.
- **Região Geográfica Intermediária - Uberaba (MG):** Este município mineiro é um polo econômico e logístico crucial, facilitando a distribuição de bens e serviços tanto no mercado interno quanto para exportação. Uberaba possui importantes rodovias, como a BR-050 (norte-sul, de Brasília - DF a Santos - SP), que conectam a cidade a grandes centros urbanos e portos, além de um terminal de carga (porto seco) que suporta a logística regional, o Porto Seco do Triângulo Ltda. Uberaba também está conectada à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), e

possui o Terminal Integrador de Uberaba (TIUB) da VLI - Logística, que potencializa suas capacidades de transporte ferroviário.

- **Região Geográfica Intermediária - Uberlândia (MG):** Uberlândia se destaca como um importante centro logístico e econômico, com uma infraestrutura robusta que inclui rodovias como a BR-050 (norte-sul, de Brasília - DF a Santos - SP) e a BR-365 (Leste-Oeste, de Montes Claros - MG a Chaveslândia - MG), ferrovias e um aeroporto com projetos de tornar-se um terminal internacional de cargas. A cidade é fundamental para a movimentação de mercadorias e serviços, sendo um ponto nodal na rede de transporte que conecta o interior de Minas Gerais aos mercados nacionais e internacionais. A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) também é um componente essencial da infraestrutura de Uberlândia. Uberlândia abriga ainda o Porto Seco do Cerrado - Supporte Logística e o Terminal Integrador de Araguari (TIA) da VLI - Logística, contribuindo para a eficiência logística da região.
- **Região Geográfica Intermediária - Patos de Minas (MG):** Importante centro regional, Patos de Minas destaca-se pela produção agroindustrial e pelo papel na rede de transporte. A presença de rodovias estratégicas como a BR-365 facilita o escoamento da produção agrícola e industrial para os grandes centros urbanos e portos de exportação, integrando a região às redes globais de comércio. A cidade também é atendida pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que aumenta suas capacidades logísticas.

Da mesma forma, pode-se demarcar que cada departamento que forma Hauts-de-France possui características logísticas que a destacam, articulando as redes juntos com grandes infraestruturas logísticas. Nesse sentido, cada departamento da região de Hauts-de-France contribui significativamente para a eficiência logística e a integração econômica da região com o restante da Europa. Assim, apresente-se:

- **Departamento do Nord:** caracterizado por uma infraestrutura logística robusta que inclui rodovias, ferrovias e portos. A rodovia A1 conecta Lille a Paris, facilitando o transporte de mercadorias entre o norte da França e a capital. Além disso, a A25 liga Lille a Dunkerque, onde está localizado um dos principais

portos marítimos da França. Este porto desempenha um papel crucial na exportação e importação de mercadorias, conectando-se eficientemente com a rede de hidrovias da região (INSEE, 2023). Lille, a capital do departamento, é um importante hub logístico, com linhas de TGV que conectam a cidade a Paris, Bruxelas e Londres. A presença de armazéns modernos e centros de distribuição na região de Lille reforça a infraestrutura logística do departamento. O Porto de Dunkerque facilita o comércio internacional, sendo um hub logístico essencial para o transporte de produtos industriais e agrícolas, conectando-se eficientemente com a rede de hidrovias, rodovias e ferrovias da região (EUROSTAT, 2022).

- **Departamento de Pas-de-Calais:** possui uma infraestrutura logística destacada pelas conexões rodoviárias e ferroviárias. A rodovia A26 conecta Calais a Reims, enquanto a A16 liga Calais a Paris. O Eurotúnel, que atravessa o Canal da Mancha, conecta Calais ao Reino Unido, facilitando o transporte de mercadorias e passageiros. O Porto de Calais é um dos mais movimentados do Canal da Mancha, desempenhando um papel crucial na logística europeia. Além disso, armazéns e centros logísticos modernos estão espalhados pela região, apoiando a movimentação eficiente de mercadorias. O departamento é estrategicamente posicionado para facilitar o comércio entre a França e o Reino Unido, especialmente após a construção do Eurotúnel, que permite o transporte ferroviário de mercadorias sob o Canal da Mancha (INSEE, 2023). A combinação dessas rodovias e ferrovias com grandes infraestruturas logísticas, como o Porto de Calais, promove a integração de fluxos logísticos na região.
- **Departamento de Somme:** possui uma infraestrutura logística desenvolvida, com rodovias como a A1 e a A29, que conectam a região a outras partes da França e da Europa. A linha ferroviária que passa por Amiens, a capital do departamento, conecta a cidade a Paris e Lille, promovendo a integração regional. As hidrovias, como o Canal de Saint-Quentin, são essenciais para o transporte de mercadorias pesadas da indústria siderúrgica e automobilística. A presença de armazéns e centros de distribuição em Amiens contribui para a eficiência logística da região. Além disso, a proximidade com o Porto de Calais

e o acesso à rede de hidrovias ampliam a capacidade logística do departamento, facilitando a movimentação de mercadorias volumosas e pesadas.

- **Departamento de Oise:** a proximidade com Paris e a presença de importantes infraestruturas de transporte são fatores estratégicos. A rodovia A1 passa pelo departamento, conectando Paris a Lille. A linha de TGV que passa por Creil, uma cidade importante no departamento, conecta a região a outros centros europeus. O Aeroporto de Beauvais, localizado neste departamento, é um importante hub para voos de baixo custo, facilitando o transporte de passageiros e cargas. Armazéns e centros logísticos próximos ao aeroporto suportam a logística aérea, promovendo a eficiência no transporte de mercadorias.
- **Departamento de Aisne:** possui uma rede de transporte desenvolvida, com rodovias como a A26 e a A4, que conectam a região a outras partes da França e da Europa. A linha ferroviária que passa por Laon, a capital do departamento, conecta a cidade a Paris e Reims. As hidrovias, como o Canal de Saint-Quentin, são fundamentais para o transporte de mercadorias. A presença de armazéns e centros logísticos em Laon facilita a movimentação e armazenamento de mercadorias, promovendo a eficiência logística.

Além das redes de transportes, o segundo grande elemento para o estudo da representatividade da logística consiste nas grandes infraestruturas logísticas nas regiões geográficas intermediárias, as quais são fundamentais para compreender a densidade logística dessas áreas de estudo. Essas infraestruturas são essenciais para entender os fluxos de mercadorias e a geoestratégia da logística no Brasil e na França. Portos secos, centros logísticos e industriais aduaneiros, e terminais integradores são elementos cruciais para o funcionamento eficiente da cadeia de suprimentos, atendendo tanto o mercado interno quanto o comércio internacional. Essas instalações permitem a consolidação, armazenamento e distribuição de mercadorias, facilitando a transferência de cargas entre diferentes modais de transporte. Isso resulta em uma maior eficiência logística, redução de custos operacionais e aumento da competitividade das regiões intermediárias. Além disso, essas infraestruturas desempenham um papel estratégico na atração de investimentos e no desenvolvimento econômico regional. As infraestruturas logísticas assumem uma condição multiescalar, pois, embora estejam fisicamente instaladas nos *lugares*, elas são ativadas globalmente através da logística,

exemplificando uma lógica *glocal*. Dessa forma, elas exemplificam a dinâmica do jogo de escalas, articulando operações e fluxos em níveis multiescalares, refletindo a complexidade e a interconectividade dos sistemas logísticos contemporâneos.

No caso brasileiro, os portos secos, como o Porto Seco Centro-Oeste S.A. em Anápolis (GO), o Porto Seco LOGSERVE em Brasília (DF), o Porto Seco do Cerrado em Uberlândia (MG), e o Porto Seco do Triângulo Ltda em Uberaba (MG), desempenham um papel vital na logística de exportação e importação. Esses recintos aduaneiros facilitam o desembaraço de mercadorias, permitindo que produtos agrícolas, industriais e manufaturados sejam processados e enviados com eficiência. Além disso, os terminais integradores, como o Terminal Integrador de Uberaba (TIUB) e o Terminal Integrador de Araguari (TIA) da VLI - Logística, são pontos nodais que permitem a integração dos modais de transporte, principalmente rodoviário e ferroviário.

A existência desses terminais facilita a consolidação e distribuição de cargas, otimizando os fluxos logísticos. De acordo com Rodrigues (2020), a eficiência dos terminais integradores contribui para a diminuição dos custos logísticos e a melhoria da capacidade de transporte de grandes volumes de mercadorias. Os tipos de mercadorias movimentadas nessas infraestruturas variam desde produtos agrícolas, como soja, milho e carne, até produtos industriais e manufaturados. A geoestratégia da logística brasileira, centrada nessas infraestruturas, visa maximizar a eficiência do escoamento de commodities para os portos de exportação, como Santos (SP) e Paranaguá (PR), e para os mercados consumidores internos. A produção agroindustrial do Centro-Oeste, escoada por rodovias e ferrovias através das regiões intermediárias, sustenta a balança comercial brasileira, com as exportações de commodities representando uma parcela significativa das receitas nacionais.

Essas infraestruturas obtidas nos documentos da Receita Federal do Brasil enquanto *Recintos Aduaneiros*, estão disponíveis na Quadro 7.

**Quadro 7** – Infraestruturas Logísticas na área de estudo das Regiões Geográficas Intermediárias do IBGE do Centro-Oeste e Sudeste do Brasil, 2023<sup>86</sup>.

MUNICÍPIO	REGIÃO GEOGRÁFICA INTERMEDIÁRIA - IBGE	UF	JURISDIÇÃO	TIPO DE INFRAESTRUTURA	ADMINISTRADOR	CONEXÕES
<b>ANÁPOLIS</b>	Goiânia	Goiás	Anápolis (DRF Anápolis)	Porto Seco	Porto Seco Centro-Oeste S.A.	Rodoviárias: BR-060 (Brasília, Goiânia), BR-153 (Anápolis, São Paulo), BR-414 (Niquelândia, Anápolis); Ferroviárias: Ferrovia Norte-Sul (Anápolis, Açailândia); Hidroviárias: N/A. <sup>87</sup>
<b>BRASÍLIA</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Porto Seco	LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda - Porto Seco DF	Rodoviárias: BR-020 (Brasília, Fortaleza), BR-040 (Brasília, Rio de Janeiro), BR-060 (Brasília, Goiânia); Ferroviárias: Ferrovia Brasília (Brasília); Hidroviárias: N/A.
<b>UBERLÂNDIA</b>	Uberlândia	Minas Gerais	Uberlândia (DRF/Uberlândia)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Porto Seco do Cerrado - Suporte Logística	Rodoviárias: BR-050 (Uberlândia, Brasília), BR-365 (Uberlândia, Montes Claros); Ferroviárias: Ferrovia Centro-Atlântica (Uberlândia, Belo Horizonte); Hidroviárias: N/A.
<b>UBERABA</b>	Uberaba	Minas Gerais	Uberaba (DRF/Uberaba)	Porto Seco	Porto Seco do Triângulo Ltda	Rodoviárias: BR-050 (Uberaba, Brasília), BR-262 (Uberaba, Belo Horizonte);

<sup>86</sup> A versão integral da tabela com a sistematização das infraestruturas logísticas (recintos aduaneiros na Receita Federal) por região intermediária e município a partir do site [Receita Federal](#) está disponível na seção Apêndice da tese como apêndice A.

<sup>87</sup> Não consta dados oficiais.

						Ferrovíárias: Ferrovia Centro-Atlântica (Uberaba, Belo Horizonte); Hidroviárias: N/A.
<b>UBERABA</b>	Uberaba	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Uberaba (TIUB)	Rodoviárias: BR-050 (Uberaba, Brasília), BR-262 (Uberaba, Belo Horizonte); Ferrovíárias: Ferrovia Centro-Atlântica (Uberaba, Belo Horizonte); Hidroviárias: N/A.
<b>ARAGUARI</b>	Uberlândia	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Araguari (TIA)	Rodoviárias: BR-050 (Araguari, Brasília), BR-365 (Araguari, Montes Claros); Ferrovíárias: Ferrovia Centro-Atlântica (Araguari, Belo Horizonte); Hidroviárias: N/A.
<b>BRASÍLIA</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAMÉRICA – Concessionária do Aeroporto de Brasília	Rodoviárias: BR-020 (Brasília, Fortaleza), BR-040 (Brasília, Rio de Janeiro), BR-060 (Brasília, Goiânia); Ferrovíárias: N/A; Hidroviárias: N/A
<b>GOIÂNIA</b>	Goiânia	Goiás	DRF/Goiânia	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária	Rodoviárias: BR-060 (Goiânia, Brasília), BR-153 (Goiânia, São Paulo), BR-452 (Goiânia, Itumbiara); Ferrovíárias: N/A; Hidroviárias: N/A
<b>BRASÍLIA</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAMÉRICA – Concessionária do Aeroporto de Brasília	Rodoviárias: BR-020 (Brasília, Fortaleza), BR-040 (Brasília, Rio de Janeiro), BR-060 (Brasília, Goiânia); Ferrovíárias: N/A; Hidroviárias: N/A

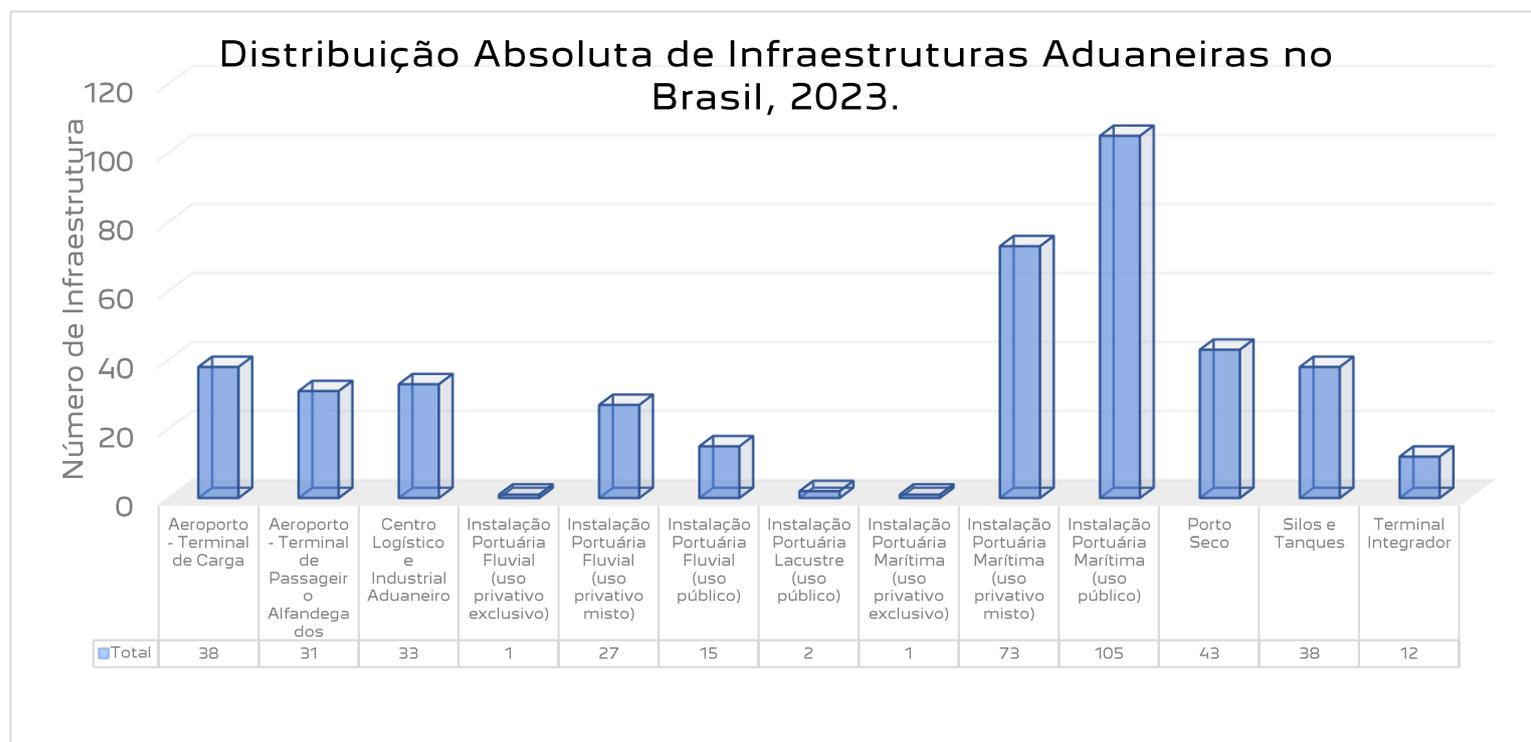
Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Recintos Aduaneiros - Receita Federal do Brasil<sup>88</sup> (2023).

<sup>88</sup> <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>

A partir dos dados disponíveis na Receita Federal do Brasil sobre os "Recintos Aduaneiros", Brasil (2023), foi realizado um levantamento sistemático das informações relativas às infraestruturas aduaneiras no país, categorizadas por nome do município, região intermediária, estado, unidade de jurisdição, tipo de infraestrutura, registro na Receita Federal e administrador. Esses dados foram organizados em uma tabela geral (disponível no apêndice A) com o objetivo de identificar a densidade dessas infraestruturas em todo o território nacional.

Em seguida, foram elaborados dois gráficos para separar o conjunto geral de informações e comparar os tipos de infraestruturas com a densidade nas regiões geográficas imediatas analisadas na tese. Essa análise permitiu verificar a porcentagem e a densidade das infraestruturas aduaneiras nas regiões específicas, comparando-as com a especialização do restante do país. Essa abordagem visa compreender a distribuição e a importância estratégica dessas infraestruturas aduaneiras no contexto das regiões intermediárias geoestratégicas do Brasil. Os resultados dos gráficos podem ser visualizados abaixo nos Gráfico 4 e Gráfico 5.

**Gráfico 4 – Distribuição absoluta de infraestruturas aduaneiras no Brasil, 2023.**

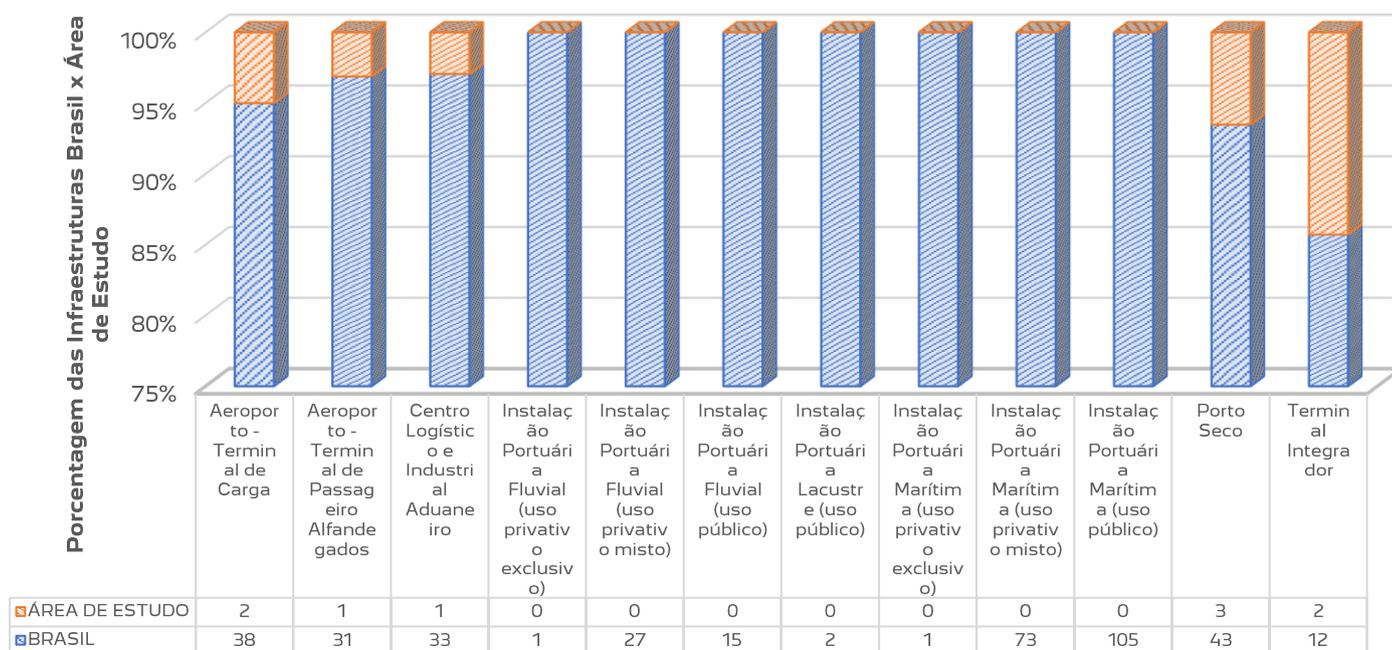


Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Recintos Aduaneiros - Receita Federal do Brasil<sup>89</sup> (2023).

<sup>89</sup> <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>

**Gráfico 5 – Comparação da porcentagem de infraestruturas aduaneiras entre a área de estudo e o Brasil, 2023.**

**Comparação da porcentagem de infraestruturas aduaneiras entre a área de estudo e o Brasil, 2023.**



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Recintos Aduaneiros - Receita Federal do Brasil<sup>90</sup> (2023).

A análise dos gráficos 4 e 5, sobretudo referente à porcentagem das infraestruturas aduaneiras na área de estudo em comparação com o restante do Brasil destaca a presença significativa de diversas infraestruturas estratégicas na região em foco. A área de estudo apresenta a concentração de nove grandes infraestruturas aduaneiras. Embora esse número possa parecer modesto, é crucial problematizá-lo para demonstrar a relevância logística e espacial desses nove aparatos técnicos no território. Essas infraestruturas desempenham um papel vital na facilitação das exportações de commodities, na aceleração das resoluções aduaneiras e na integração logística, contribuindo significativamente para a competitividade e eficiência econômica da região.

Primeiramente, observa-se a presença de terminais aeroportuários de carga e passageiros alfandegados, com a área de estudo contribuindo com 5% (2 unidades) e 3% (1 unidade) do total nacional, respectivamente. Embora esses percentuais pareçam limitados, a existência de

<sup>90</sup> <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>

tais terminais na região (Brasília-DF e Goiânia-GO) enfatiza sua relevância na movimentação tanto de cargas quanto de passageiros internacionais, desempenhando um papel crucial na conectividade global.

Além disso, a área de estudo demonstra uma forte densidade de infraestrutura de aceleração de exportações, com a presença de Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros, Portos Secos, Silos e Tanques, e Terminais Integradores. Especificamente, a região possui 3 unidades de Portos Secos (Anápolis-GO, Brasília-DF e Uberaba-MG), que representam uma fração de quase 10% das 43 unidades presentes no Brasil, indicando capacidade para a gestão e armazenamento de mercadorias, somada a um Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, em Uberlândia-MG. O Porto Seco, como exemplo da Figura 37 e Figura 38 que ilustram o Porto Seco Centro-Oeste em Anápolis-GO, juntamente com o Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, em particular, são cruciais para a aceleração das resoluções aduaneiras, facilitando a exportação de commodities ao permitir a rápida liberação de mercadorias para o comércio exterior. Essas infraestruturas reduzem os tempos de espera e aumenta a eficiência logística, o que é vital para manter a competitividade no mercado global.

**Figura 37** – Visita técnica no Distrito Agroindustrial de Anápolis - DAIA e Porto Seco Centro-Oeste, Anápolis - GO (04/11/2022).



Fonte: arquivo pessoal (2024).

**Figura 38** – Vista da área de armazenagem de contêineres a partir de um Veículo aéreo não tripulado do Porto Seco Centro-Oeste, Anápolis – GO. É possível observar a integração da ferrovia, na parte central superior da imagem, com a rodovia.



Fonte: Grupo Porto Seco Centro-Oeste (s.d).

De acordo com um estudo da Comissão Econômica e Social para a Ásia e o Pacífico (UNESCAP), os portos secos servem como centros logísticos que otimizam a movimentação e o armazenamento de mercadorias, promovendo um comércio internacional mais eficiente (UNESCAP, 2016). Assim, pensando na representatividade dessa infraestrutura aduaneira, o Porto Seco, é fundamental na dinâmica regional dos fluxos de mercadorias e na comercialização de *commodities* produzidas no interior do Brasil, uma vez que, em particular, os Portos Secos são cruciais para a aceleração das resoluções aduaneiras, facilitando a exportação de *commodities* ao permitir a rápida liberação de mercadorias para o comércio exterior. Eles servem como centros logísticos que otimizam a movimentação, armazenamento e inspeção regulatória de mercadorias, promovendo um comércio internacional mais eficiente.

Os Terminais Integradores também desempenham um papel fundamental na infraestrutura da área de estudo. Com duas unidades, uma em Uberaba-MG<sup>91</sup> e outra em

<sup>91</sup> Localizado em Uberaba-MG, no Triângulo Mineiro, é o maior terminal da VLI Logística e é parte fundamental do Corredor Centro-Sudeste, uma das principais rotas de escoamento das exportações do agronegócio brasileiro. Atualmente, o terminal é responsável pelo transporte e armazenagem de grãos e pela movimentação de açúcar. VLI Logística. Terminal Integrador Uberaba (TIUB). Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/ativos-mapa/terminal-integrador-uberaba-tiub/>. Acesso em: 5 de jun. de 2024.

Araguari-MG<sup>92</sup>, esses terminais são operados pela VLI-Logística, e facilitam a integração logística entre os modos de transporte rodoviário e ferroviário na região, otimizando o fluxo de mercadorias e reduzindo custos operacionais. Isso é especialmente importante para a exportação de *commodities*, pois permite uma transferência mais ágil e eficiente das mercadorias das áreas de produção até os portos de embarque, alterando o modo de transporte do rodoviário para o ferroviário, barateando o custo logístico e otimizando o escoamento da produção de milho, soja, farelo de soja, açúcar e fertilizantes.

Os Terminais Integradores, além de otimizarem o deslocamento das cargas, são também locais de armazenamento para distribuição dessa produção. Para se ter uma ideia, dados da VLI (2024), indicam que o Terminal Integrador de Araguari (TIA) conta com um armazém de grãos com capacidade estática de 120 mil toneladas, um *silo pulmão* de grãos com capacidade estática de 6 mil toneladas e um armazém de fertilizantes com capacidade estática de 44 mil toneladas. Já em Uberaba, o Terminal Integrador processa 6,3 milhões de toneladas de milho e soja, e 2,4 milhões de toneladas de açúcar. Além disso, o terminal conta com esteira de integração modal e armazenagem (Figura 39), um silo com capacidade para 8 mil toneladas de grãos e dois armazéns, capazes de armazenar 120 mil toneladas de grãos e 90 mil toneladas de açúcar. Essas instalações permitem o armazenamento e a movimentação eficaz de produtos agrícolas, facilitando a cadeia de exportação e aumentando a competitividade regional no mercado global.

---

<sup>92</sup> Com capacidade instalada para movimentar 1 milhão de toneladas de grãos por mês, além de 340 mil toneladas de fertilizantes, o Terminal Integrador de Araguari-MG é um dos maiores terminais de transbordo da América Latina. Realiza carregamento ferroviário de grãos, descarga rodoviária de grãos, descarga ferroviária de fertilizantes e carregamento rodoviário de fertilizantes. Antes, com diversos pontos de carregamento em terminais, para carregar 80 vagões eram necessárias 64,7 horas. Atualmente, com um único ponto de carregamento moderno e eficiente, são levadas, em média, apenas 5 horas para carregar 80 vagões. VLI Logística. Terminal Integrador Araguari (TIA). Disponível em: <https://www.vli-logistica.com.br/ativos-mapa/terminal-integrador-araguari-tia/>. Acesso em: 5 de jun. de 2024.

**Figura 39** – Terminal Integrador Uberaba (TIUB) em visita técnica em Uberaba - MG (09/06/2023).



Fonte: arquivo pessoal (2024).

Essa análise permite explorar como as estratégias logísticas moldam as relações comerciais e políticas, destacando a importância dessa região como um eixo central na logística nacional. A conectividade proporcionada por essa localização geográfica facilita a integração regional e nacional, promovendo o desenvolvimento econômico e a competitividade das empresas brasileiras. Nesse sentido, 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; além do Porto Seco do Cerrado em Uberlândia; o Porto Seco do Triângulo (Uberaba) e o Porto Seco Centro-Oeste localizado em Anápolis e em Brasília. 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, Algar Agro, Monsanto e não menos importante destaca-se também, Syngenta e Nidera - voltados para a produção de sementes. O Terminal Integrador de Uberaba é parte fundamental do Corredor Centro-Sudeste, uma das principais rotas de

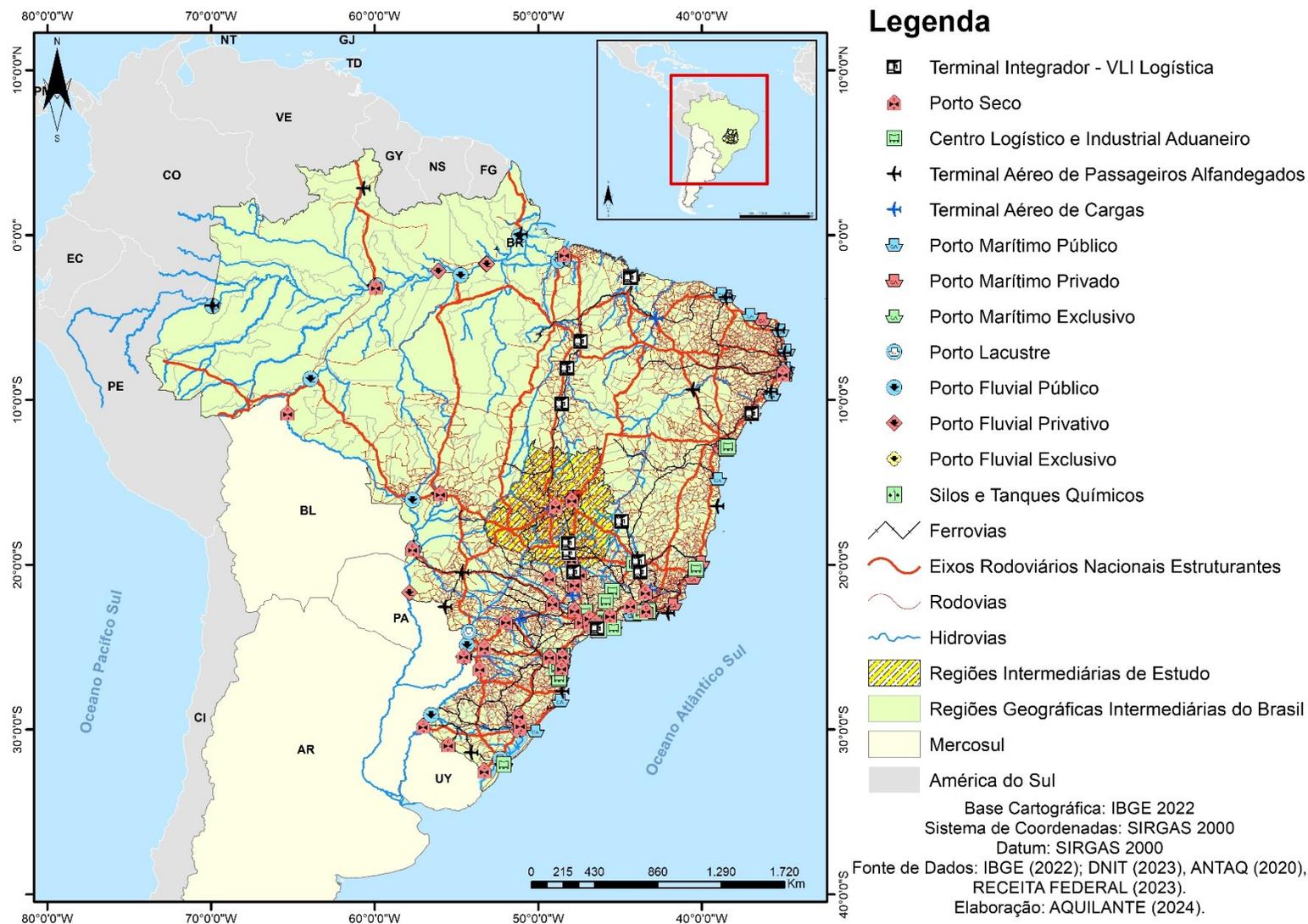
escoamento das exportações do agronegócio brasileiro segundo a VLI Logística. Atualmente, o terminal é responsável pelo transporte e armazenagem de soja, milho e farelo que são transportados pela Ferrovia Centro-Atlântica, com destino ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos (SP). A tendência do agronegócio nacional em instalar-se ao longo de importantes projetos logísticos 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 e dinâmico, como as plataformas multimodais, vislumbrando a expansão do segmento e de infraestrutura logística nos nós de conectividade de acordo com as exigências da globalização.

Assim, a logística contemporânea sobre o território, é essencial na articulação do mercado interno e exportação das *commodities*. Todavia, para além do efeito articulador no processo de ordenamento do território, aventa-se a discussão de que as classes dominantes do Estado brasileiro criam projetos geoestratégicos para a organização e articulação interna do território os quais também possam estimular a condução brasileira na criação de infraestruturas que sejam capazes de integrar a América do Sul.

Face ao exposto, a geoestratégia da logística brasileira envolve a utilização eficiente dessas infraestruturas para garantir que as mercadorias sejam transportadas de forma rápida e econômica desde os centros de produção até os pontos de consumo e exportação. A localização estratégica dos portos secos, terminais integradores e aeroportos nas regiões intermediárias permite a articulação eficiente dos fluxos de mercadorias, conectando o interior produtivo do Brasil aos portos marítimos e aeroportos internacionais. Isso não apenas facilita o comércio internacional, mas também fortalece a economia regional, promovendo o desenvolvimento econômico através da criação de empregos e o aumento da competitividade das exportações brasileiras.

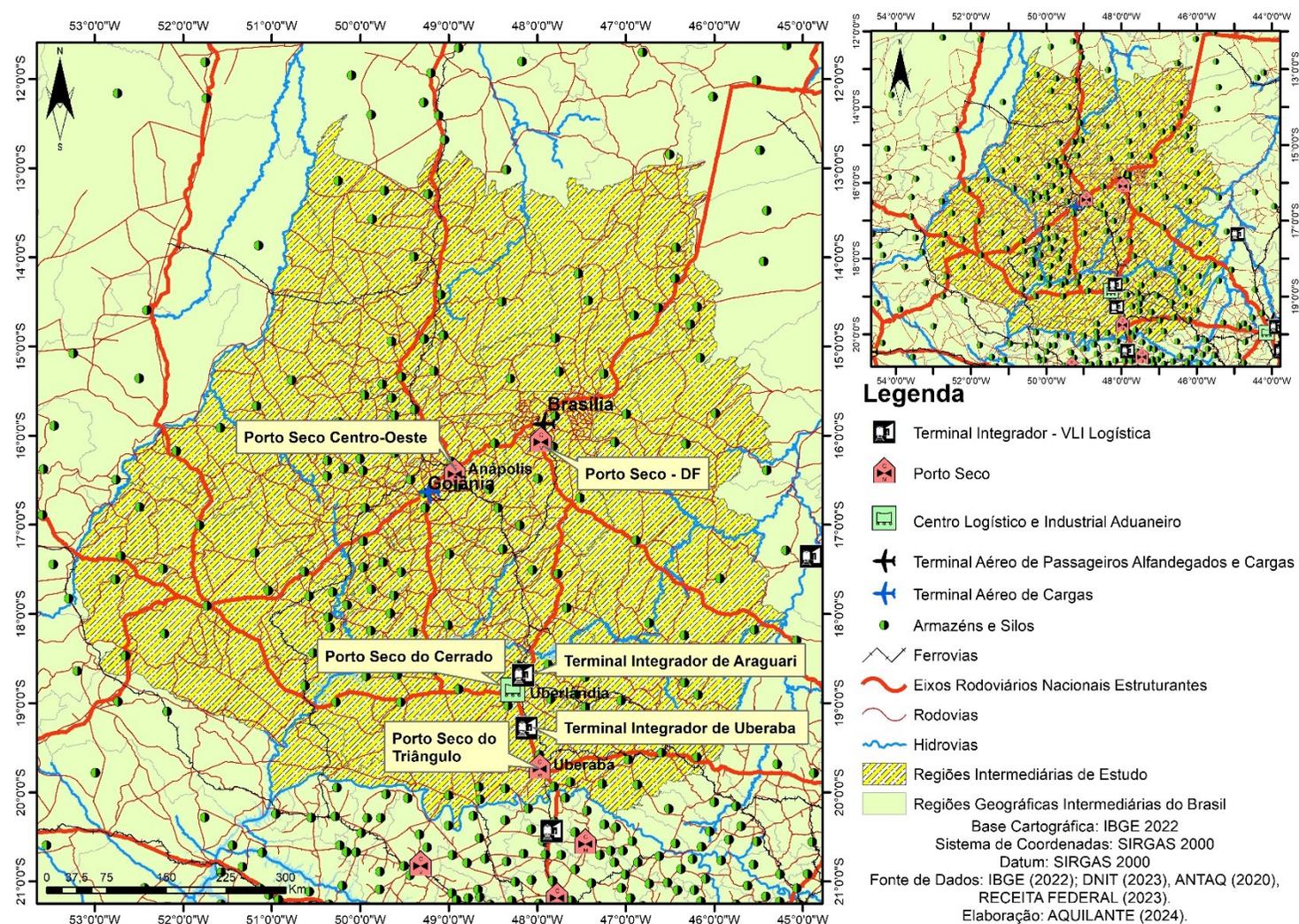
Os mapas apresentados a seguir têm como objetivo ilustrar a distribuição espacial das infraestruturas logísticas no Brasil. A Figura 40 mostra a dispersão dessas infraestruturas aduaneiras por todo o território nacional, enquanto a Figura 41 destaca a concentração dessas infraestruturas nas regiões geográficas intermediárias analisadas. Esses mapas são fundamentais para visualizar a localização estratégica dos recintos aduaneiros (infraestruturas logísticas) e entender melhor sua distribuição e impacto no contexto logístico do país.

**Figura 40 – Mapa da distribuição das infraestruturas logísticas (recintos aduaneiros) no Brasil, 2023.**



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 41** – Mapa da distribuição das infraestruturas logísticas (recintos aduaneiros) nas regiões geográficas intermediárias da área de estudo brasileira, 2023.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Em resumo, a análise dos dados revela que a área de estudo possui uma infraestrutura aduaneira significativa, destacando-se pelos Portos Secos e Terminais Integradores. Esses recursos não apenas otimizam a gestão e o armazenamento de mercadorias, mas também agilizam as resoluções aduaneiras, promovendo uma exportação mais eficiente de commodities. Isso sublinha a importância estratégica da região na economia nacional e enfatiza a necessidade de investimentos contínuos para manter e aprimorar essa infraestrutura essencial. Embora a área de estudo concentre apenas nove grandes infraestruturas aduaneiras, a sua relevância logística e espacial é inquestionável. Essas infraestruturas são cruciais para facilitar as exportações, acelerar os processos aduaneiros e integrar a logística, contribuindo significativamente para a competitividade e eficiência econômica da região.

As infraestruturas logísticas em Hauts-de-France evoluíram significativamente para atender às crescentes demandas do comércio global e à necessidade de operações eficientes. De maneira geral, além das redes descritas, essas grandes infraestruturas são compostas por plataformas multimodais, zonas de armazenamento, portos, aeroportos.

Inicialmente, é preciso considerar duas grandes plataformas logísticas na região: E-Valley e Delta 3, pois são enormes estruturas de integração que oferecem serviços visando cooperar para um transporte otimizado de produtos e dinamizando a economia para além da instalação da infraestrutura em si.

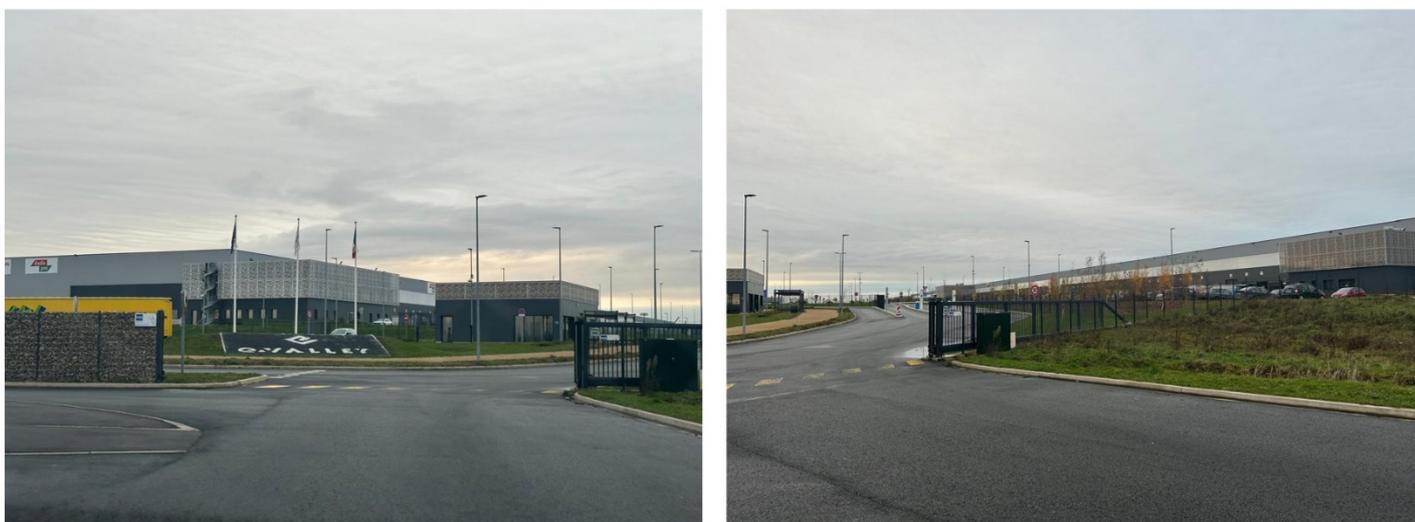
A área de reconversão denominada E-Valley é considerada a maior plataforma logística da Europa (NORD FRANCE INVEST, 2023). Ela está localizada em Cambrai, no departamento de Nord, cobrindo uma área de 700.000 m<sup>2</sup> de armazéns projetados especificamente para o comércio eletrônico. A plataforma está estrategicamente localizada, proporcionando acesso rápido às principais rodovias europeias, como a A1 (em direção à Paris) e a A2 (em direção à Bélgica e à Alemanha). Esta acessibilidade facilita o transporte rápido de mercadorias para diversos centros econômicos na Europa.

Ademais, a proximidade com os maiores portos europeus, como Calais e Antuérpia, permite uma integração com as rotas marítimas internacionais, essencial para o comércio global. Essa plataforma surgiu após a reconversão da antiga base aérea 103 de Cambrai-Épinoy em um hub logístico. A base aérea 103 de Cambrai-Épinoy foi uma instalação militar ativa por mais de sessenta anos, desempenhando um papel importante na defesa nacional francesa. Sua desativação em 2012 deixou a região com a necessidade de encontrar novos usos para a vasta área anteriormente ocupada pelas operações militares. Em 2017, segundo Petit (2019) em edição publicada no jornal *La Voix du Nord* (2019), a comunidade de aglomeração de Cambrai

e a comunidade de comunas Osartis-Marquion<sup>93</sup> adquiriram o terreno por um euro simbólico, marcando o início formal do processo de reconversão.

A reconversão da base aérea para o E-Valley é projetada para gerar aproximadamente 1.500 empregos diretos e 1.000 empregos indiretos, oferecendo um impulso significativo à economia local, especialmente em uma área com alta taxa de desemprego após o fim das atividades de extração de carvão (FRANCE 3 RÉGIONS, 2020). Este desenvolvimento das infraestruturas em curso, conforme Figura 42 é visto como uma oportunidade para revitalizar a região, atraindo investimentos e promovendo o crescimento econômico regional.

**Figura 42** – Entrada e instalações do E-Valley em Cambrai-Épinoy, destacando a infraestrutura logística moderna em visita técnica – dezembro de 2023.



Fonte: arquivo pessoal (2024).

Outra importante infraestrutura é Delta 3. 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*<sup>94</sup> com

<sup>93</sup> A Comunidade de Comunas Osartis Marquion é uma estrutura de governança intermunicipal situada no departamento de Pas-de-Calais, na região de Hauts-de-France, no norte da França. Foi criada em janeiro de 2014, pela fusão das antigas comunidades de comunas Osartis e Marquion. Este modelo de governança abrange um total de 49 comunas francesas, promovendo a cooperação e a coordenação entre essas localidades. A escala de discussão e planejamento envolve o gerenciamento compartilhado de recursos, infraestrutura e serviços públicos, com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento regional, a eficiência administrativa e a qualidade de vida dos habitantes.

<sup>94</sup> Corresponde a um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e instituições correlatas numa determinada área, vinculada por elementos comuns e complementares (PORTER 1989, p. 211).

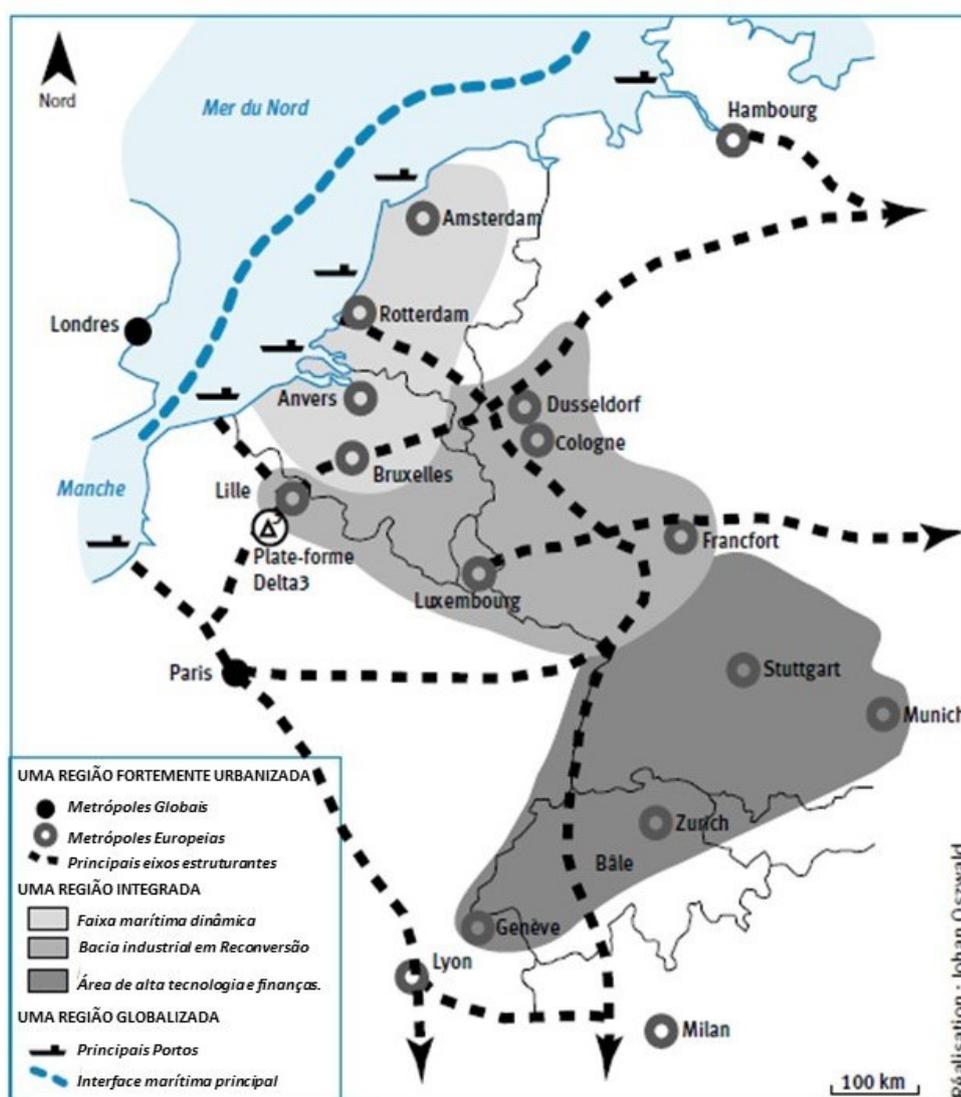
qualidade de instalações multimodais e distribuição logística dentro de um perímetro seguro que oferece uma gama de serviços e operações. A plataforma desempenha um papel de *conexidade* de fluxos importante, pois está situada a 22 quilômetros da metrópole de Lille (centro regional mais importante), 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 (CENTRE NATIONAL D'ENSEIGNEMENT À DISTANCE, 2011).

A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 distingue-se por sua natureza tri-modal, conectando-se a três modos de transporte: ferroviária, hidrovia e rodovias. Essa multimodalidade, como um terminal de transporte combinado, oferece uma grande atratividade para fluxos e capitais das empresas que utilizam suas infraestruturas, como instalações e armazéns logísticos modernos. Este site oferece 520.000 metros quadrados (m<sup>2</sup>) de instalações logísticas operacionais e 240.000 metros quadrados (m<sup>2</sup>) em desenvolvimento, facilitando a integração de diversos modos de transporte e otimizando a eficiência da cadeia de suprimentos (DELTA 3, 2020). A presença de empresas como DHL, Decathlon, Amazon e Leroy Merlin com centros de distribuição na região ressalta a capacidade de Hauts-de-France de atrair grandes investimentos e se destacar como um centro logístico de excelência (NORD FRANCE INVEST, 2023).

Esta vasta área permite uma grande capacidade de armazenamento e processamento de mercadorias. Nesse sentido, como uma plataforma trimodal, Delta 3 oferece acesso direto pelas autoestradas A1, E17, A26 e A21, rotas principais para o transporte rodoviário na Europa. Além disso, possui conexões ferroviárias com as linhas Lens-Ostricourt e Lille-Paris, que facilitam o transporte de grandes volumes de mercadorias por via ferroviária. A plataforma também tem acesso ao canal de grande gabarito Dunkerque-Valenciennes, com um cais fluvial equipado para movimentação de contêineres, capaz de realizar até 20 movimentações por hora (NORD FRANCE INVEST, 2023).

Certamente, a localização estratégica da Plataforma Multimodal Delta 3 é um de seus maiores atrativos. A implantação da Delta 3 é extremamente vantajosa para a região de Hauts-de-France, especialmente para as áreas de Dourges e Oignies (Pas-de-Calais). Este eixo multimodal, conforme dados do INSEE (2012b), tem proporcionado novas oportunidades de negócios e emprego para essas regiões, em conexão com a União Europeia. A plataforma está diretamente ligada aos principais portos marítimos da Europa, como Le Havre, Dunkerque, Antuérpia (Anvers), Rotterdam, como ilustrado na Figura 43.

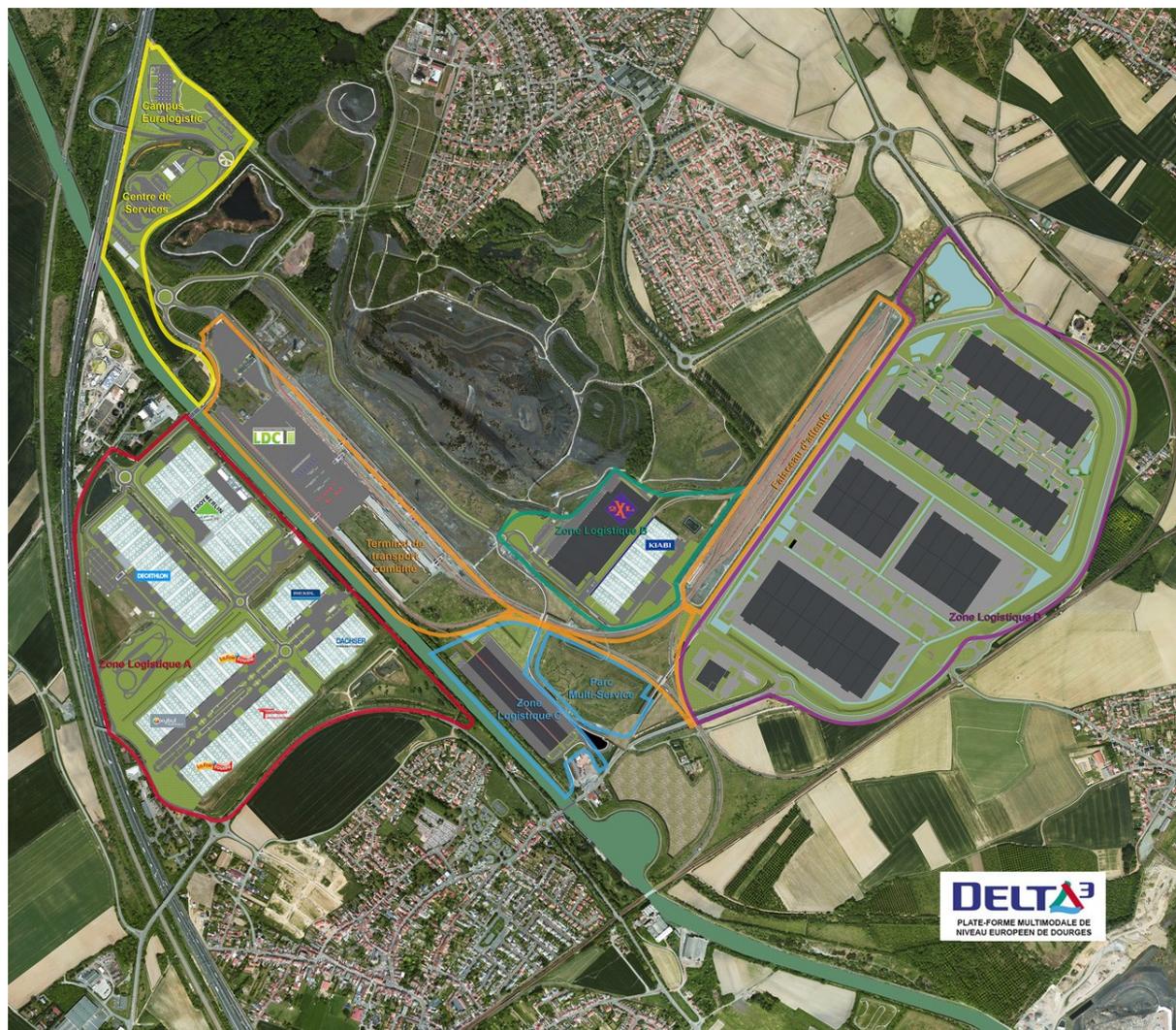
**Figura 43** – A Plataforma Logística Multimodal Delta 3 no contexto das áreas metropolitanas, industriais e tecnológicas da Europa Ocidental.



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de Centre National d'Enseignement à Distance (2011).

Esses elementos são altamente atraentes devido à facilidade de armazenamento, estocagem e distribuição, fundamentais na economia flexível da globalização. A concentração geográfica dessas infraestruturas redefine a *situação geográfica* da área, orientando-a para o segmento logístico e gerando novas oportunidades de capital. De acordo com Duarte (2004), para viabilizar o desenvolvimento de uma Plataforma Logística Multimodal em uma região, é essencial analisar sua localização geográfica, considerando que a plataforma receberá empreendimentos e infraestruturas de vários tipos de transporte que contribuirão para a economia local, uma vez que, a proximidade da plataforma com o tecido urbano, conforme ilustrado na Figura 44, a qual mostra a distribuição das infraestruturas de transbordo e armazéns entre o tecido rural e urbano, dinamiza a região com a criação de empregos diretos e indiretos.

**Figura 44** – Infraestruturas de transbordo e armazéns da Plataforma Multimodal Delta 3 entre o tecido rural e urbano no Norte da França.



Fonte: DELTA 3 (2024).

Face o exposto, a Plataforma Logística Multimodal Delta 3 pode ser vista como um "fixo" no território, um objeto técnico da logística que, ao se estabelecer, gera uma série de ações econômicas inerentes, constituindo assim um sistema de ações. Esse sistema de ações é impulsionado pelas atividades logísticas de armazenamento, estocagem e distribuição, que são facilitadas pela infraestrutura da plataforma. Portanto, a Delta 3 não é apenas um objeto estático; ela engendra e dinamiza atividades econômicas, demonstrando como a interação entre sistemas de objetos e sistemas de ações redefine e potencializa a utilização do espaço geográfico. Todavia, a concentração de infraestruturas logísticas na área, pode apresentar uma série de impactos negativos relacionados à superficialização dos solos, ruídos e congestionamentos. A impermeabilização dos solos causada pela construção de armazéns e centros de distribuição pode aumentar o escoamento superficial, reduzir a infiltração de água no solo e,

consequentemente, elevar o risco de inundações e a degradação da qualidade da água. Além disso, a proximidade dessas infraestruturas aos centros urbanos e áreas rurais resulta em um aumento significativo dos níveis de ruído, decorrente do tráfego intenso de caminhões e operações de carga e descarga, afetando a qualidade de vida das comunidades vizinhas.

Além dessas infraestruturas, vale adicionar as zonas de estocagem e entrepostos em Hauts-de-France, os quais também são essenciais para a eficiência logística da região. Segundo dados da Nord France Invest (2023), a região dispõe de 13 milhões de m<sup>2</sup> de armazéns, sendo 16% do total disponível na França. As zonas de estocagem estão estrategicamente localizadas próximas às principais rotas de transporte e centros de consumo, como na região metropolitana de Lille, permitindo a otimização dos fluxos logísticos. A presença de grandes empresas de distribuição, como Auchan, Leroy Merlin e Decathlon, que empregam milhares de trabalhadores na região, reflete a importância dessas infraestruturas na cadeia de suprimentos.

Outro importante elemento da infraestrutura regional, que tem relação com as zonas de armazenamento, entrepostos e plataformas multimodais são os portos fluviais. A densa rede de hidrovias em Hauts-de-France é destacada pela presença de portos fluviais como o Porto de Lille e o Porto de Béthune-Beuvry. O Porto de Lille (Figura 45) facilita o transporte de mercadorias entre o interior e os portos marítimos. Este porto desempenha um papel crucial na distribuição de produtos industriais, conectando-se eficientemente com as redes rodoviárias e ferroviárias da região. O porto fluvial de Lille, por exemplo, é o terceiro maior porto interior da França (INSEE, 2022), facilitando a movimentação de mercadorias através de vias navegáveis interiores conectadas aos principais portos marítimos da Europa.

**Figura 45** – Porto Fluvial de Lille no Canal de la Deûle, em Lille, em visita técnica – fevereiro de 2024.



Fonte: arquivo pessoal (2024).

A região também apresenta uma importante faixa marítima para fornecimento de matérias-primas e exportação internacional. Os portos marítimos de Calais e Dunkerque são fundamentais para a logística da região.

O Porto de Calais é um dos mais movimentados do Canal da Mancha, facilitando o comércio entre a França e o Reino Unido. Este porto é um ponto de entrada crucial para mercadorias provenientes do Reino Unido, especialmente após a construção do Eurotúnel, que permite o transporte ferroviário de mercadorias sob o Canal da Mancha. A integração do Porto de Calais com a rede de hidrovias de Hauts-de-France promove a fluidez dos fluxos logísticos, facilitando a movimentação de mercadorias entre o Reino Unido e o interior da França.

O porto de Dunkerque, o terceiro maior porto marítimo da França, desempenha um papel crucial no comércio internacional, especialmente nas conexões entre a Ásia e a Europa do Norte. Este porto é estratégico para o desenvolvimento econômico da região, oferecendo profundidades que permitem a atracação dos maiores navios do mundo, com calados de até 22 metros. Além disso, Dunkerque está desenvolvendo o "Short Sea", que é o transporte marítimo de curta distância, conectando-se com países da Europa do Norte, África do Norte e Mediterrâneo. Este porto é também o maior porto francês para a importação de frutas em contêineres e um dos principais para a importação de minerais e carvão (NORD FRANCE INVEST, 2023).

Assim, este porto é um hub logístico essencial para o transporte de produtos industriais, siderúrgicos e agrícolas, conectando-se eficientemente com a rede de hidrovias, rodovias e ferrovias da região. A presença de infraestruturas modernas e eficientes no Porto de Dunkerque (Figura 46), como terminais de contêineres e instalações de armazenamento, reforça a capacidade logística de Hauts-de-France, atraindo empresas de logística e distribuição para a região.

**Figura 46** – Vista do porto industrial de Dunkerque, França, destacando a infraestrutura portuária e as instalações industriais em visita técnica – dezembro de 2023.



Fonte: arquivo pessoal (2024).

Além da presença de seus próprios portos (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer), Hauts-de-France é a única região da União Europeia em proximidade imediata dos principais portos marítimos europeus, articulado Le Havre, Antuérpia e Rotterdam (NORD FRANCE INVEST, 2023). As infraestruturas e soluções logísticas presentes facilitam o acesso a esses portos, assegurando a capacidade de importar mercadorias e distribuí-las no bloco econômico. Essas conexões marítimas garantem a integração da região com as principais rotas comerciais internacionais, fortalecendo ainda mais sua posição geoestratégica no cenário europeu.

Em termos de transporte aéreo, Hauts-de-France possui várias infraestruturas importantes. O aeroporto de Lille-Lesquin, situado próximo à metrópole lilloise, facilita a distribuição rápida e o acesso fácil aos importadores e exportadores baseados na região. Este aeroporto é um ponto estratégico para o transporte de cargas, oferecendo uma plataforma overseas com serviços logísticos e de *handling import/export*, tratamento de voos cargueiros e mistos, além de segurança e preparação de encomendas. A proximidade com os principais hubs de carga europeus, como Paris-Charles de Gaulle, Londres, Bruxelas, Amsterdã, Frankfurt e Luxemburgo, proporciona uma vantagem competitiva significativa para as operações logísticas na região. O aeroporto de Paris-Beauvais, localizado a 60 km de Amiens e Compiègne e a 100 km de Paris, é o décimo maior aeroporto francês em tráfego de passageiros, oferecendo conexões com mais de 80 destinos em 29 países, conforme disponível em Nord France Invest, (2023).

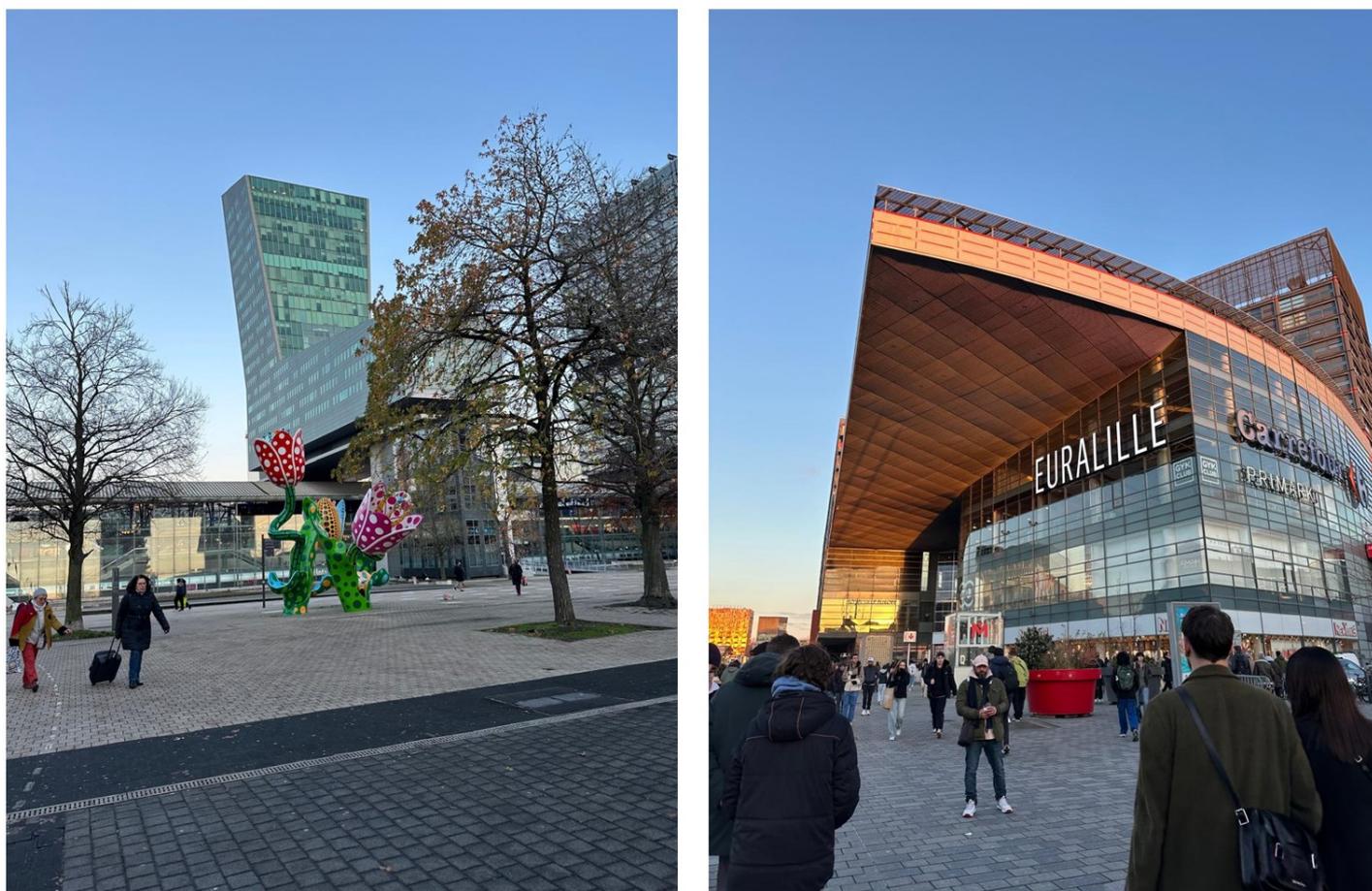
Outro importante elemento da infraestrutura logística da região é a estação de trem e TGV Lille Europe, localizada no centro da cidade de Lille, compondo um componente essencial da infraestrutura ferroviária na região Hauts-de-France. De acordo com Menerault (1998), a estação serve como um hub central que facilita conexões de alta velocidade com importantes centros urbanos europeus, incluindo Paris, Londres e Bruxelas. Esta conectividade de alta velocidade não apenas melhora a mobilidade dos passageiros, mas também desempenha um papel crucial na integração econômica e na competitividade regional. Geograficamente, a Estação Lille Europe está estrategicamente posicionada para maximizar a acessibilidade. A estação é parte do projeto Euralille, que integra áreas comerciais, residenciais e empresariais, promovendo a regeneração urbana e a descentralização econômica (MENERAULT, 1998). Essa infraestrutura não apenas facilita o deslocamento de pessoas, mas também é vital para o transporte de mercadorias, contribuindo para a eficiência logística da região. A proximidade da estação com outros modais de transporte, como rodovias e redes ferroviárias regionais, reforça sua posição como um hub intermodal.

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 Lille 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. Conforme dados do INSEE (2015), Lille na época era a segunda cidade francesa mais bem servida por trens de alta velocidade, somente atrás de Lyon.

A intersecção das estações de TGV torna essencial a passagem em Lille, formando-a um centro de atração de capital, pessoas e serviços (JEAN; VANIER, 2008, p. 45). 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 47) como um projeto de renovação urbana e de reconversão econômica para a região metropolitana de Lille, voltada para atração de novos investimentos, são problemáticas que merecem mais 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.

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 região.

**Figura 47** – Estação Ferroviária Lille Europe (parte inferior esquerda) e Torre de Lille, em forma de L (parte superior esquerda), torre de escritórios localizada no distrito comercial de Euralille (direita) em visita técnica – dezembro de 2023.



Fonte: arquivo pessoal (2024).

A integração de Hauts-de-France e de seus nós viários 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 Hauts-de-France, 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.

O Eurotúnel, localizado em Calais, é uma infraestrutura ferroviária que conecta a França ao Reino Unido através de um túnel sob o Canal da Mancha. Conforme Menerault (1998), o Eurotúnel exemplifica uma infraestrutura que facilita a integração territorial e econômica entre a Europa continental e o Reino Unido. Essa conectividade é vital para o transporte de mercadorias e passageiros, reduzindo a dependência de rotas marítimas e aéreas e aumentando a eficiência logística.

Geograficamente, o Eurotúnel se conecta com as principais rodovias e redes ferroviárias tanto na França quanto no Reino Unido, criando um corredor logístico eficiente (ANGUERA, 2006). A infraestrutura facilita o fluxo de bens entre os dois países, sendo crucial para as operações comerciais e industriais. A localização estratégica do Eurotúnel permite uma integração econômica robusta entre a França e o Reino Unido, promovendo o comércio e a mobilidade. A existência do Eurotúnel facilita a cooperação econômica e a integração dos mercados, essencial para a competitividade econômica de ambas as nações. A conectividade proporcionada pelo Eurotúnel não apenas melhora a eficiência logística, mas também sustenta uma rede de transportes integrada que é fundamental para o dinamismo econômico regional.

O impacto do Eurotúnel sobre a economia regional é significativo, impulsionando o desenvolvimento das áreas adjacentes e promovendo a criação de empregos. O fluxo contínuo de mercadorias e passageiros gera um ambiente favorável para o investimento e a inovação, com uma série de armazéns na região para o fluxo de mercadorias, e resolução de questões aduaneiras, tornando a região de Calais e o sudeste da Inglaterra áreas estratégicas para a logística e o comércio internacional. Em resumo, o Eurotúnel e toda sua infraestrutura adjacente (Figura 48) exemplifica uma infraestrutura crítica para a conectividade e a integração econômica, destacando-se como um elemento basilar na rede de transportes da Europa.

**Figura 48** – Infraestrutura do pátio de acesso ao Eurotúnel com as bandeiras da França e do Reino Unido unidas em comemoração aos 25 anos da inauguração do Eurotúnel (2019) em visita técnica – dezembro de 2023.



Fonte: arquivo pessoal (2024).

Todavia, a questão da imigração ao longo da área do Eurotúnel tem sido um desafio significativo nos últimos anos. O Eurotúnel, que conecta Calais na França a Folkestone no Reino Unido, é um ponto estratégico não apenas para o comércio, mas também para a migração irregular. A crise migratória tem levado à implementação de controles de fronteira rigorosos, conhecidos como "juxtaposed controls", onde as verificações de imigração são realizadas na França para os passageiros com destino ao Reino Unido, e vice-versa. Essas medidas visam reduzir o número de migrantes tentando entrar ilegalmente no Reino Unido e têm sido acompanhadas por ações conjuntas entre os países europeus para combater o tráfico de pessoas e o contrabando (HOME OFFICE, 2023).

De modo geral, essas infraestruturas logísticas analisadas, exemplificam a capacidade da região Hauts-de-France de se posicionar como um centro logístico e econômico na Europa. Investimentos contínuos em conectividade e eficiência logística não apenas fortalecem a economia regional, mas também promovem a integração e o desenvolvimento urbano, consolidando a posição geoestratégica da região no cenário europeu.

Para uma compreensão detalhada das infraestruturas logísticas que contribuem para a importância geoestratégica da região Hauts-de-France, é essencial apresentar de forma organizada e sistemática os elementos-chave que constituem essa rede complexa. A utilização de um quadro facilita a visualização das infraestruturas, permitindo uma análise mais clara e objetiva das suas características e funções. Assim, o quadro abaixo (Quadro 8) sintetiza as principais infraestruturas logísticas da região, oferecendo uma visão abrangente e detalhada que auxilia na compreensão do papel estratégico desempenhado por Hauts-de-France no contexto logístico e econômico europeu.

**Quadro 8** – Principais infraestruturas logísticas na área de estudo em Hauts-de-France, França, 2023.

<b>INFRAESTRUTURA</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>CONEXÕES</b>
<b>E-VALLEY</b>	Cambrai, Nord.	Maior plataforma e-logística da Europa, cobrindo 700.000 m <sup>2</sup> , com acesso rápido às rodovias A1 e A2. Serviços compartilhados como escritórios, call center, estúdios, hotel e restaurante. Gestão de fluxos de retorno.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A1 (Paris) e A2 (Bélgica e Alemanha), proximidade com portos como Calais e Antuérpia. Ligação direta ao futuro canal Seine-Nord Europe.
<b>DELTA 3</b>	Dourges, Pas-de-Calais.	Plataforma tri-modal (rodovia, ferrovia, hidrovía) cobrindo 520.000 m <sup>2</sup> em operação e 240.000 m <sup>2</sup> em desenvolvimento. Zona de armazenamento de contêineres com capacidade para 2.500 EVP.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A1, E17, A26 e A21. Conexões ferroviárias com as linhas Lens-Ostricourt e Lille-Paris. Acesso ao canal de grande gabarito Dunkerque-Valenciennes.
<b>ARMAZÉNS NA REGIÃO METROPOLITANA DE LILLE</b>	Lille, Nord.	Principal zona de emprego de armazenamento da região, com várias centrais de distribuição e armazéns de grupos de distribuição como Auchan, Match e LIDL.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A1, A25, A22. Conexões ferroviárias com o TGV e linhas regionais. Conexões hidroviárias através do porto fluvial de Lille.
<b>ARMAZÉNS EM DOUAI</b>	Douai	Estabelecimento da Amazon.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A1 e A21. Conexões ferroviárias com as linhas regionais.

<b>ARMAZÉNS EM LENS</b>	Lens	Inclui plataformas como Leroy Merlin, Kuehne + Nagel, Id Logistics France, e a plataforma multimodal Delta 3.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A21 e A26. Conexões ferroviárias com linhas regionais e o TGV.
<b>PORTO DE DUNKERQUE</b>	Dunkerque	Terceiro maior porto marítimo da França, profundidades de até 22 metros, desenvolvimento do "Short Sea" para conexões com Europa do Norte e Mediterrâneo, maior porto francês para importação de frutas em contêineres, e um dos principais para a importação de minerais e carvão.	Conexões marítimas com Europa do Norte, África do Norte e Mediterrâneo. Conexões rodoviárias com as autoestradas A16 e A25. Conexões ferroviárias com linhas de carga.
<b>PORTO DE CALAIS</b>	Calais	Facilita o comércio entre a França e o Reino Unido, especialmente após a construção do Eurotúnel, ponto de entrada crucial para mercadorias do Reino Unido.	Conexões marítimas com o Reino Unido. Conexões rodoviárias com as autoestradas A16 e A26. Conexões ferroviárias com linhas de carga e o Eurotúnel.
<b>PORTO DE BOULOGNE-SUR-MER</b>	Boulogne-sur-Mer	Primeiro polo francês de transformação de produtos de pesca, com 380.000 toneladas de produtos transformados por ano. Infraestrutura única para a logística de produtos do mar.	Conexões marítimas com diversos portos europeus. Conexões rodoviárias com a autoestrada A16. Conexões ferroviárias com linhas regionais.
<b>PORTO DE LILLE</b>	Lille	Terceiro maior porto interior da França, conecta-se eficientemente com as redes rodoviárias e ferroviárias da região, facilitando a movimentação de mercadorias através de vias navegáveis interiores conectadas aos principais portos marítimos da Europa.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A1, A25 e A22. Conexões ferroviárias com linhas regionais e o TGV. Conexões hidroviárias através do rio Deûle e do canal de grande gabarito.

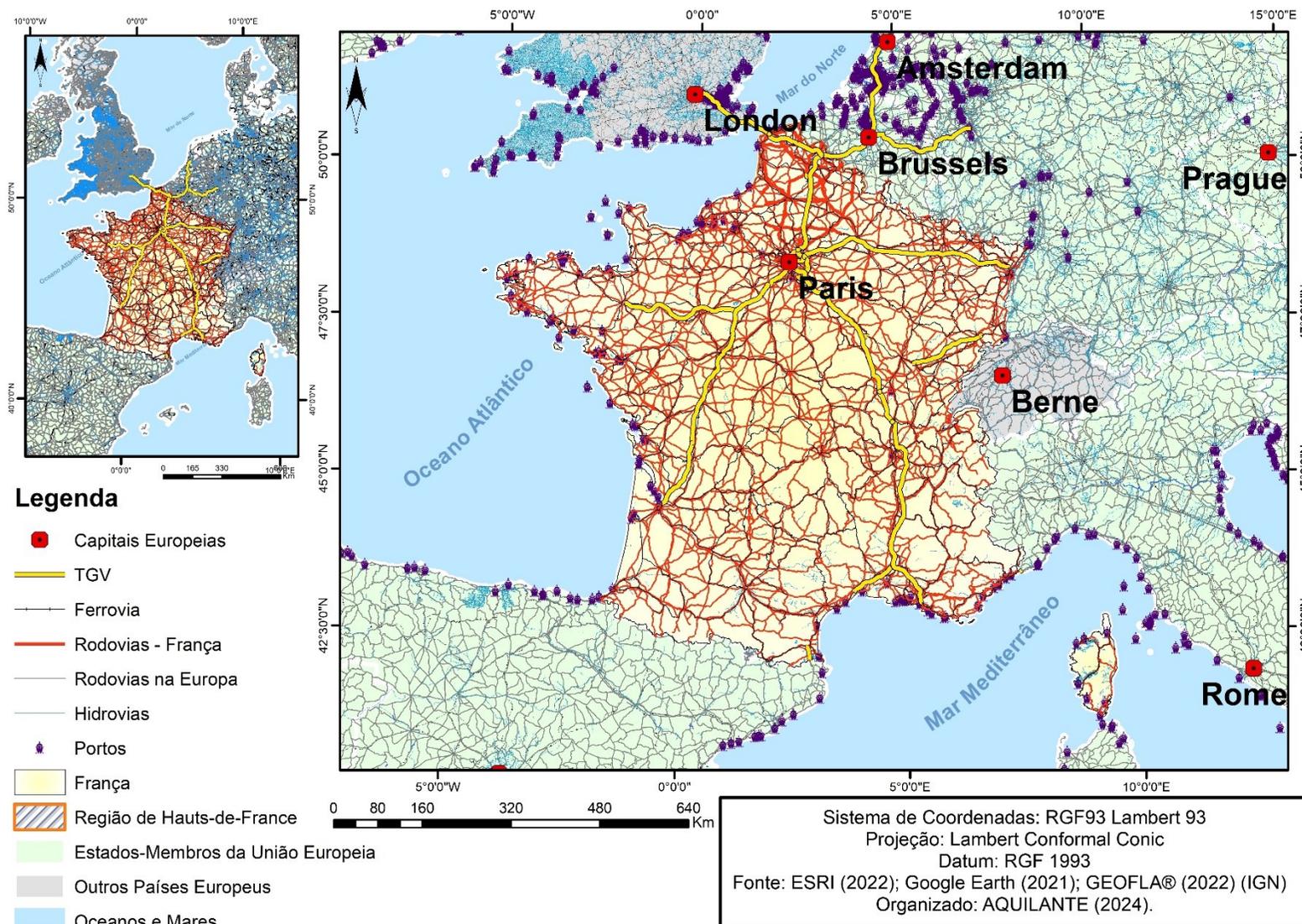
<b>AEROPORTO DE LILLE-LESQUIN</b>	Lille-Lesquin	Plataforma over seas com serviços logísticos e de handling import/export, tratamento de voos cargueiros e mistos, segurança e preparação de encomendas.	Conexões rodoviárias com a autoestrada A1. Conexões aéreas com hubs de carga europeus como Paris-Charles de Gaulle, Londres, Bruxelas, Amsterdã, Frankfurt e Luxemburgo.
<b>AEROPORTO DE PARIS-BEAUVAIS</b>	Beauvais	Décimo maior aeroporto francês em tráfego de passageiros, conexões com mais de 80 destinos em 29 países, localizado a 60 km de Amiens e Compiègne e a 100 km de Paris, oferecendo uma gama de serviços para facilitar a movimentação de cargas e passageiros.	Conexões rodoviárias com as autoestradas A16 e A1. Conexões aéreas com diversos destinos internacionais.
<b>PORTO DE BÉTHUNE-BEUVRY</b>	Béthune-Beuvry	Localizado na autoestrada fluvial Dunkerque/Lille/Anvers/Rotterdam.	Conexões hidroviárias através da autoestrada fluvial Dunkerque/Lille/Anvers/Rotterdam. Conexões rodoviárias com a autoestrada A26.
<b>ESTAÇÃO DE TREM E TGV LILLE EUROPE</b>	Lille	Estação central de alta velocidade servindo linhas TGV para várias capitais europeias.	Conexões ferroviárias com o TGV para Paris, Londres, Bruxelas e outras cidades europeias. Conexões rodoviárias com as autoestradas A1, A25 e A22.
<b>EUROTÚNEL</b>	Calais	Túnel ferroviário sob o Canal da Mancha, ligando a França ao Reino Unido, utilizado para transporte de passageiros e carga.	Conexões ferroviárias com o Reino Unido. Conexões rodoviárias com as autoestradas A16 e A26.

Fonte: Organizado pelo autor a partir de dados de Nord France Invest (2023).

Face ao exposto, os mapas apresentados a seguir têm como objetivo ilustrar a distribuição espacial das infraestruturas logísticas na França, fornecendo uma visão abrangente da sua organização territorial e das conexões estratégicas que fortalecem a integração europeia. Além disso, os mapas são ferramentas indispensáveis para a visualização da localização estratégica dessas infraestruturas logísticas. Eles permitem entender melhor a distribuição espacial das redes de transporte, suas conexões e o impacto no contexto logístico regional e europeu. A análise cartográfica revela não apenas a estrutura atual das infraestruturas, mas também potenciais áreas para futuros investimentos e melhorias, alinhadas às políticas de coesão e integração europeia.

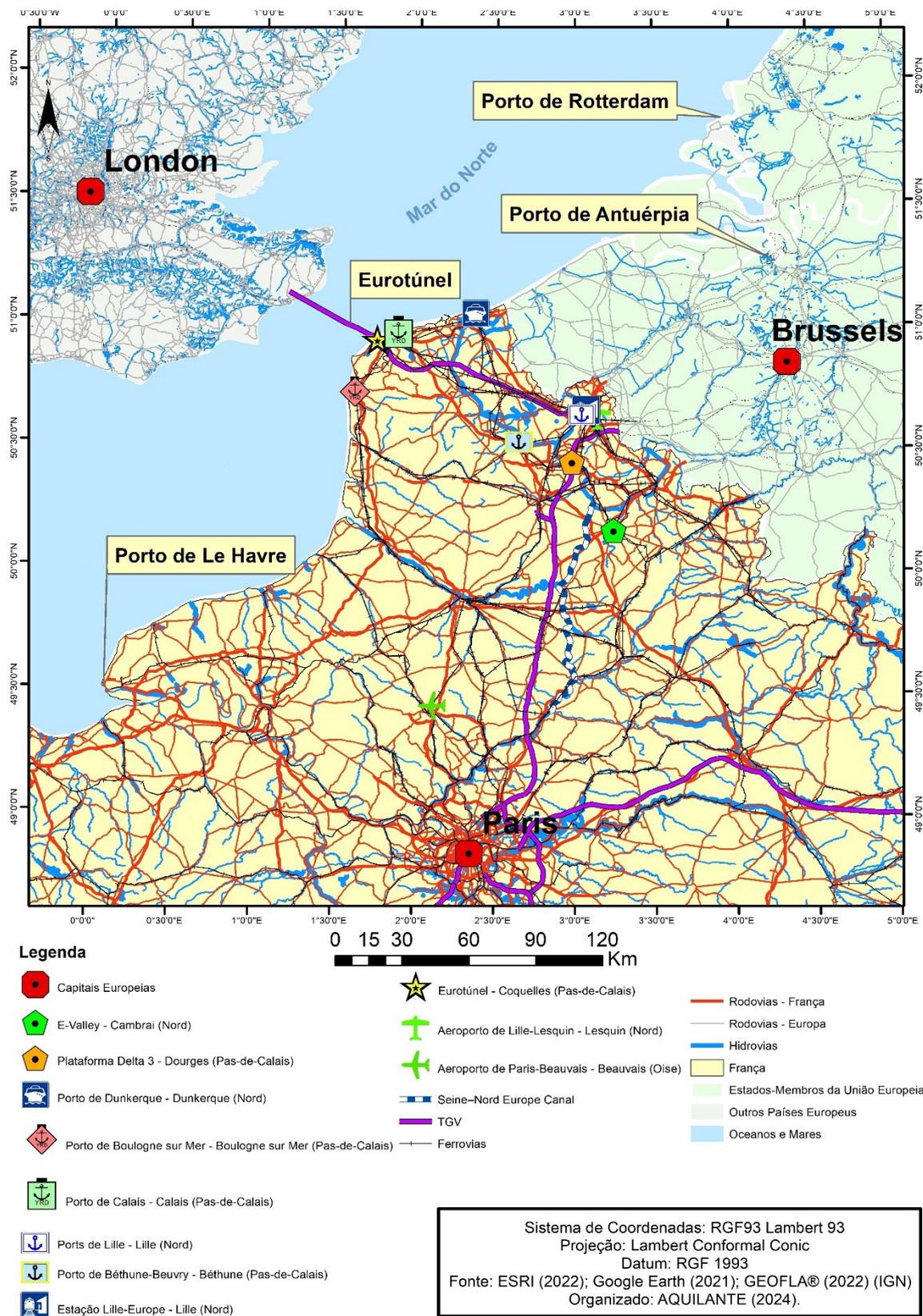
Nesse sentido, a Figura 49 apresenta as redes gerais no território francês, destacando sua localização estratégica no contexto europeu. O mapa evidencia como a França, devido à sua posição geográfica central, atua como um articulador crucial da União Europeia. As densas e bem articuladas redes de transporte francês conectam de maneira eficiente a Europa do Sul e a Europa do Norte, configurando-se como um nó vital, um verdadeiro *carrefour* da Europa Ocidental. Essa posição permite à França desempenhar um papel fundamental na facilitação do comércio e na mobilidade de bens e pessoas entre as principais economias europeias. A Figura 50 foca especificamente na região Hauts-de-France, uma das áreas mais estratégicas no panorama logístico europeu. Este mapa detalha a articulação das infraestruturas logísticas da região com as redes europeias, destacando a concentração dessas infraestruturas nas regiões geográficas intermediárias analisadas. A Hauts-de-France se beneficia de uma localização privilegiada, próxima aos principais mercados da Europa Ocidental e com acesso direto a importantes corredores de transporte.

Figura 49 – Mapa da distribuição das redes logísticas e conectividade da França no contexto europeu.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

**Figura 50** – Mapa da distribuição das infraestruturas de suporte logístico em Hauts-de-France, França com os principais Portos Europeus.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

O mapa da Figura 49 oferece uma visão abrangente das infraestruturas logísticas da França e suas conexões no contexto europeu, demonstrando a importância geoestratégica da França como um articulador central na rede logística europeia. A posição geográfica da França, central na Europa Ocidental, é destacada pelo mapa, que evidencia as redes densas e bem articuladas de rodovias e ferrovias, particularmente as linhas de TGV. Esta conectividade eficiente entre a Europa do Norte e do Sul coloca a França como um elo vital no fluxo de mercadorias e pessoas, promovendo a integração e a coesão territorial europeia.

A diversidade das infraestruturas logísticas francesas é claramente visível no mapa, incluindo rodovias, ferrovias, hidrovias e portos. Estas infraestruturas não apenas fortalecem a economia regional, mas também são essenciais para a competitividade econômica da França e para o funcionamento harmonioso do mercado interno da União Europeia. A França, ao facilitar a mobilidade eficiente, desempenha um papel crucial na promoção do desenvolvimento regional equilibrado, contribuindo para a coesão econômica e social.

Além disso, o mapa destaca as conexões entre as redes francesas e os países vizinhos, sublinhando a importância da França como um nó central no sistema de transporte europeu. As capitais europeias, como Londres, Bruxelas, Amsterdã, Berna e Praga, estão interconectadas com a França, demonstrando a integração profunda das redes de transporte. Esta interconectividade é fundamental para a facilitação do comércio transfronteiriço e para a mobilidade de pessoas, reforçando a posição geoestratégica da França no contexto europeu.

Já o mapa da Figura 50 foca especificamente na região Hauts-de-France, destacando sua articulação logística com os principais portos europeus, como Rotterdam, Antuérpia e Le Havre. Esta região, situada no norte da França, é estrategicamente posicionada como um hub logístico crucial, conectando diversas infraestruturas que facilitam o fluxo eficiente de mercadorias entre o norte e o sul da Europa.

A análise do mapa mostra como a Hauts-de-France se beneficia de uma rede integrada de infraestruturas logísticas. A presença de importantes portos, como Calais, Dunkirk e Boulogne-sur-Mer, combinada com plataformas multimodais como Delta 3 em Dourges, facilita a integração de diferentes modos de transporte, como rodoviário, ferroviário e marítimo. Esta integração multimodal é essencial para a eficiência logística, reduzindo os tempos de transporte e aumentando a competitividade das empresas locais.

O mapa também destaca a conectividade aérea da região, com aeroportos como Lille-Lesquin e Paris-Beauvais, que oferecem ligações rápidas para os principais centros econômicos europeus. As estações de TGV, como Lille-Europe, conectam a região diretamente a outras grandes cidades europeias, reforçando ainda mais sua posição como um nó logístico central.

A densidade dessas infraestruturas logísticas nas regiões intermediárias em estudo, desempenha um papel crucial na atração e fixação do terceiro grande elemento para o estudo da representatividade da logística: a fixação das empresas. Essas empresas são de vários segmentos, como de distribuição e logística, de alimentos, automobilísticas, varejistas e etc.

A título de comparação, foram selecionadas algumas empresas transnacionais com operação na região de estudo brasileira e francesa, alguns, inclusive, atuando nas duas regiões. Foram selecionadas empresas do setor de fabricação de veículos; varejistas (bricolagem e material esportivo); agroalimentar e de remessa expressa – logística.

A análise das empresas transnacionais com centros de operação nas regiões de estudo – entre o Distrito Federal e Minas Gerais no Brasil e Hauts-de-France na França – revela a presença de setores econômicos diversos, mostrando como essas operações se distribuem e influenciam as dinâmicas regionais. Através do levantamento de informações nos sites das empresas, foi possível compreender a relação entre a localização das grandes empresas com as infraestruturas disponíveis nas duas regiões.

O setor automotivo destaca-se como um dos mais representativos nas duas regiões. Na área de estudo brasileira, empresas como Hyundai, Subaru, Ford e Chery Automobile têm suas operações em Anápolis (GO) através do Grupo CAO A onde realizam a montagem de veículos. Mitsubishi, outra gigante do setor, opera em Catalão (GO), também focada na montagem de veículos. Essas empresas são fundamentais para a economia local, não apenas pela geração de empregos, mas também pelo impacto na infraestrutura logística regional, necessária para o transporte de peças e veículos montados. Na área de estudo francesa, o setor automotivo é representado por várias empresas referências nessa atividade econômica. A Renault Group, por exemplo, possui operações em Ruitz (Calais), Douai (Nord) e Maubeuge (Nord), produzindo caixas de câmbio e modelos de veículos como Scenic, Grand Scenic, Talisman e Espace. O grupo Stellantis, que inclui marcas como Peugeot, Citroën e DS, tem unidades em Valenciennes (Nord), focada na produção de caixas de câmbio e Hordain (Nord) com a indústria Sevelnord, direcionada para montagem de veículos utilitários, tais como Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Opel Vivaro, Vauxhall Vivro e Toyota ProAce, e de transporte de pessoas como Peugeot Traveller, Citroën SpaceTourer, Opel Zafira Life, Vauxhall Vivaro Life e Toyota ProAce Verso. Outra unidade importante de Stellantis é a *Française de Mécanique*, localizada em Douvrin (Pas-de-Calais), responsável pela produção de motores a gasolina e diesel. Toyota, outra gigante automotiva, opera em Valenciennes (Nord), onde realiza a montagem dos modelos Yaris e Yaris Cross.

Essas operações são estrategicamente situadas e necessitam de uma integração logística robusta entre as regiões produtivas e o mercado europeu. A presença dessas fábricas nas regiões intermediárias, como nos departamentos de Nord e Pas-de-Calais, não apenas facilita a integração dos mercados locais, mas é fundamental para a aquisição eficiente de peças, insumos e componentes essenciais que chegam dos principais portos, como Le Havre, Antuérpia e Rotterdam. Esse processo de importação e distribuição dos insumos da fabricação de automóveis é altamente dependente de uma infraestrutura multimodal avançada, que inclui redes ferroviárias, rodoviárias e fluviais, garantindo a entrega contínua e rápida dos materiais às fábricas.

Além disso, o processo de distribuição logística dessas mercadorias automobilísticas é complexo e vital para a economia europeia. As redes de transporte devem assegurar que os produtos acabados possam ser distribuídos eficientemente tanto no mercado interno quanto nos mercados internacionais. Isso inclui uma logística de saída que se beneficia de hubs logísticos avançados e centros de distribuição localizados estrategicamente. Assim, o sistema logístico não apenas suporta a produção e a montagem, mas também facilita a exportação, melhorando a competitividade econômica da União Europeia ao reduzir os custos de transporte e aumentar a velocidade de entrega no mercado global.

O setor de varejo de bricolagem, representado pela Leroy Merlin, do Grupo Adeo administrado pela Association familiale Mulliez (AFM), e que possui sede social na região metropolitana de Lille (Ronchin), é o terceiro maior grupo varejista de materiais de construção do mundo e primeiro na Europa e no Brasil, e também apresenta uma presença marcante em ambas as regiões de estudo. Na área de estudo brasileira, Leroy Merlin possui lojas em Brasília (DF), Goiânia (GO) e Uberlândia (MG), oferecendo produtos de decoração, materiais de construção e jardinagem. A empresa também conta com um centro de distribuição em Cajamar (SP), que suporta a cadeia de suprimentos nacional. Na área de estudo francesa, a Leroy Merlin possui 18<sup>95</sup> lojas distribuídas pelos departamentos de Nord, Pas-de-Calais, Somme e Oise, além de um centro de distribuição em Dourges, na Plataforma Multimodal Delta 3<sup>96</sup>. Essa ampla rede de lojas e centros de distribuição facilita a interconexão dos mercados regionais e nacionais, promovendo a integração com o mercado europeu.

---

<sup>95</sup> Neuville-en-Ferrain (Nord); Hellemmes (Nord); Villeneuve d'Ascq (Nord); Lesquin (Nord); Verquin (Pas-de-Calais); Vendin-le-Vieil (Pas-de-Calais); Waziers (Nord); La Sentinelle (Nord); Hautmont (Nord); Arras (Pas-de-Calais); Merlimont (Pas-de-Calais); Saint-Martin-Boulogne (Pas-de-Calais); Calais (Pas-de-Calais); Grande Synthe (Pas-de-Calais); Amiens (Somme); Longueau (Somme); Beauvais (Oise); Jaux (Oise).

<sup>96</sup> Warehouse (Entrepôt Leroy Merlin).

O Groupe Decathlon France SAS, varejista de material esportivo, também associada da Association familiale Mulliez (AFM) com sede na região metropolitana de Lille (Villeneuve-d'Ascq) é outro exemplo de empresa com operações significativas em ambos os países. Na área de estudo brasileira, a Decathlon tem lojas em Brasília (DF), Goiânia (GO) e Uberlândia (MG), e um centro de distribuição em Barueri (SP). Já em Hauts-de-France, a Decathlon possui 39<sup>97</sup> lojas nos departamentos de Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais e Somme, além de centros de armazéns e distribuição em Dourges/Évin-Malmaison, Lompret e Rouvignies. A presença da Decathlon em múltiplas localidades reflete a importância dessas regiões intermediárias na facilitação do fluxo de mercadorias esportivas, conectando consumidores locais com o mercado global.

No setor agroalimentar, a Cargill - Global Food, Agriculture, and Bioindustrial Specialists, exemplifica a integração logística entre as regiões de estudo. Na área de estudo brasileira, a Cargill opera em Uberlândia (MG), Cachoeira Dourada (GO), Goiânia (GO), Itumbiara (GO) e Goianira (GO), atuando em áreas como soja, amidos e adoçantes, açúcar e etanol, alimentos e nutrição animal. No Norte da França, a Cargill está presente em Haubourdin (Nord), focada na produção de amidos e adoçantes. As operações da Cargill em ambas as regiões são estratégicas para o escoamento de produtos agroindustriais, conectando os mercados locais aos internacionais e fortalecendo as cadeias de suprimentos dentro dos blocos econômicos do Mercosul e da União Europeia.

As empresas de remessa expressas e logística, como Amazon, FedEx e DHL, desempenham um papel vital na intermediação de fluxos de mercadorias. No Brasil, a Amazon possui um centro de distribuição em Santa Maria (DF), enquanto na França, opera em Boves (Somme) e Lauwin-Planque (Nord). A FedEx tem centros de distribuição em Uberlândia (MG) e Sainghin En Melantois (Nord), além de uma estação em Amiens (Somme). A DHL, por sua vez, opera em Aparecida de Goiânia (GO) e Uberlândia (MG) no Brasil, e em Houplines (Nord) na França. Essas empresas são essenciais para garantir a eficiência logística e a conectividade entre os mercados regionais e internacionais, facilitando o comércio e a distribuição de mercadorias de maneira rápida e eficaz.

Com o objetivo de melhor ilustrar a localização dessas empresas e suas conexões bem como a atuação nas regiões analisadas, foi organizado o quadro abaixo (Quadro 9):

---

<sup>97</sup> Departamento Aisne (4 lojas); Departamento Nord (18 lojas); Departamento Oise (4 lojas); Departamento Pas-de-Calais (11 lojas); Departamento Somme (2 lojas).

Quadro 9 – Empresas transnacionais com operações nas regiões de estudo.

Setor	Empresa	Localização	Atividade	Conexões Viárias e Logísticas
Fabricação de Veículos	Hyundai / Subaru / Ford / Chery (CAOA).	Anápolis (GO).	Montagem de veículos.	Rodovias: BR-153, BR-060; Ferrovia Norte-Sul; Proximidade com Aeroporto Internacional de Cargas de Anápolis.
	Mitsubishi.	Catalão (GO).	Montagem de veículos.	Rodovias: BR-050, BR-352; Ferrovia Centro-Atlântica.
	Renault Group.	Ruitz (Calais).	Produção de caixas de câmbio.	Rodovias: A26, A16; Proximidade com Porto de Calais e Eurotúnel.
		Douai (Nord).	Montagem de veículos (Scenic, Grand Scenic, Talisman e Espace).	Rodovias: A1, A21; Proximidade com Porto de Dunkerque.
		Maubeuge (Nord).	Montagem de veículos (Kangoo, Mercedes CITAN, Nissan NV250).	Rodovias: A2, E19; Proximidade com ferrovia Thalys.
	Stellantis (Peugeot, Citroën, DS).	Valenciennes (Nord).	Produção de caixas de câmbio.	Rodovias: A2, A23; Proximidade com Porto de Dunkerque.
	Stellantis (Sevelnord).	Hordain, Lieu-Saint-Amand (Nord).	Montagem de veículos utilitários leves e de transporte de pessoas.	Rodovias: A2, A23; Proximidade com Porto de Dunkerque.
	Stellantis (Française de Mécanique).	Douvain (Pas-de-Calais).	Produção de motores a gasolina e diesel.	Rodovias: A21, A26; Proximidade com Porto de Calais e Eurotúnel.
Toyota.	Valenciennes (Nord).	Montagem de veículos (Yaris, Yaris Cross).	Rodovias: A2, A23; Proximidade com Porto de Dunkerque.	
Varejista – Bricolagem	Leroy Merlin (Adeo – AFM).	Brasília (DF), Goiânia (GO), Uberlândia (MG).	Loja: decoração, materiais de construção e jardinagem.	Rodovias principais como BR 050, BR 040 e BR-153.
	Leroy Merlin (Adeo - AFM).	Diversas localidades em Hauts-de-France (18 lojas).	Loja: decoração, materiais de construção e jardinagem.	Rodovias: A1, A16, A26, A27; Proximidade com portos regionais.
	Leroy Merlin Centro de Distribuição.	Cajamar (SP) - Fora da área direta de estudo.	Armazém e Cadeia de Suprimentos.	Rodovias: Anhanguera, Bandeirantes.
		Dourges - Delta 3.	Armazém e Cadeia de Suprimentos.	Rodovias: A1, A21; Proximidade com Porto de Dunkerque.
Varejista – Material Esportivo	Decathlon (AFM).	Brasília (DF), Goiânia (GO), Uberlândia (MG).	Loja: artigos esportivos.	Rodovias principais como BR 050, BR 040 e BR-153.
		Diversas localidades em Hauts-de-France	Loja: artigos esportivos.	Rodovias: A1, A16, A26, A27; Proximidade com portos regionais.

		(39 lojas).		
	Decathlon Centro de Distribuição.	Barueri (SP) - Fora da área direta de estudo.	Armazém Decathlon.	Rodovias: Castelo Branco, Rodoanel.
		Dourges/Évin-Malmaison, Lompret, Rouvignies.	Armazém Decathlon.	Rodovias: A1, A21; Proximidade com Porto de Dunkerque.
Agroalimentar	Cargill.	Uberlândia (MG).	Soja, Amidos e Adoçantes, Especialidade Industrial, Cargill Business Services.	Rodovias: BR-050, BR-452; Proximidade com Ferrovia Norte-Sul.
		Cachoeira Dourada (GO).	Açúcar e Etanol.	Rodovias: GO-206, GO-206.
		Goiânia (GO).	Alimentos.	Rodovias: BR-060, BR-153.
		Itumbiara (GO).	Produção diversificada.	Rodovias: BR-153, BR-452; Proximidade com Ferrovia Norte-Sul.
		Goianira (GO).	Nutrição Animal.	Rodovias: GO-070, GO-060.
		Haubourdin (Nord).	Amidos e Adoçantes.	Rodovias: A25, N41; Proximidade com Porto de Dunkerque.
Empresas de Remessa Expressa – Logística	Amazon.	Santa Maria (DF).	Centro de Distribuição.	Rodovias: BR-040, BR-060.
		Boves (Somme).	Centros de distribuição e Centro de triagem.	Rodovias: A29, A16.
		Lauwin-Planque (Nord).	Centro de triagem.	Rodovias: A1, A21; Proximidade com Porto de Dunkerque.
	FedEx Corporation.	Uberlândia (MG).	FedEx Station – armazém e distribuição.	Rodovias: BR-050, BR-452; Proximidade com Ferrovia Norte-Sul.
		Sainghin En Melantois (Nord).	FedEx Station – armazém e distribuição.	Rodovias: A1, A23; Proximidade com Porto de Dunkerque.
		Amiens (Somme).	FedEx Station – armazém e distribuição.	Rodovias: A16, A29.
	DHL (Dalsey, Hillblom and Lynn).	Aparecida de Goiânia (GO).	Supply Chain – gerenciamento e distribuição.	Rodovias: BR-153, BR-060.
		Uberlândia (MG).	Supply Chain – gerenciamento e distribuição.	Rodovias: BR-050, BR-452; Proximidade com Ferrovia Norte-Sul.
		Houplines (Nord).	Supply Chain – gerenciamento e distribuição.	Rodovias: A22, N41; Proximidade com Porto de Dunkerque.

Fonte: Organizado e elaborado pelo autor (2024).

A análise da presença dessas empresas nas regiões intermediárias no Brasil e na França revela a importância estratégica da logística e da infraestrutura no fortalecimento das cadeias produtivas e na integração dos mercados locais e internacionais. Essa interdependência entre as

escalas local, regional e global ressalta a importância das regiões intermediárias como pivôs estratégicos na economia globalizada. Essas regiões funcionam como pontos de convergência onde fluxos de mercadorias, informações e capital se encontram e se redistribuem. A infraestrutura logística robusta nessas áreas permite uma gestão eficiente desses fluxos, assegurando que as cadeias produtivas possam operar sem interrupções e com alta eficiência.

Além disso, essas regiões intermediárias possuem projetos logísticos geoestratégicos com o intuito de desenvolver ainda mais a sua condição geográfica atual. Esses projetos visam reforçar a posição das regiões como áreas intermediárias de fluxos, fortalecendo a condição territorial e as infraestruturas já instaladas.

Por fim, essas regiões intermediárias possuem projetos logísticos geoestratégicos com o intuito de desenvolver ainda mais a sua condição geográfica atual. Esses projetos visam reforçar a posição das regiões como áreas intermediárias de fluxos, fortalecendo a condição territorial e as infraestruturas já instaladas. Aqui tem-se o quarto e último grande elemento para o estudo da representatividade da logística: os projetos de geoestratégicos que impactam a logística regional e nacional.

Os projetos logísticos geoestratégicos são fundamentais para a integração das regiões intermediárias nos fluxos globais de mercadorias, promovendo o desenvolvimento territorial e a eficiência logística. Nesse contexto, o projeto Canal Seine-Nord Europe em Hauts-de-France e a Plataforma Logística Multimodal de Goiás (PLMG) em Anápolis no Brasil são exemplos significativos de como a logística pode ser aprimorada por meio de investimentos estratégicos, destacando a importância dessas iniciativas no cenário da globalização e do desenvolvimento econômico regional.

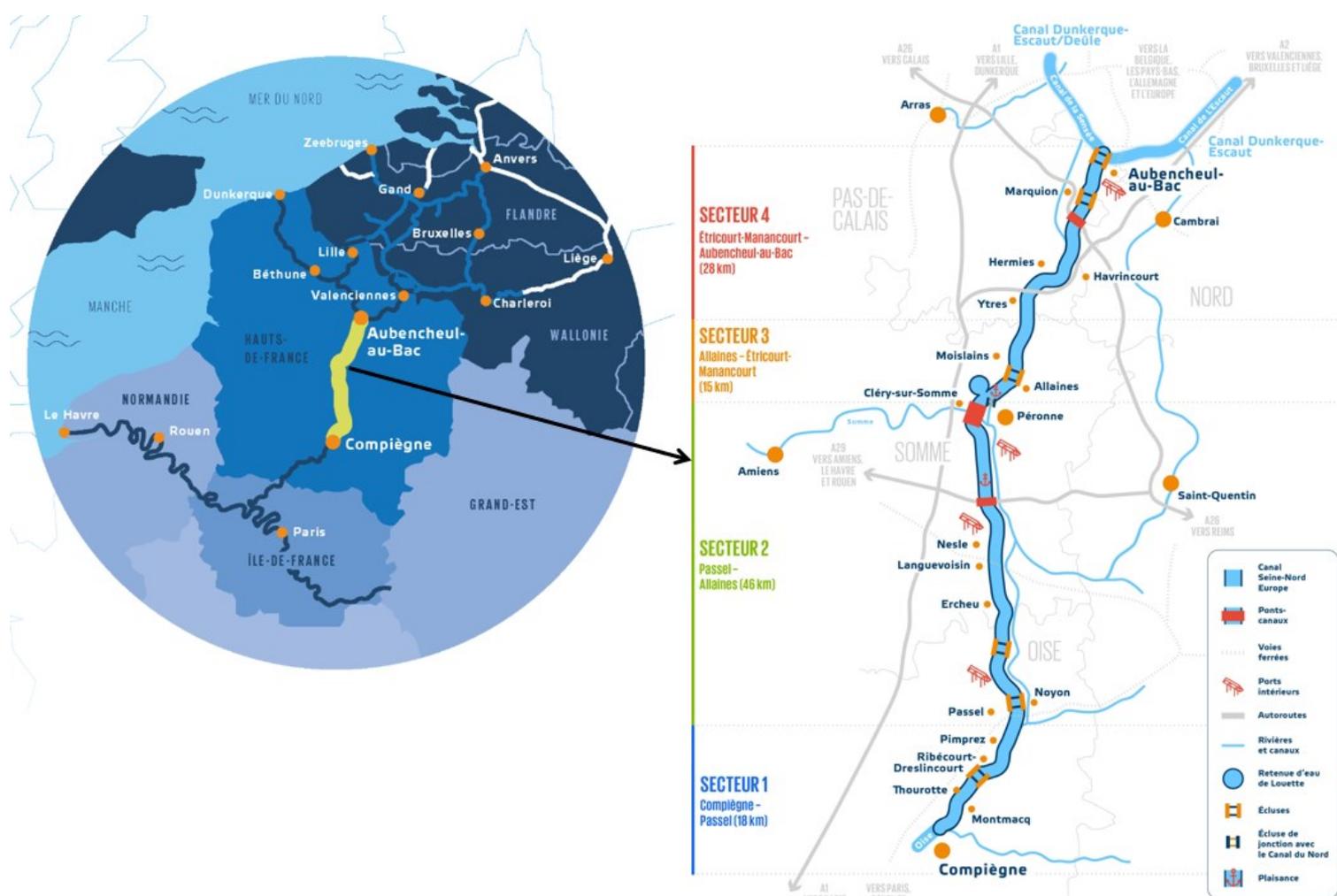
O projeto Canal Seine-Nord Europe representa uma das iniciativas mais significativas na região de Hauts-de-France, destacando-se por sua capacidade de transformar a logística fluvial na Europa. Este canal de grande porte, com 107 km de extensão e 54 metros de largura está projetado para conectar Compiègne, no departamento de Oise, a Aubencheul-au-Bac, no departamento do Nord, integrando a bacia do Sena à do Escaut e a outras grandes bacias europeias. Conforme detalhado pela Société du Canal Seine-Nord Europe (2024), o projeto é parte central do eixo fluvial Seine-Escaut, com o objetivo de criar uma rede fluvial europeia de alta capacidade, facilitando o transporte de mercadorias entre a bacia parisiense, norte da França e portos belgas e holandeses.

A construção do canal inclui infraestruturas significativas, como seis eclusas e três aquedutos, sendo um deles com 1.330 metros de comprimento sobre o rio Somme. Essas estruturas permitem a navegação de embarcações de até 185 metros de comprimento e 11,4

metros de largura, com capacidade para transportar 4.400 toneladas de mercadorias, representando um aumento substancial em relação aos canais existentes, como o Canal de Saint-Quentin e o Canal du Nord (ARTELIA GROUP, 2023).

A imagem fornecida do Canal Seine-Nord Europe destaca diversas infraestruturas essenciais, como eclusas em Montmacq, Noyon e Nesle, que são fundamentais para controlar o nível da água e facilitar a passagem das embarcações, além das conexões rodoviárias e ferroviárias, configurando um grande sistema logístico, conforme Figura 51.

**Figura 51** – Esquema do projeto canal Seine-Nord Europe e suas conexões.



Fonte: adaptado pelo autor com base em Société du Canal Seine-Nord Europe (2024).

Conforme pode-se observar na figura, a abertura do Canal Seine-Nord Europe concretizará a ligação Seine-Escaut como a primeira rede fluvial europeia. Com 1.100 quilômetros de rios, canais e hidrovias navegáveis de grande porte, o Seine-Escaut constituirá um grande corredor econômico e ecológico que irrigará os territórios entre Le Havre, Île-de-

France, Hauts-de-France, Dunkerque e Bélgica. Graças ao Seine-Escaut, a bacia do Sena será desobstruída, permitindo que grandes embarcações circulem livremente para e desde o norte da França e da Europa, beneficiando-se das vantagens das vias navegáveis, como custos de transporte reduzidos e baixas emissões de gases de efeito estufa pela massificação em grandes embarcações. Pontes de canal, como a ponte sobre o Canal de la Somme, são infraestruturas basilares que permitem a travessia de vias rodoviárias e ferroviárias sem interromper o fluxo fluvial. Além disso, a imagem destaca portos interiores em locais estratégicos como Noyon e Péronne, onde as mercadorias podem ser transferidas entre diferentes modos de transporte, incluindo rodoviário, ferroviário e fluvial. Adicionalmente, o canal possuirá 64 cruzamentos de rodovias e ferrovias, três pontes de canal e sete eclusas, incluindo uma eclusa de junção com o Canal du Nord. Essas características facilitam a conectividade logística e a integração com outras redes de transporte, ampliando a capacidade de movimentação de mercadorias pela região.

O impacto econômico esperado do projeto é significativo, com a previsão de que o canal facilitará o transporte de cerca de 17 milhões de toneladas de mercadorias por ano, segundo a Sociedade do Canal Seine-Nord (2204), reduzindo o tráfego rodoviário em até 2,3 milhões de veículos pesados em toda a Europa. Este deslocamento do transporte rodoviário para o fluvial não só alivia a saturação das rodovias, mas também resulta em uma economia de mais de 50 milhões de toneladas de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) ao longo de 40 anos, promovendo uma alternativa sustentável e ecologicamente correta ao transporte rodoviário (SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE, 2024).

O financiamento do projeto é de 5,1 bilhões de euros, distribuídos entre a União Europeia, as coletividades territoriais e o Estado francês. Este orçamento foi estabelecido em uma convenção de financiamento assinada em 2019. Além disso, um empréstimo de 800 milhões de euros será contraído, sendo pago com as receitas de uma taxa nacional baseada em incentivos para a mudança modal (SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE, 2024). A distribuição dos 5,1 bilhões de euros é detalhada da seguinte forma: União Europeia (2,1 bilhões de euros), coletividades territoriais, incluindo as regiões Hauts-de-France e Île-de-France, e os departamentos de Nord, Oise, Pas-de-Calais e Somme (1,1 bilhões de euros), e o Estado francês (1,1 bilhões de euros).

Afim de ilustrar a importância geoestratégica do projeto e do canal, foi elaborado o mapa da figura abaixo (Figura 52).

Figura 52 - Mapa de localização do projeto canal Seine-Nord Europe em Hauts-de-France.



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

A análise do mapa revela a importância estratégica do Canal Seine-Nord Europe dentro da rede logística europeia, especialmente para a região de Hauts-de-France. O canal, representado em azul tracejado, estabelece uma ligação vital entre o Sena e o Escaut, criando um corredor logístico que conecta Le Havre, Paris, Hauts-de-France e os portos de Dunkerque e Calais, estendendo-se até a Bélgica. Esta infraestrutura é essencial para a movimentação de grandes embarcações, promovendo a eficiência no transporte de mercadorias, reduzindo custos logísticos e contribuindo para a sustentabilidade ambiental ao diminuir as emissões de gases de efeito estufa. Sem dúvidas, Hauts-de-France se posiciona como um ponto nodal estratégico, facilitando a articulação entre importantes centros urbanos e portuários da Europa.

Portanto, o Canal Seine-Nord Europe não apenas reafirma o espaço logístico e a *situação geográfica* de intermediação de fluxos de Hauts-de-France, mas também desempenha um papel crucial na criação de um corredor econômico que liga o norte da França a outros importantes centros logísticos da Europa. A integração das infraestruturas fluviais com redes rodoviárias e ferroviárias existentes facilita a circulação de grandes embarcações, reduzindo custos e emissões de gases de efeito estufa. Com o apoio financeiro significativo da União Europeia e de parceiros regionais, o projeto ilustra a importância da colaboração supranacional do bloco europeu na realização de grandes obras de infraestrutura que promovem a sustentabilidade e a eficiência logística. A implementação bem-sucedida do Canal Seine-Nord Europe pode servir como um modelo de desenvolvimento geoestratégico que pode ser aplicado em outras regiões, demonstrando como a modernização e a interconexão das infraestruturas podem impulsionar o crescimento econômico regional e a competitividade global.

No caso da região intermediária brasileira, ainda não existe uma estrutura logística em funcionamento que se assemelhe à Plataforma Multimodal de Dourges, a Delta, por exemplo. Contudo, há projetos em andamento, como a PLMG, planejada para Anápolis desde 1998. Segundo Dubke et al. (2004), a PLMG é a primeira plataforma logística no Brasil com projeto aprovado.

Desde o início do século XXI, o Governo Federal brasileiro vem desenvolvendo propostas semelhantes aos denominados Centros de Integração Logística. Conforme definição do Ministério dos Transportes (2015), os Centros de Integração Logística (CILs) são estruturas que oferecem serviços com o objetivo de otimizar o transporte de produtos. Os CILs podem servir como um mecanismo essencial para garantir a operação e a eficiência do sistema de transportes multimodal brasileiro, especialmente devido às dimensões territoriais significativas do país. Integrados a um sistema de transporte, tornam-se elementos importantes para o planejamento logístico e de transportes. Outra estrutura reconhecida como centro logístico são

as Estações Aduaneiras de Interior (EADI), também conhecidas como "portos secos". Como anteriormente discutido, os portos secos, localizados em Brasília, Anápolis, Uberaba e Uberlândia, são terminais alfandegários privados de uso situados em zonas secundárias, destinados à prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro.

Todavia, uma plataforma multimodal com as características da Delta 3 em Hauts-de-France, só seriam possíveis com a efetivação do projeto da PLMG. Isso porque esse projeto está inspirado nas Plataformas Logísticas europeias, sobretudo na França. Inclusive, sobre as plataformas multimodais, Rodrigues (2004) apresenta que esse conceito 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 (2001), 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, compondo, deste modo, um aparato técnico altamente estratégico na circulação e desenvolvimento do processo logístico nos territórios.

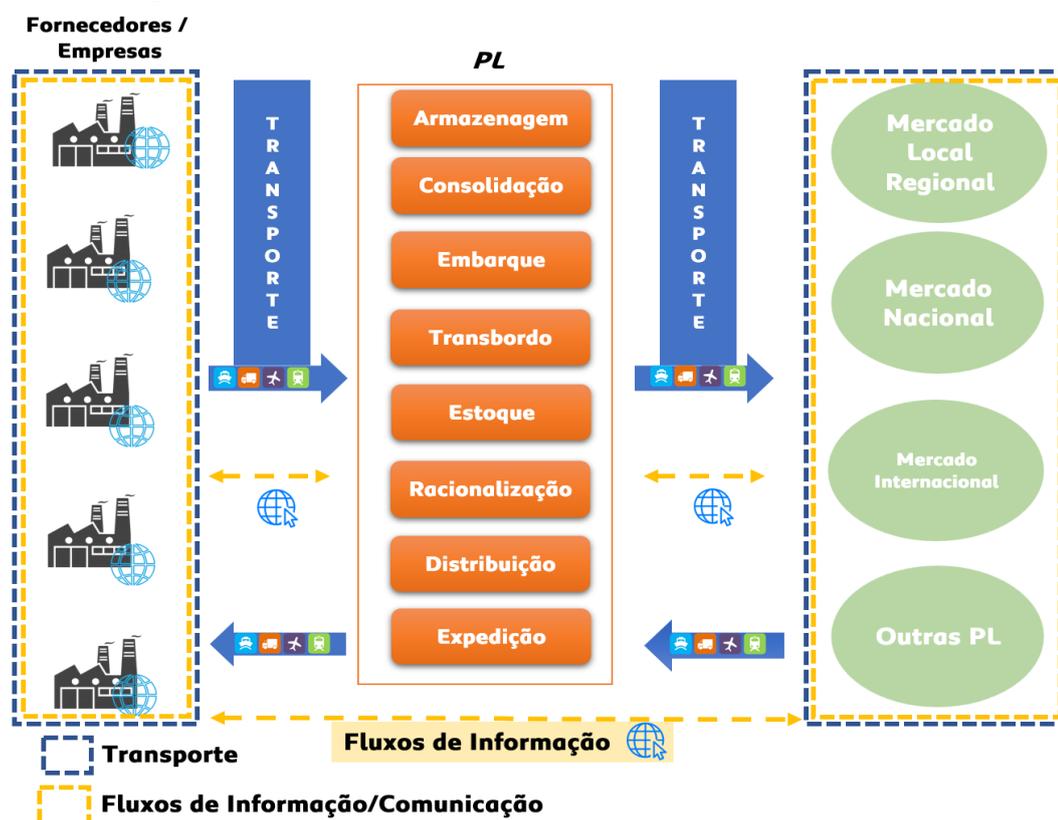
Assim, as plataformas multimodais europeias têm como característica predominante a multimodalidade planejada em forma de “*placas*”. Duarte (2004) sinaliza que as “*placas*” se referem ao conjunto de plataformas próximas regionalmente, dotadas de aeroporto internacional com função de Hub (concentrador de cargas) e com o seu respectivo centro de carga aérea.

Para Follmann e Horner (2007, p. 3) ao fazer a análise sobre a funcionamento das Plataformas Logísticas, inferem que:

Elas [...] tornam possível a descarga de matérias-primas direto do porto em seus depósitos, além de poder expedir seus produtos prontos numa agilidade muito maior. Serviços de nacionalização de mercadorias nestes locais funcionam de forma muito mais rápida, uma vez que se evitam erros em documentação ou outras situações que acarretariam atrasos devido à falta de experiência dos profissionais contratados.

A Figura 53 exemplifica o processo dos fluxos e os agentes atuantes na configuração de uma plataforma logística multimodal desse modelo discutido anteriormente, conforme apresentado em Follmann e Horner (2007).

**Figura 53** – Organização do funcionamento dos fluxos multiescalares de uma Plataforma Logística Multimodal (PL), conforme Follmann e Horner (2007).

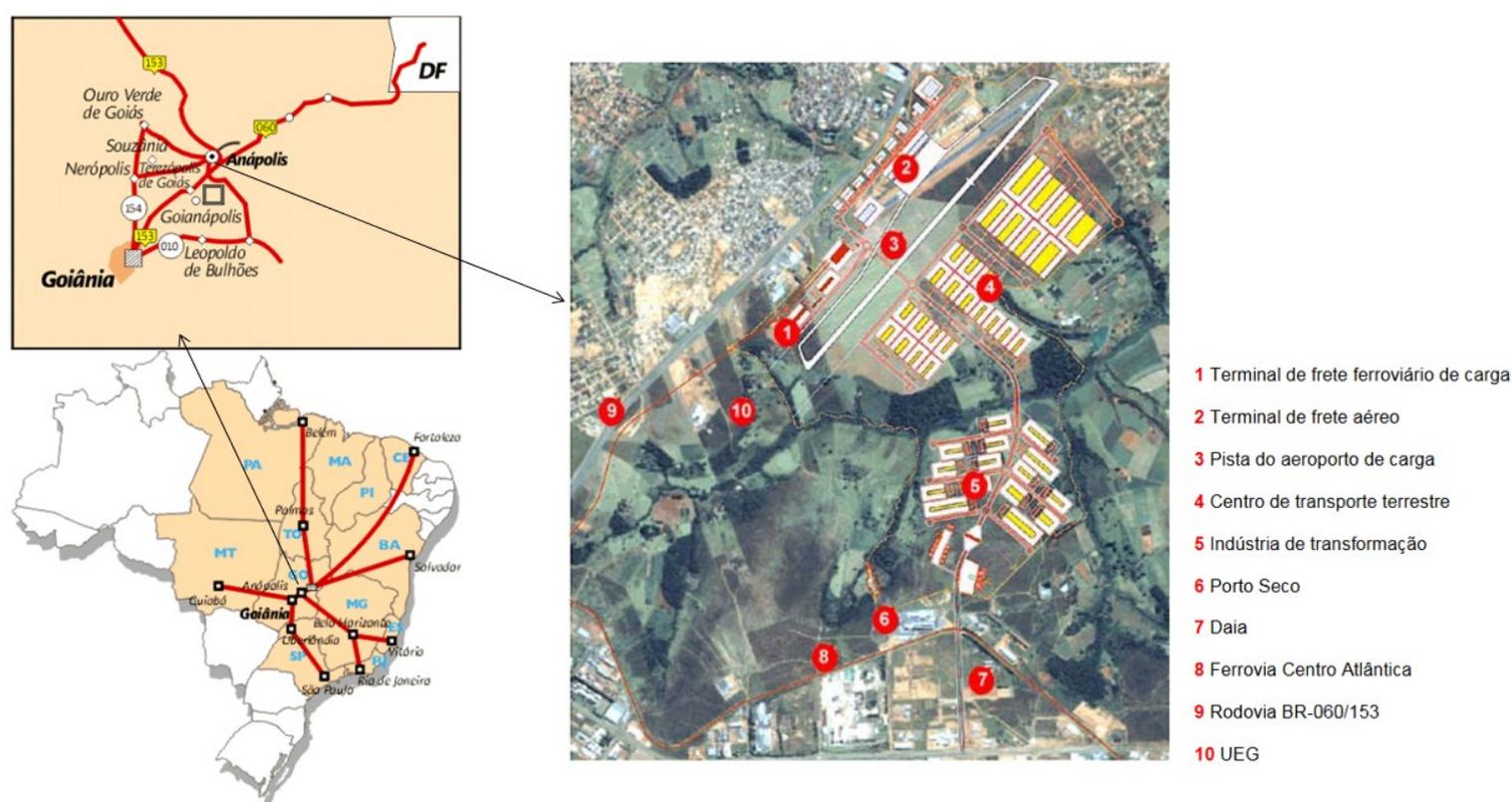


Fonte: Elaborado pelo autor com base em Follmann e Horner (2007).

O projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, iniciado em 1998, visa aproveitar a vantagem da posição geográfica de Goiás em relação aos demais estados brasileiros. A cidade de Anápolis, em Goiás, está localizada a aproximadamente 1.200 km de 75% do mercado consumidor brasileiro, conforme dados da SEGPLAN do estado de Goiás (2013). Além disso, está conectada a ferrovias e rodovias que captam o fluxo de mercadorias

do interior do país e direcionam aos portos, um movimento crucial para organizar a exportação de uma economia semiperiférica como a brasileira. Com seu planejamento geoestratégico em Anápolis, a plataforma estaria conectada no entroncamento de modais rodoviário (BR-060, BR-153, BR-414, GO-222, GO-320 e GO-330) e ferroviário (Ferrovias Centro-Atlântica e Norte-Sul), além de terminais aéreos de carga. Sua instalação utilizaria de infraestruturas já materializadas, como as ferrovias e rodovias, além do aeroporto, de inúmeras fábricas, terminais e armazéns do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), referência como polo farmacêutico e do Porto Seco (Porto Seco Centro-Oeste, com infraestrutura de transbordo rodoviário e ferroviário e de regularização aduaneira). Esse projeto pode ser visualizado na Figura 54, pelo qual seriam construídas as novas infraestruturas 1, 2, 3, 4 e 5 da figura e utilizaria as demais já construídas.

**Figura 54** - Ilustração do projeto e localização da Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás.



Fonte: Elaborado pelo autor com base em SEGPLAN/GO (2013).

Rodrigues (2004) destaca vários aspectos que foram determinantes para a escolha de Anápolis como local da plataforma e para a aprovação do primeiro projeto desse tipo no Brasil: a localização estratégica do município, situado em um entroncamento logístico envolvendo

aeroportos, ferrovias e rodovias; a proximidade com o Porto Seco do Centro-Oeste, facilitando o desembarço aduaneiro; a infraestrutura do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA); a presença de vários atacadistas e distribuidores; e o polo farmacêutico, um importante produtor de medicamentos genéricos. Dessa forma, o projeto da PLMG consolidou-se no segundo maior município em termos de PIB em Goiás conforme discutido em Martins (2017).

O contexto do projeto da PLMG em Anápolis foi incorporado como política territorial pelo Governo Federal a partir da década de 2000, quando a logística ganhou destaque através de Planos Plurianuais, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Plano Nacional de Logística e Transporte e do Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento. Todas essas iniciativas visavam equipar a infraestrutura logística do país.

Martins (2017) argumenta que a proposta de implantação do projeto da Plataforma Logística Multimodal do Estado de Goiás (PLMG) resultou da convergência de interesses políticos representados pelo Governo do Estado de Goiás e pela 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 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).

Ademais, Martins (2017) destaca que esse projeto do governo estadual tem como objetivo atrair centros de distribuição, operadores logísticos, empresas de transporte, armazenagem, assessoria aduaneira e outros serviços logísticos, todos concentrados na região do DAIA. A ideia inicial do projeto da PLMG foi baseada nos modelos da empresa francesa grupo Sogaris. Em 2004, o Governo do Estado de Goiás contratou um estudo da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná (ADTP) para definir as estratégias de implementação do projeto da PLMG, identificando as principais oportunidades de negócios e formas de apresentação à iniciativa privada. Em 2011, o projeto foi revitalizado com a contratação da consultoria Deloitte Touche Tohmatsu Limited, responsável pela revisão e reelaboração dos custos e modelos para implantação da PLMG e do Aeroporto Internacional de Cargas (MARTINS, 2017).

O objetivo da PLMG, segundo o projeto apresentado pela Deloitte (2012) e discutido por Martins (2017), é constituir uma rede de serviços e infraestruturas que promovam a movimentação de materiais e mercadorias no Centro-Oeste e em direção ao Norte e Sudeste do país com maior agilidade, eficiência e menor custo. Essa estratégia será viabilizada quando a infraestrutura em licitação integrar os modais e nós logísticos já existentes, como o Porto Seco Centro Oeste S.A., o Aeroporto de cargas de Anápolis, a Ferrovia Centro-Atlântica, a Ferrovia

Norte-Sul e as rodovias BR-153 e BR-060, além do Terminal de São Simão da Hidrovia Tietê-Paraná (MARTINS, 2017).

No caso de Goiás, o governo estadual, em conjunto com o poder público municipal e empresas do setor privado, tem implementado projetos e investimentos em sistemas logísticos que pretendem trazer resultados positivos não apenas para o estado, mas também para o Brasil. A PLMG visa atrair centros de distribuição, operadores logísticos, empresas de transporte, armazéns, assessoria aduaneira e outros serviços logísticos, concentrados na região do DAIA.

O parque infraestrutural, conforme o projeto elaborado pela Deloitte (2013), incluía terminais de frete aéreo, um polo de serviços e administração, um centro de carga rodoviária, um terminal de carga ferroviária e diversos armazéns (gerais, refrigerados, de utilidades domésticas, para produtos de base e graneis). A plataforma reunirá todos os subconjuntos logísticos necessários para atrair uma diversidade de operadores nacionais numa área de 6.967.790 m<sup>2</sup> (DELOITTE, 2013). Do valor total da área para a PLMG, serão dedicados ao transporte rodoviário 1.028.957 m<sup>2</sup>, aéreo 311.772 m<sup>2</sup>, transbordo ferroviário 290.895 m<sup>2</sup>, pátio ferroviário 118.300 m<sup>2</sup> e polo de serviços 113.349 m<sup>2</sup>.

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 domésticas, para produtos de base e graneis. 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 m<sup>2</sup> (DELOITTE, 2013, p. 18)

As principais ligações pelas rodovias BR-060/153/262 e as ferrovias Norte-Sul e Centro Atlântica projetam uma abrangência nacional e internacional, sobretudo pela proximidade ao Porto Seco do Centro-Oeste, operando em multimodalidade planejada em forma de "placas", conforme modelo europeu.

A efetivação e construção da PLMG enfrenta desafios consideráveis devido a diversos fatores. Primeiramente, a escassez de recursos financeiros do poder público tem se mostrado um obstáculo significativo. Além disso, a menor atuação do setor privado, resultante da fraca dinâmica econômica interna do Brasil na última década, agrava ainda mais a situação. Soma-se a isso a falta de interesse de candidatos nas licitações e a concorrência com infraestruturas já estabelecidas, como os terminais integradores, que dificultam a implementação da PLMG. Esse cenário adverso é exemplificado pelo decreto 14 de maio de 2020 pelo então governador do

estado goiano Ronaldo Caiado, que transferiu a área destinada à Plataforma Logística Multimodal de Anápolis para a Companhia de Desenvolvimento Econômico de Goiás (CODEGO). O objetivo desta transferência é possibilitar a expansão do Distrito Agroindustrial de Anápolis (Daia), o segundo maior polo farmoquímico do país. Essa medida, apesar de favorecer a atração de novos investidores para o estado, limita significativamente o espaço originalmente destinado à construção da PLMG. Portanto, a realização da PLMG se depara com inúmeros desafios de natureza financeira, administrativa e competitiva. A transferência de áreas estratégicas para outros projetos, como a expansão do DAIA, reflete as dificuldades em priorizar e viabilizar grandes projetos de infraestrutura logística no contexto econômico atual do Brasil. Esses entraves sublinham a necessidade de um planejamento mais robusto e integrado, capaz de alinhar os interesses públicos e privados para a concretização de iniciativas logísticas de grande porte.

Portanto, tanto o projeto Canal Seine-Nord Europe quanto a plataforma multimodal de Anápolis exemplificam como projetos logísticos geoestratégicos podem impactar significativamente a logística regional e nacional, reforçando a condição territorial e integrando as regiões aos fluxos globais de mercadorias. Os projetos logísticos geoestratégicos em ambas as regiões intermediárias, apesar de enfrentarem desafios distintos, compartilham o objetivo de fortalecer a infraestrutura logística e integrar esses territórios nos fluxos globais de mercadorias. A logística emerge como precursora de um cenário geoestratégico que visa o desenvolvimento econômico, promovendo a modernização e a interconexão das infraestruturas de transporte.

No Brasil e na França, as regiões intermediárias selecionadas para este estudo, diante de sua representatividade no cenário da logística, desempenham papel fundamental ao conectar mercados regionais, nacionais e internacionais. Analisar essas regiões oferece condições de compreender a geoestratégia das infraestruturas logísticas e sua contribuição para a competitividade econômica dos seus respectivos blocos econômicos: Mercosul e União Europeia. No Brasil, as Regiões Geográficas Intermediárias (RGIs) escolhidas são essenciais para o escoamento de produtos desde os mercados locais até aos internacionais. Na França, Hauts-de-France, apesar da densidade das redes e infraestruturas, sua *situação geográfica* de região intermediária dos fluxos, a faz desempenhar um papel similar ao conectar importantes centros econômicos e facilitar a integração com o mercado europeu.

A escolha dessas regiões para a análise comparativa, portanto, baseou-se na sua importância estratégica, localizadas entre grandes centros regionais e em suas funções como áreas de intermediação de fluxos entre mercados regionais, nacionais e seus blocos econômicos. Elas foram escolhidas devido à sua importância estratégica e ao papel que desempenham na

articulação e intermediação de fluxos. 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”. Essas infraestruturas são fundamentais para a integração e comunicação dos grandes centros econômicos do Brasil, como São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro com Brasília, bem como o setor de agronegócios ao oeste do território brasileiro; e, na França, uma importante área de integração e comunicação para seu território e consolidação da União Europeia, com a presença de nós que articulam Paris, Bruxelas e Londres.

A análise comparativa das regiões intermediárias no Brasil e na França revela uma complexa inter-relação entre os fenômenos logísticos, econômicos e geográficos que sustentam a integração dessas áreas aos mercados globais. A logística, enquanto campo de estudo, destaca-se por sua multiescalaridade, operando simultaneamente em diversas escalas espaciais. Isso implica que suas infraestruturas acionam o local e o global ao mesmo tempo, ou mesmo do regional ao nacional, caracterizando uma atuação multiescalar de ação no espaço. Tal dinâmica pode ser entendida através do conceito de "*L'emboîtement des échelles*" aplicado à logística, onde múltiplas escalas espaciais são ativadas de forma concomitante.

Todavia, além das várias escalas espaciais, a logística incorpora elementos políticos, econômicos, sociais e ambientais em suas redes, refletindo disputas de interesse na produção e gestão de seu aparato técnico nos territórios. É nesse contexto que as regiões intermediárias selecionadas sofrem *ajustes espaciais*, que podem ser lidos pela logística de transportes como estratégias de dinamização do território, reforçando a posição geográfica estratégica dessas áreas enquanto regiões intermediárias em seus contextos específicos.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS:

---

Este trabalho possibilitou uma análise sobre a logística contemporânea, destacando seu papel como instrumento geoestratégico no ordenamento do território. A logística, instrumentalizada pelo Estado e pelas corporações internacionais, reconfigura o território para atender às demandas em múltiplas escalas espaciais, como do local ao global e a mesmo tempo, em diferentes aspectos, como econômicos, políticos e demográficos. A pesquisa demonstrou que a logística contemporânea age como um *ajuste espacial*, criando oportunidades econômicas e redefinindo a *situação geográfica* no processo de modernização. Essa modernização é visível na maneira como as infraestruturas logísticas moldam o território, facilitando a circulação de mercadorias, pessoas e informações, ou mesmo, aproveitando da organização do território e *vice-versa* para reforçar, de maneira geoestratégica, as possibilidades presentes.

A compreensão dos processos contemporâneos envolvidos na dinâmica da globalização exige esforços que permitam desvendar as articulações que interligam diferentes lugares em suas especificidades e como eles se tornam essenciais uns para os outros. As preocupações relacionadas a essas dinâmicas representam para os estudos geográficos um campo fértil que ultrapassa as fronteiras dos estudos baseados apenas em interesses econômicos ou logísticos. O estudo aqui apresentado, ao analisar duas regiões ricas em termos de estratégias utilizadas pelos países envolvidos, revela semelhanças importantes para a compreensão das formações territoriais e suas interligações no contexto da globalização.

Ao mesmo tempo, a escolha das regiões intermediárias no Brasil e na França se justifica pela representatividade dessas áreas em seus contextos de intermediação dos fluxos que essas regiões apresentam. No Brasil, a região entre o Distrito Federal e Minas Gerais se destaca pela importância no escoamento de produtos do agronegócio e na conexão com grandes centros econômicos como São Paulo e Rio de Janeiro. Na França, Hauts-de-France desempenha um papel crucial ao conectar centros econômicos e facilitar a integração com o mercado europeu. Embora as infraestruturas e a densidade técnica dessas regiões sejam diferentes, a posição geográfica como áreas de intermediação de fluxos entre áreas centrais permite uma comparação efetiva dentro da ação da logística na globalização.

A logística possui uma característica multiescalar, operando em diversas escalas espaciais que se interconectam. Esse conceito, conforme discutido por Smith (1988), permite uma compreensão abrangente de como as infraestruturas logísticas reconfiguram os territórios,

facilitando a circulação de mercadorias e capitais. A multiescalaridade da logística demonstra como as operações logísticas se desenrolam em múltiplos níveis, um verdadeiro *emboîtement des échelles*" onde as múltiplas escalas espaciais são ativadas e entrelaçadas de forma concomitante na operação dos fluxos.

A técnica de anamorfose, aplicada na cartografia das regiões intermediárias, ofereceu uma visualização detalhada das distorções espaciais baseadas em indicadores econômicos e demográficos. Essa abordagem revelou como essas regiões, apesar de pertencerem a contextos formais distintos, compartilham uma lógica similar de inserção na globalização. Por meio da relativização dos dados brutos, a técnica de anamorfose permitiu compreender a lógica de espacialização que molda essas duas regiões dentro do contexto global. Em essência, a relativização dos dados permitiu ajustar os indicadores de forma proporcional, destacando como regiões com condições infraestruturais, densidades econômicas e populacionais distintas podem apresentar situações geográficas de intermediação similares.

Essa relativização foi essencial para entender as aproximações e, ao mesmo tempo, a atuação da logística no território. A instrumentalização da logística buscou otimizar espaços que possuem características de intercambiar e intermediar fluxos. Isso foi crucial, pois a circulação e a articulação entre as áreas centrais são fundamentais para a produção e absorção de mercadorias. Dessa forma, as regiões intermediárias desempenham um papel estratégico na rede global de logística, atuando como pontos-chave que instrumentalizam essa articulação e circulação eficiente de bens e serviços. Ao utilizar a anamorfose, foi possível visualizar essas dinâmicas de maneira clara, evidenciando como as regiões intermediárias, apesar de suas diferenças, funcionam como nexos de intermediação dentro da estrutura de seus blocos econômicos e realidades no contexto da economia globalizada. Isso reforçou a importância de considerar as especificidades locais ao planejar e implementar estratégias logísticas, garantindo que a circulação e a intermediação sejam otimizadas de acordo com as características únicas de cada região.

Essa otimização, por sua vez, se relaciona diretamente com os *ajustes espaciais* necessários para atender às demandas da globalização. As regiões intermediárias, ao serem otimizadas logisticamente, tornam-se espaços de *ajuste espacial*, adaptando-se às necessidades de circulação e distribuição de mercadorias e serviços. A logística facilita a conectividade interna e externa, promovendo a competitividade econômica e a integração de mercados. No Brasil, a rede de rodovias e ferrovias é crucial para a movimentação eficiente de mercadorias, promovendo a integração regional e global. Na França, a rede de rodovias, ferrovias de alta velocidade e portos fluviais em Hauts-de-France posiciona a região como um nó logístico

central na União Europeia, reforçando a conectividade intraeuropeia. Ao reforçar essa condição geoestratégica de intermediação, essas regiões são frequentemente *ajustadas* pelo capital para a otimização da distribuição, a fim de garantir a fluidez econômica dos blocos regionais e dos seus Estados-Nacionais em parcerias com as empresas privadas que utilizam densamente essas redes.

A logística, operando como um instrumento de *ajuste espacial*, mostrou-se essencial para a modernização e integração dos territórios, reforçando sua posição estratégica no contexto global. Através da convergência e integração das infraestruturas logísticas, essas regiões intermediárias exemplificam a dinâmica multiescalar que caracteriza a logística na globalização, atuando como pontos de articulação que sustentam e impulsionam o fluxo global de bens, investimentos, mercadorias e pessoas e como geoestratégica de ordenamento do espaço dentro de suas realidades.

Além disso, após utilizar a técnica de anamorfose em que se verificou que essas regiões atuam como pontos de conexão essenciais entre as regiões centrais, promovendo a integração e a eficiência na circulação de mercadorias e serviços, foram considerados quatro grandes elementos para o estudo da representatividade da logística nessas regiões consideradas intermediárias: a organização das redes de infraestrutura como rodoviária, ferroviária e hidroviária; as grandes infraestruturas logísticas presentes, tais como portos, plataformas multimodais, terminais integradores e portos secos; a presença de empresas transnacionais em ambos os territórios, por exemplo, Amazon, FedEx, DHL, Cargill, Decathlon e Leroy Merlin (Grupo Adeo), que utilizam essas infraestruturas para otimizar suas cadeias de suprimentos, demonstrando a relevância estratégica das regiões intermediárias para o comércio internacional; e projetos geoestratégicos que impactam a logística regional e nacional.

Assim, a análise comparativa das regiões intermediárias no Brasil e na França revelou uma inter-relação complexa entre os fenômenos logísticos, econômicos e geográficos que sustentam a integração dessas áreas aos mercados globais. Além disso, revelou-se a importância de relativizar cada região dentro de seu contexto geográfico e econômico. As comparações entre as duas regiões revelam diferenças em termos de riqueza, população e infraestrutura, mas suas posições como áreas de intermediação de fluxos entre zonas centrais permitem uma comparação eficaz. Ao analisar essas regiões em suas situações geográficas nacionais e dentro dos blocos econômicos a que pertencem, nota-se que sua proximidade a centros econômicos e a quantidade de infraestrutura logística são fatores determinantes para suas funções estratégicas. As duas regiões são estratégicas dentro de seus contextos por estarem localizadas como intermediárias de fluxos entre dois centros econômicos e demográficos. Essas regiões possuem infraestruturas

logísticas robustas para viabilizar a produção e o consumo, sendo áreas onde a circulação desempenha um papel fundamental, ativando e articulando esses centros econômicos conectados. Por isso, são geoestratégicas e passam por ajustes espaciais através da logística.

Diante do exposto, após o esforço de identificar a logística como um *ajuste espacial* estratégico, a partir de uma análise comparativa da *situação geográfica* exercida por elas, no contexto da globalização, apontando as materialidades relacionadas à logística e da importância econômica das redes e de seu caráter de novas formas 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, coloca-se hoje como um desafio para reflexões futuras, ao dar condições para uma análise que se direciona também ao plano dos discursos dos agentes presentes nesses processos voltados à efetivação dessa geoestratégia no território. Compreender a logística como um fenômeno que adentra a esfera política e discursiva permitirá uma análise também dos processos de globalização e modernização territorial. Estudos futuros poderão investigar como os discursos e práticas dos diferentes atores influenciam a configuração logística e geoestratégica dos territórios, bem como as implicações sociais e ambientais decorrentes dessa dinâmica.

# REFERÊNCIAS:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Base de dados das redes hidroviárias**. Brasília: ANTAQ, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/hidrovia>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Porto de Santos é considerado o maior da América Latina**. 2021. Disponível em: <https://www.cnt.org.br>. Acesso em: 22 jun. 2024.

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. GERALDI, Lúcia Helena de Oliveira; MENDES, Iandara Alves (Orgs.). In: **Do Natural, do Social e de suas Interações: visões geográficas**. Rio Claro: UNESP, 2002.

AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS (APEX BRASIL). **Mapa Bilateral de Investimentos Brasil-União Europeia**. Disponível em: <https://apexbrasil.com.br/br/pt/conteudo/estudos/mapa-bilateral-de-investimentos-brasil---uniao-europeia.html>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

ANGUERA, R. **The Channel Tunnel – An ex post economic evaluation**. Transportation Research Part A: Policy and Practice, v. 40, n. 4, p. 291-315, 2006. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.08.009>

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.

AQUILANTE POLICARPO, Mauricio.; MARTINS DE SOUZA, Rita de Cássia. Logística de Transportes e Modernização do Território: A Importância dos Planos Viários Nacionais Para A Efetivação Geoestratégica Da Mesorregião Do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 20, n. 69, p. 1–19, 2019. DOI: 10.14393/RCG206940494. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/40494>. Acesso em: 28 de abr. de 2023. <https://doi.org/10.14393/RCG206940494>

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de; LIMA NETO, Oswaldo.; BRASILEIRO, Anísio.; SANTOS, Enilson Medeiros dos; SENNA, José Menezes.; ORRICO FILHO, Rômulo Dante. **Transportes no Brasil: que história contar?** TRANSPORTES, [S. l.], v. 9, n. 2, 2001.

Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/172>. Acesso em: 22 jun. 2024. <https://doi.org/10.14295/transportes.v9i2.172>

ARANTES, Thiago Gervásio Figueira. **Base conceitual e metodológica do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT): uma leitura geográfica**. 2012. 259 f. Tese (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2012.

ARCHELA, Rosely Sampaio; THÉRY, Hervé. Orientação metodológica para construção e leitura de mapas temáticos. In: **Confins**, n. 3, 23 jun. 2008. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/3483>. Acesso em: 09 de jun. de 2024. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.3483>.

ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: Origens e fundamentos do século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2009.

ARTELIA GROUP. **Canal Seine-Nord Europe**. 2023. Disponível em: <https://www.arteliagroup.com/fr/project/seine-nord-europe-canal/>. Acesso em: 22 jun. 2024.

BANDEIRA, Luiz. **As assimetrias econômicas no Mercosul**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

BANISTER, David *et al.* **European transport policy and sustainable mobility**. London/New York: SPON Press, 2000.

BARDI, Edward J.; Coyle, John Joseph; Langley, C. John. **Management of transportation**. 9th ed. South-Western Cengage Learning, 2016.

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. <https://doi.org/10.36403/espacoaberto.2012.2079>

BECKER, Bertha Koiffmann. **A Geografia e o Resgate da Geopolítica**. Espaço Aberto, Rio de Janeiro, Brasil, v. 2, n. 1, p. 117–150, 2012. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2079>. Acesso em: 1 de jun. de 2024. <https://doi.org/10.36403/espacoaberto.2012.2079>

BECKER Bertha Koiffmann; EGLER, Claudio a. G. **Brasil - uma nova potência regional na economia-mundo**. Rio de Janeiro, Editora Bertrand Brasil. 1993, 267p.

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<sup>o</sup>ed. Breal, 2008.

BERNARDES, Flaviane Fernandes; FERREIRA, William Rodrigues. 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.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J.; COOPER, M. Bixby. **Supply chain logistics management**. New York: McGraw-Hill, 1981.

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. <https://doi.org/10.54446/bcg.v3i2.112>

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. Receita Federal. **Recintos Aduaneiros**, 2023 Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>. Acesso em: 22 jun. 2024.

BRASIL. CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional dos Transportes**. Departamento de Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1952. 331p.

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. (79 p.) Datar, 1989.

BRUNHES, J. e VALLAUX, C. **Geografia de l'istoria ; geografia de la paz y de la guerra en la tierra y en el mar**. Madrid, Daniel Jorro, 1928.

BRUNSCHWICG, Roger. **Reconversion territoriale : essai de typologie à partir de cas européens**. Flux, (68), 75-89, 2007.

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. Tese (Mestrado em Economia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do desenvolvimento Brasil: JK/ JQ.** Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1977.

CARROUÉ, Laurent. **Lille, la métropole polycentrique.** *Espaces et Sociétés*, v.1, p. 87-102, 2007.

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.** 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 de dez. de 2022.

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 de dez. de 2022. <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 de dez. 2022.

CASTRO, Ina. Elias. O problema da escala. In: CASTRO I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R.L. (org.). **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 115-140.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE (CCI). Cartographie Hauts-de-France. Disponível em: <https://hautsdefrance.ccibusiness.fr/cartographie-hauts-de-france>. Acesso em: 22 jun. 2024.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE (CCI). **Logistique et transport en France.** Disponível em: <https://www.cci.fr/web/international/logistique-et-transport/logistique-et-transport-en-france>. Acesso em: 21 de abr. 2023.

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.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Ferrovias**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/pesquisa-cnt-de-ferrovias/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de logística**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/pesquisa-cnt-de-logistica/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Rodovias**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/pesquisa-cnt-de-rodovias/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Transporte Aquaviário**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/pesquisa-cnt-de-transporte-aquaviario/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Transporte Aéreo**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/pesquisa-cnt-de-transporte-aereo/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Anuário do Transporte**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2022/>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

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, 2011. 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: **Comprender as políticas da União Europeia**, 2014. 236p.

COMISSÃO EUROPEIA. **Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T)**. Bruxelas: Comissão Europeia, 2014. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

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.

CENTRE NATIONAL D'ENSEIGNEMENT À DISTANCE (CNED). “Séquence 1. Étude de cas: la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges, Pas-de-Calais”. In: **Comprendre les territoires de proximité**. 2011.

COWEN, Deborah. **The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014. <https://doi.org/10.5749/minnesota/9780816680870.001.0001>

DELOITTE. **Projeto Básico do Complexo da Plataforma Logística Multimodal de Goiás no Município de Anápolis**. julho de 2013.

DELOITTE. **Projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás**. Reunião Executiva. 25/fev. de 2013.

DELOITTE. **Relatório de Diagnostico da Plataforma Logística Multimodal de Goiás no Município de Anápolis**, 2012.

DELOITTE; SEGPLAN. Projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás: apresentação do diagnóstico e projeto básico do complexo. 5 de dez. de 2012 (apresentação em .pdf).

DELTA 3. **Plateforme logistique multimodale Delta 3**. Disponível em: <http://www.delta-3.com/fr/plate-forme-logistique-delta3/sur-un-meme-site.htm>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Base de dados das redes de transportes no Brasil**. Brasília: DNIT, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/rodovias/rodovias-federais>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**. Brasília: DNIT, 2020

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Histórico: A invenção da Locomotiva**. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> Acesso em: 10 de jun. 2022.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P.C.C; CORRÊA, R. L. (orgs): **Geografia: conceitos e temas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 141-162, 2000.

DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. In: **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 3, n. 1, 1993.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DREAL). Disponível em: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-regionale-environnement-amenagement-logement>. Acesso em : 21 de abr. 2023.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DREAL/SITRAM). **Le trafic de marchandises (national et étranger) suivant le mode de transport en 2022 (Tonnesxkm) – Hauts-de-France** : Tous modes de transport

(rail, voies navigables, routes) x dont par la route X % Par la Route. Disponível em: [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-12/Sitram\\_Analyse\\_Trafic\\_marchandises\\_tous\\_modes\\_HDF\\_2022.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-12/Sitram_Analyse_Trafic_marchandises_tous_modes_HDF_2022.pdf). Acesso em: 21 de abr. 2023.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DREAL/SOeS). **Transport de marchandises** : répartition par mode pour les échanges avec l'UE (2022). Disponível em: [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/Sitram\\_Analyse\\_Repartition\\_par\\_mode\\_Transport\\_marchandises\\_Echanges\\_UE\\_2022.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/Sitram_Analyse_Repartition_par_mode_Transport_marchandises_Echanges_UE_2022.pdf). Acesso em: 21 de abr. 2023.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (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 out. 2022.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DREAL/SOeS). **Transport de marchandises** : répartition par mode pour les échanges hors UE (2022). Disponível em : SOeS. (2019). Échanges avec les Pays de L'UE par Région selon le mode en 2019 (UE 27) - million d'euros.

DORMAND, Serge. **L'économie du Nord-Pas-de-Calais** : histoire et bilan d'un demi-siècle de transformations. Presses Universitaires du Septentrion, 2001.

DOUGENIK, J. A, CHRISMAN, N. R., NIEMEYER, D. R.. **An algorithm to construct continuous cartograms**. *Professional Geographer* 37:75-81, 1985. <https://doi.org/10.1111/j.0033-0124.1985.00075.x>

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.

DUMÉNIL, G.; LÉVY, D. **The Crisis of Neoliberalism**. Harvard University Press, 2011. <https://doi.org/10.4337/9781781001226.00044>

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>

DUBKE, A. F; FERREIRA, F.R.N; PIZZOLTAO, N. D. Plataformas logísticas: características e tendências. In : **XXIV Encontro Nacional de Engenharia de Produção** – Florianópolis – 2004.

EDELBLUTTE, Simon. **Territoires industriels** : de la dynamique peuplante au repoussoir ? In: *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, [S.l.], v. 100, n. 2, 2023. Disponível em: <http://journals.openedition.org/bagf/10965>. DOI: <https://doi.org/10.4000/bagf.10965>. Acesso em: 23 jun. 2024.

ENVIRONMENTAL SYSTEMS RESEARCH INSTITUTE (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 out. de 2022.

ENVIRONMENTAL SYSTEMS RESEARCH INSTITUTE (ESRI). **Base de dados cartográficos da Europa**. 2022. Disponível em: <https://www.esri.com/en-us/arcgis/about-arcgis/europe>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROPEAN CENTRAL BANK. **Euro foreign exchange reference rates: US dollar (USD)**. Banco Central Europeu: Taxas de câmbio de referência do euro: Dólar dos EUA (USD). Disponível em: [https://www.ecb.europa.eu/stats/policy\\_and\\_exchange\\_rates/euro\\_reference\\_exchange\\_rates/html/eurofxref-graph-usd.en.html](https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-usd.en.html). Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROPEAN PARLIAMENT. **Connecting Europe Facility (CEF)**. Bruxelas: European Parliament, 2019. Disponível em: [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en). Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROSTAT. **Densidade demográfica**. Densidade demográfica. Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00001/default/table?lang=en&category=t\\_demo.t\\_demo\\_pop](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00001/default/table?lang=en&category=t_demo.t_demo_pop). Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROSTAT. **População 2022**. População 2022. Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00001/default/table?lang=en&category=t\\_demo.t\\_demo\\_pop](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00001/default/table?lang=en&category=t_demo.t_demo_pop). Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROSTAT. **Área - Km²**. Área - Km². Disponível em: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG\\_AREA3\\_\\_custom\\_5468707/bookmark/table?bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/REG_AREA3__custom_5468707/bookmark/table?bookmarkId=e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e). Acesso em: 16 de jun. de 2024.

EUROSTAT. **Energy, transport and environment indicators**. Luxembourg : Eurostat – European Commission, 2015-2021.

EUROSTAT. **The EU in the world** – a statistical portrait., 2012. Luxembourg : Eurostat – European Commission, 2012.

EUROPEAN COMMISSION. **Maritime statistics**. Disponível em: [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/statistics_en). Acesso em: 21 de abr. de 2023.

EUROPEAN COMMISSION. **Supply chains and trade flows**. Disponível em: [https://ec.europa.eu/growth/content/supply-chains-and-trade-flows\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/supply-chains-and-trade-flows_en). Acesso em: 21 de abr. de 2023.

EUROPEAN COMMISSION. **The logistics economy**. Disponível em: [https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-mobility/logistics-economy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-mobility/logistics-economy_en). Acesso em: 21 de abr. de 2023.

EUROPEAN COMMISSION. **EU Cohesion Policy and France**. 2019. Disponível em: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/atlas/country-profiles/france/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/atlas/country-profiles/france/). Acesso em: 15 de abr. 2023.

EUROPLATFORMS. **European Association of Freight Villages**. Disponível em: [www.freightvillage.com/What%20a%20FV.html](http://www.freightvillage.com/What%20a%20FV.html). 1996. Acesso em: 15 de abr. 2023.

EUROMETROPOLIS LILLE-KORTRIJK-TOURNAI. **Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai: The first European cross-border metropolitan area**. 2021. Disponível em: <https://www.eurometropolis.eu/>. Acesso em: 22 jun. 2024.

FARO, Clovis.; SILVA, Salomão L. Quadros da. A Década de 50 e o Programa de Metas. In: GOMES, Angela de Catro (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.

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

FLONNEAU, Mathieu; ORFEUIL, Jean-Pierre. **Vive la route ! Vive la République !** [e-book]. Paris: Eyrolles, 2016. Disponível em: <https://www.eyrolles.com/Loisirs/Livre/vive-la-route-vive-la-republique--9782815914512/>. Acesso em: 22 jun. 2024.

FRANCE 3 RÉGIONS. **Cambrai: où en est le projet de reconversion de la base aérienne?** 2020. Disponível em: <https://france3-regions.francetvinfo.fr>. Acesso em: 20 de jun. de 2024.

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.

GILPIN, Robert. **The Challenge of Global Capitalism: The World Economy in the 21st Century**. Princeton: Princeton University Press, 2002.

GOOGLE EARTH. **Malha viária da Europa**. 2021. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

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:

[https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa\\_legislacao/81412/lei-13570](https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/81412/lei-13570) Acesso em: 10 de set. de 2023.

GEOFLA IGN: INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). GEOFLA: **Base de dados administrativa da França**. Disponível em: <https://www.data.gouv.fr/en/datasets/r/0637a9a9-79c9-4f13-8c16-01b2952eee07>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

GOOGLE. Google Earth. Version 7.1. 2016. **Nota (Território francês)**. Disponível em: <https://www.google.com/earth/>. Acesso em: 10 de out. de 2022.

GOUVERNEMENT (France) **Hauts-de-France** : le gouvernement s'engage pour le développement économique de la région. 2017. Disponível em: <https://www.gouvernement.fr/Hauts-de-France-le-gouvernement-s-engage-pour-le-developpement-economique-de-la-region>. Acesso em: 15 de abr. de 2023.

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.

GUELTON Sonia. Chapitre II. L'emboîtement des échelles ». In: **Gérer l'aménagement urbain**. sous la direction de GUELTON Sonia. Rennes, Presses universitaires de Rennes, « Didact Aménagement », 2014, p. 39-57.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **Formação e Desenvolvimento Econômico do Triângulo Mineiro**: Integração Nacional e Consolidação Regional. Uberlândia: EDUFU, 2010. 254 p.

HARVEY, D David. **The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change**. Oxford: Blackwell, 1989.

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, 2004. 187 p.

HARVEY, David. **A produção Capitalista do Espaço**. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume. (Coleção Geografia e Adjacências), 2005. 252p.

HESSE, Markus; RODRIGUE, Jean-Paul. **The transport geography of logistics and freight distribution**. Journal of Transport Geography, v. 12, n. 3, p. 171-184, 2004. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004>

HOME OFFICE. The UK's juxtaposed border controls. Disponível em: <https://homeofficemedia.blog.gov.uk/2023/04/06/the-uks-juxtaposed-border-controls/>. Acesso em: 20 de jun. de 2024.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Da fachada atlântica a imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo: Annablume, 2009.

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>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Atlas Nacional do Brasil 2010**. Rio de Janeiro, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**: 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 82 p. Inclui bibliografia. ISBN 978-85-240-4418-2.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malhas territoriais**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/todos-os-produtos-geociencias/15774-malhas.html>. Acesso em: 6 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/censo/>>. Acesso em: 31 de mar. de 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Aquaviária 2019**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101716.pdf>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Ferroviária 2019**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101697.pdf>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Rodoviária 2019**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101715.pdf>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa de Transporte Ferroviário de Cargas 2019**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa de Transporte Rodoviário de Cargas 2019**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE/SIDRA). **Movimentação de Carga em Portos 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE/SIDRA). **Transporte Aquaviário de Carga 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE/SIDRA). **Transporte Ferroviário de Carga 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE/SIDRA). **Transporte Rodoviário de Carga 2021**. Rio de Janeiro : IBGE, 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Base de dados: Malha municipal e divisão administrativa.** Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **CD\_RGINT.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=downloads>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **CD\_UF.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **CD\_UF.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Densidade Demográfica.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Densidade Hab/Km<sup>2</sup>.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017.** Rio de Janeiro: IBGE, Coordenação de Geografia, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2100600>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estado.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **NM\_REGIAO.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PIB R\$ 2020.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?edicao=35881&t=destaques>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PIB R\$ 2021.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos->

municipios.html?=&t=destaques&utm\_source=landing&utm\_medium=explica&utm\_campaign=pib. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PIB par habitant 2020 (R\$ / US\$)**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9054-contas-regionais-do-brasil.html?edicao=35487&t=resultados>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **PIB par habitant 2021 (R\$ / US\$)**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9054-contas-regionais-do-brasil.html?edicao=38346&t=resultados>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População 2022**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População 2022**. Disponível em: <https://paises.ibge.gov.br/#/mapa>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População 2022**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/4709>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões geográficas intermediárias**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html#:~:text=As%20Regi%C3%B5es%20Geogr%C3%A1ficas%20Intermedi%C3%A1rias%20organizamfun%C3%A7%C3%B5es%20urbanas%20de%20maior%20complexidade>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões geográficas intermediárias**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área - Km<sup>2</sup> - Unidades Federativas**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área - Km<sup>2</sup> - países**. Disponível em: <https://paises.ibge.gov.br/#/mapa>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Área - Km<sup>2</sup> - municípios**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **PIB Total 2020 [US\$]**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?serid=31924>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **PIB Total 2021 [US\$]**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/ExibeSerie.aspx?serid=31924>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Données régionales - Hauts-de-France. 2021**. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=REG-32>. Acesso em: 15 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Le Nord-Pas-de-Calais à très grande vitesse : L'album de la région (1946-1996)**. INSEE, 1996.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **L'appareil productif régional du transport et de la logistique**. Dossiers de Profils n°85, juillet 2007a.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **La vocation transport-logistique du Nord-Pas-de-Calais: entre image et réalité**. Dossiers de Profils n°85, juillet 2007b.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Spécificités des territoires du Nord-Pas-de-Calais face aux aléas économiques**. In : **Pages de Profils** n°66. Décembre 2009.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **La région Nord-Pas-de-Calais structurée autour de neuf espaces**. In : **Pages de Profils**. N° 113. 2012a.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Connexions et interdépendances « Fascicule 5 »**. In : **Les Espaces du Nord-Pas-de-Calais - Trajectoires, Enjeux et Devenir**. N° 110, 2012b.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Bilan économique du 2012 - Nord-Pas-de-Calais**. In : **Fascicule 6**. 2013.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Transport**. In : **Nord-Pas-de-Calais en chiffres**. Edition 2015.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Établissements de transports par activité (2004 – 2022)** – Insee/clap. Disponível em : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2115562>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Eurotunnel: nombre de passagers (2010 – 2022)** – Insee/eurotunnel. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2407713>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Infrastructure ferroviaire régionale** (2002 – 2022) – Insee. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015916>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Infrastructure Réseau routier** (2004 – 2022) INSEE/SoeS ; service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA). Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015916>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **La logistique en France en 2019**. (2020). Disponível em : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4845363>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Les déplacements professionnels en 2018**. (2020). Disponível em : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4217948>. Acesso em : 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Les effectifs salariés des entreprises de transport en 2019**. (2020). Disponível em : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4888629>. Acesso em : 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES (INSEE). **Les entreprises de transport en 2018**. (2019). Disponível em : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4197042>. Acesso em : 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Les émissions de CO2 liées aux transports en France en 2018**. (2019). Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4481192>. Acesso em: 21 de abr. de 2023.

INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). **ADMIN-EXPRESS édition Décembre 2023 par territoire France Métropolitaine**. ADMIN-EXPRESS edição Dezembro 2023 por território França Metropolitana. Disponível em: <https://geoservices.ign.fr/adminexpress>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). **COD Région INSEE, Région ID, Région Administrative, Área - Km<sup>2</sup>, Départements, Communes**. COD Região INSEE, Região ID, Região Administrativa, Área - Km<sup>2</sup>, Departamentos, Comunas. Disponível em: <https://geoservices.ign.fr/adminexpress>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). **Communes**. Comunas. Disponível em: <https://geoservices.ign.fr/adminexpress>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). **Código da Região Geográfica Intermediária, Nome da Região Geográfica Intermediária**. Código da Região Geográfica Intermediária, Nome da Região Geográfica Intermediária. Disponível em: <https://geoservices.ign.fr/adminexpress>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE (IGN). **Départements**. Departamentos. Disponível em: <https://geoservices.ign.fr/adminexpress>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Estimation de la population au 1<sup>er</sup> janvier**. Estimativa da população em 1<sup>o</sup> de janeiro. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **Les Hauts-de-France, première région logistique française**. Insee Analyses Hauts-de-France, n.º 160, 2023. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6038912?sommaire=6038919>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **PIB par habitant 2020 €/US\$**. PIB per capita 2020 €/US\$. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/010751766>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (INSEE). **PIB par habitant 2021 €/US\$**. PIB per capita 2021 €/US\$. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/010751766>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

JEAN, Yves ; VANIER, Martin. Nord-Pas-de-Calais, le défi européen. In : **La France : aménager les territoires**. Collection U, 2<sup>o</sup> ed. Armand Colin, 2008. <https://doi.org/10.3917/arco.jean.2009.02>

JEAN, Yves ; BAUDELE, Guy. **L'Europe aménager les territoires**. Collection U, Armand Colin, 2009. <https://doi.org/10.3917/arco.jean.2009.01>

KNILL, Christoph; LIEFFERINK, Duncan. **Environmental Politics in the European Union: Policy-Making, Implementation and Patterns of Multi-Level Governance**. Manchester: Manchester University Press, 2007. <https://doi.org/10.7228/manchester/9780719075803.001.0001>

KITSON, M.; MARTIN, R.; TYLER, P. **Regional Competitiveness: An Elusive Yet Key Concept?**. *Regional Studies*, v. 38, n. 9, p. 991-999, 2004. Disponível em: <https://michaelkitson.org/wp-content/uploads/2013/02/kitson-martin-tyler-rs-2004.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2024. <https://doi.org/10.1080/0034340042000320816>

LÉFÈBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris : Ed Anthropos, 1974.

LESSA, Carlos. **Quinze anos de política econômica**. 4.ed. São Paulo: Brasiliense, 1982.

LIMA, Maria Regina Soares de. **Mercosul e a integração sul-americana: desafios e perspectivas**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

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 HISTÓRIA**, Belo Horizonte, nº19, p.164-182, 1998.

MARTINS, Marcos Antônio Fávaro. **Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul**. (Dissertação de Mestrado). PROLAM - Universidade de São Paulo, 2011.

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: Crítica da Economia Política - Livro II: O Processo de Circulação do Capital**. 5. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MASSON, Sophie; PETIOT, Romain. **Logistique et territoire: multiplicité des interactions et forces de régulation**. Géographie, économie, société, v. 15, n. 4, p. 385-412, 2013. DOI: 10.3166/ges.15.385-412. Disponível em: [https://www.cairn-int.info/article-E\\_GES\\_154\\_0385-logistics-and-territory-multiplicity.htm](https://www.cairn-int.info/article-E_GES_154_0385-logistics-and-territory-multiplicity.htm) . Acesso em: 16 de jun. de 2024. <https://doi.org/10.3166/ges.15.385-412>

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 out. de 2022.

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, n°XXI, 1996.

MENERAULT, Philippe. **Processus de territorialisation des réseaux : analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale**. NETCOM, n°12, 1998. <https://doi.org/10.3406/netco.1998.1390>

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Programa de investimentos em logística: rodovias e ferrovias**. Brasília, 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Evolução Histórica do Ministério dos Transportes**. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/37613>. Brasília, 2010. Acesso em: 10 de ago. de 2022.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **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 de maio de 2022.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)**. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/logistica/pnlt-plano-nacional-de-logistica-e-transportes>. Acesso em : 21 de abr. de 2023.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. **Planification et programmation des infrastructures de transport**. 2019. Disponível em: <https://www.ecologie.gouv.fr/planification-et-programmation-des-infrastructures-transport>. Acesso em : 15 de abr. de 2023.

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.

MOODIE, A.E. **Geografia e política**. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Ideologias Geográficas**. São Paulo: HUCITEC, 1988.

MORAES, Antônio Carlos Robert de. Notas sobre formação territorial e políticas ambientais no Brasil. In: **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano IV, n° 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, A. C. R. **Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia**. São Paulo: Annablume, 2011.

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: **Ensaio 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 de fev. de 2023.

NORD FRANCE INVEST. **Secteurs d'activité: Logistique en Hauts-de-France** (2023). Disponível em: <https://www.nordfranceinvest.fr/secteurs-dactivite/logistique-hauts-de-france/>. Acesso em: 18 de jun. de 2024.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA (ONTL). **Ministério da Infraestrutura**, 2022. Disponível em: <https://ontl.infrasa.gov.br/>. Acesso em: 21 de abr. 2023.

OCKWELL, A. **Benchmarking the performance of intermodal transport.** Report. Division of Transport, Organisation for Economic Cooperation and Development, Paris, 2001

OWEN, W. **Estratégia para os transportes.** São Paulo: Pioneira, 1975.

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.

PECEQUILO, Cristina Soreanu. **A política externa dos Estados Unidos.** São Paulo: Editora Unesp, 2008.

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 de jan. 2023.

PEREIRA, Mirlei. Fachini Vicente Pereira. 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>

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **A economia política do novo desenvolvimentismo.** São Paulo: Editora 34, 2012.

PEREIRA, Márcia de Andrade; LENDZION, Eloá (orgs). **Apostila de sistemas portuários.** Paraná: UFPR/Setor de Tecnologia/Departamento de transportes, Paraná, 2013.

PETIT, Samuel. Cambresis: Sept ans après la fermeture officielle de l'ex base aérienne d'Épinoy, la première pierre du futur plus grand parc européen dédié au e-commerce a été posée hier. In: **La Voix du Nord**, Lille, 8 nov. 2019. Économie, p. 35. Disponível em: <https://www.lavoixdunord.fr/>. Acesso em: 20 de jun. 2024.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Geografía de los transportes.** Palma (IllesBalears): Universitat de les IllesBalears, 2004.

PORTER, M. **Vantagem Competitiva**: criando e sustentando um desempenho superior. 15 ed. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

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.

RIBEIRO, Flávio. **Logística e integração regional no Mercosul**. São Paulo: Editora Atlas, 2018.

RODRIGUE, Jean-Paul. **The Geography of Transport Systems**. 5. ed. Nova York: Routledge, 2020. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>

RODRIGUE, Jean-Paul.; COMTOIS, Claude.; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems**. London: Routledge, 2017. <https://doi.org/10.4324/9781315618159>

RODRIGUES, A. **A eficiência dos terminais integradores e sua contribuição para a logística no Brasil**. Revista de Logística e Transporte, v. 15, n. 3, p. 45-59, 2020. Disponível em: <https://www.revistaslogistica.com/eficiencia-dos-terminais-integradores.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2024.

RODRIGUES, A. D. **Plataforma Logística**: Competitividade e Futuro. Revista Conjuntura Econômica Goiana, Goiânia, n. 2, nov. 2004.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 4. ed rev. e ampl. São Paulo : Aduaneiras, 2007.

RODRIGUES, Alexandre Medeiros. **Estratégias de ‘picking’ na armazenagem**. Centro de Estudos em Logística (CEL), Coppead/UFRJ, 2007.

ROUYER, Arnaud. **Les Hauts-de-France** : une région aux multiples enjeux. Les Cahiers de la Métropole Bordelaise, v. 2, p. 12-19, 2017.

SABOYA, André Nassim de. O Pensamento de Mario Travassos e a Política Externa Brasileira. **Revista de Geopolítica**, v. 9, nº 2, jul./dez. de 2018.

SANTOS, Milton. A formação social enquanto teoria e enquanto método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.54, jun.1977, pp.81-100.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: Globalização e meio-técnico científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994a.

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A.; SILVEIRA, M. L. (org.). **Território**: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994b. p. 15-20.

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.

SAYER, Andrew. **Method in Social Science: A Realist Approach**. London: Routledge, 1992.

SCHMITT, Guillaume et SOUZA, Rita de Cassia Martins de. Chapitre 4 : D'une richesse à l'autre : le foncier de l'activité minière en France et au Brésil. In: BOSREDON, Pauline; DUMONT, Frédéric, DINIZ, Alexandre Magno Alves, MELO, Ana Maria. (Org.). **Richesses en partage au Brésil et en France - Approches socio-spatiales croisées dans le Minas Gerais et le Nord-Pas de Calais**. 1ed. : Presses Universitaires du Septentrion, 2020, v., p. 185-251. <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.103622>

SCHMITT Guillaume. **Inégalités écologiques et utilisation du sol** : situation de la région Nord-Pas-de-Calais, Développement durable et territoires, Dossier 9. Repéré à <http://developpementdurable.revues.org/3472>, 2007. DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.3472>

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](http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/plataforma-logistica-multimodal-degoias_audiencia-publica_vf.pdf)> Acesso em: 15 de maio de 2024.

SHEFFI, Y. **The Resilient Enterprise: Overcoming Vulnerability for Competitive Advantage**. Cambridge: MIT Press, 2005.

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. Tese (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, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Marcio Rogério. (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. 618 p.

SILVEIRA, Maria Laura. Uma situação geográfica: do método à metodologia. **Revista Território**, ano IV, nº 6, jan./jun. 1999. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5703428/mod\\_resource/content/0/Texto6a\\_%20Maria%20Laura%20situa%C3%A7%C3%A3o.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5703428/mod_resource/content/0/Texto6a_%20Maria%20Laura%20situa%C3%A7%C3%A3o.pdf). Acesso em: 2 de jun. de 2024.

SMITH, Neil. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção da escala geográfica. In: ARANTES, Antonio A. (org.) **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 132-175.

SMITH, Neil. **Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem teto e produção da escala geográfica**. In: ARANTES, Antonio A. (org.) **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 132-175.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção do Espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1988.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF). **Voies navigables de France**; MTES-DGITM; DREAL; SITRAM. Comparaison entre les modes de transport: transport National de marchandises par mode en 2021, 2021.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF). **Voies navigables de France**; MTES-DGITM; DREAL; SITRAM. Transport national de marchandises par mode et produits en 2020, 2020.

SOCIÉTÉ CANAL SEINE-NORD EUROPE. **Canal Seine-Nord Europe**: un maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut. 2024. Disponível em: <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>. Acesso em: 21 jun. 2024.

SOJA, Edward W. **Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory**. London: Verso, 1989.

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 Missão 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.

SPARKE, Matthew. **A neoliberal nexus: Economy, security and the biopolitics of citizenship on the border**. *Political Geography*, v. 25, n. 2, p. 151-180, 2006. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2005.10.002>

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.

STIGLITZ, Joseph E.; SEN, Amartya; FITOUSSI, Jean-Paul. **Mismeasuring Our Lives: Why GDP Doesn't Add Up**. New York: The New Press, 2010.

THÉRY, Hervé. **Anamorphoses d'états brésiliens**. Braises, 2020. Disponível em: <https://braises.hypotheses.org/1669>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

THÉRY, Hervé e de MELLO-THÉRY, Neli Aparecida. Atlas do Brasil. Disparidades e dinâmicas do território. São Paulo: Edusp. 3ª ed. 2018, 392p.

THÉRY, Neli de Mello ; LE TOURNEAU, François-Michel ; THÉRY, Hervé ; VIDAL, Laurent. **Brasília, quarante ans après**. Paris : Editions de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine (IHEAL), 2004. Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-00007177>.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção continental do Brasil**. 3ª. Rio de Janeiro: Ed. Nacional, 1938.

UNIÃO EUROPEIA. **Treaty of Maastricht on European Union**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/treaty-of-maastricht-on-european-union.html>. Acesso em: 22 jun. 2024.

UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC (UNESCAP). **Study on Dry Ports: Developing a Framework for Planning and Development in the Dry Ports of International Importance**. Bangkok: UNESCAP, 2016. Disponível em: <https://www.unescap.org/resources/study-dry-ports-developing-framework-planning-and-development-dry-ports-international>. Acesso em: 22 jun. 2024.

VAINER, Carlos B. As Escalas do poder e o poder das escalas: O que pode o poder local? *In*: **Anais do VI Encontro da ANPUR**: Rio de Janeiro, 1995. p140- 151.

VELTZ, Pierre. **Mondialisation, villes et territoires : L'économie d'archipel**. Paris: PUF, 1996.

VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica**. São Paulo: Ática, 1986. 240p.

WALLERSTEIN, I. **O Sistema Mundial Moderno: a agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI**. 4ª ed. São Paulo: Contraponto, 2004.

WOODS, Ngaire. **The Globalizers: The IMF, the World Bank, and Their Borrowers**. Ithaca: Cornell University Press, 2006.

WORLD BANK. **Data Bank (2020/2021)**. Banco de dados. Disponível em: <https://data.worldbank.org/country/brazil>. Acesso em: 15 jun. 2024.

WORLD BANK. **Data Bank (2020/2021)**. Banco de dados. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=BR-AR-PY-UY-BO>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

WORLD BANK. **Data Bank (2020/2021)**. Banco de dados. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=BR>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

WORLD BANK. **PIB par habitant (US\$) 2020**. PIB per capita (US\$) 2020. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

WORLD BANK. **PIB par habitant (US\$) 2021**. PIB per capita (US\$) 2021. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

WORLD BANK. **PIB par habitant (US\$) 2022**. PIB per capita (US\$) 2022. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>. Acesso em: 16 de jun. de 2024.

ZIELONKA, Jan. **Europe as Empire: The Nature of the Enlarged European Union**. Oxford: Oxford University Press, 2006. <https://doi.org/10.1093/0199292213.001.0001>

# APÊNDICE:

**Apêndice A** – Sistematização das infraestruturas logísticas (recintos aduaneiros pela Receita Federal) por região geográfica intermediária do IBGE e municípios, 2023.

MUNICÍPIO	REGIÃO GEOGRÁFICA INTERMEDIÁRIA - IBGE	UF	JURISDIÇÃO	TIPO DE INFRAESTRUTURA	ADMINISTRADOR
<b>Maceió</b>	Maceió	Alagoas	DRF/Maceió	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Maceió</b>	Maceió	Alagoas	DRF/Maceió	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Maceió</b>	Maceió	Alagoas	DRF/Maceió	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODERN - Cia. Docas do Rio Grande do Norte
<b>Maceió</b>	Maceió	Alagoas	DRF/Maceió	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Trikem S/A
<b>Macapá</b>	Macapá	Amapá	DRF/Macapá	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Macapá</b>	Macapá	Amapá	DRF/Macapá	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Santana</b>	Macapá	Amapá	DRF/Macapá	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Cia. Docas de Santana
<b>Santana</b>	Macapá	Amapá	DRF/Macapá	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	Manaus (ALF/Porto de Manaus)	Porto Seco	Porto Seco Graman - Aurora da Amazônia Terminais e Serviços Ltda
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/A. I. de Manaus	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/A. I. de Manaus	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	SNPH - Sociedade de navegação Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Estação Hidroviária do Amazonas S/A
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Empresa de Revitalização do Porto de Manaus S/A

<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Super Terminais Com. e Ind. Ltda
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Cia. de Cimento Vencemos do Amazonas Ind. e Com. Ltda
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Hermasa navegação da Amazônia S/A
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Chibatão Navegação e Comércio Ltda.
<b>Manaus</b>	Manaus	Amazonas	ALF/Porto de Manaus	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	OCRIM
<b>Tabatinga</b>	Tefé	Amazonas	ALF/Manaus	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Tabatinga</b>	Tefé	Amazonas	ALF/Manaus	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Tabatinga</b>	Tefé	Amazonas	IRF/Tabatinga	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	SNPH - Sociedade de navegação Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
<b>Ilhéus</b>	Ilhéus Itabuna	Bahia	DRF/Ilhéus	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODEBA - Cia. Docas do Estado da Bahia
<b>Porto Seguro</b>	Ilhéus Itabuna	Bahia	IRF/Porto Seguro	Aeroporto - Terminal de Carga	SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico
<b>Porto Seguro</b>	Ilhéus Itabuna	Bahia	IRF/Porto Seguro	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Silos e Tanques	Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S/A
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Silos e Tanques	TEQUIMAR - Terminal Químico de Aratu S.A [Ultracargo]
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODEBA - Cia. Docas do Estado da Bahia
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Ford Motor
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	BRASKEM
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TEQUIMAR - Terminal Químico de Aratu S.A
<b>Candeias</b>	Salvador	Bahia	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Dow Química do Nordeste Ltda.
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	Salvador I (ALF/Porto de Salvador)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Cia. Empório de Armazéns Gerais Alfandegados Ltda

<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Silos e Tanques	Moinho Dias Branco Ind. e Com. de Alimentos Ltda
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Silos e Tanques	Moinho Cañuelas LTDA
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Silos e Tanques	SILOS ALFANDEGADOS - J MACEDO S/A
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/A. I. de Salvador	Aeroporto - Terminal de Carga	CASSA – Concessionária do Aeroporto de Salvador S/A
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/A. I. de Salvador	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	CASSA – Concessionária do Aeroporto de Salvador S/A
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODEBA - Cia. Docas do Estado da Bahia
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Tecon Salvador S.A
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso público)	TAM - Terminal Água de Meninos Ltda
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Intermarítima Terminais Ltda
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Gerdau Aços Longos S/A
<b>Salvador</b>	Salvador	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Cotegipe LTDA
<b>Simões Filho</b>	Salvador	Bahia	Salvador II (ALF/Porto de Salvador)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Columbia do Nordeste S.A
<b>Maragogipe</b>	Santo Antônio de Jesus	Bahia	ALF/Porto de Salvador	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Enseada Indústria Naval S/A
<b>Fortaleza</b>	Fortaleza	Ceará	ALF/A. I. de Fortaleza	Aeroporto - Terminal de Carga	Fraport Brasil S/A
<b>Fortaleza</b>	Fortaleza	Ceará	ALF/A. I. de Fortaleza	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Fraport Brasil S/A
<b>Fortaleza</b>	Fortaleza	Ceará	ALF/Porto de Fortaleza	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cia. Docas do Estado do Ceará
<b>São Gonçalo do Amarante</b>	Fortaleza	Ceará	VLI - Logística	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Porto de Pecém
<b>São Gonçalo do Amarante</b>	Fortaleza	Ceará	ALF/Porto de Pecém	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Cia. de Integração Portuária do Ceará - Cearaportos
<b>Brasília</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Porto Seco	LOGSERVE - Logística Armazenamento e Serviços Ltda - Porto Seco DF
<b>Brasília</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAMÉRICA – Concessionária do Aeroporto de Brasília
<b>Brasília</b>	Distrito Federal	Distrito Federal	ALF/A. I. de Brasília	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAMÉRICA – Concessionária do Aeroporto de Brasília
<b>Aracruz</b>	São Mateus	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Portocel –Term. Especializado de Barra do Riacho S/A

<b>Anchieta</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Samarco Mineração S/A (Terminal Ponta de Ubu)
<b>Cariacica</b>	Vitória	Espírito Santo	Vitoria I (ALF/Porto de Vitoria)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	TERCA Zilli Armazéns Gerais S/A
<b>Cariacica</b>	Vitória	Espírito Santo	Vitoria II (ALF/Porto de Vitoria)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Silotec - Cia. de Transportes e Armaz. Gerais S/A
<b>Cariacica</b>	Vitória	Espírito Santo	Vitoria III (ALF/Porto de Vitoria)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Tegma Logística Integrada S/A
<b>Vila Velha</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODESA - Cia. Docas do Espírito Santo
<b>Vila Velha</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Hiper Export Terminais Retroportuários S/A
<b>Vila Velha</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	T.V.V - Terminal de Vila Velha S/A
<b>Vila Velha</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	C.P.V.V - Cia. Portuária Vila Velha S/A
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Silos e Tanques	Rhodes S/A
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Silos e Tanques	Oiltankng Terminais Ltda
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODESA - Cia. Docas do Espírito Santo
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Peiú Sociedade de Propósito Específico - SPE S/A
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODESA - (Cais de Capuaba)
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODESA - Terminal Liquido
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	CVRD - Cia. Vale do Rio Doce S/A
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	ArcelorMittal Brasil S.A
<b>Vitória</b>	Vitória	Espírito Santo	ALF/Porto de Vitória	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	CVRD - Cia. Vale do Rio Doce S/A (Terminal de Carvão do Porto de Praia Mole)
<b>Anápolis</b>	Goiânia	Goiás	Anapolis (DRF Anapolis)	Porto Seco	Porto Seco Centro-Oeste S.A.
<b>Goiânia</b>	Goiânia	Goiás	DRF/Goiânia	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Porto Franco</b>	Imperatriz	Maranhão	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Porto Franco (TIPF)
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Portuário de São Luís (TPSL)

<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Silos e Tanques	Granel Química Ltda
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Silos e Tanques	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Silos e Tanques	TEQUIMAR - Terminal Químico do ARATU (Porto do ITAQUI)
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Instalação Portuária Marítima (uso público)	EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Consórcio de Alumínio do Maranhão - Alumar
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	CVRD - Cia. Vale do Rio Doce S/A
<b>São Luís</b>	São Luís	Maranhão	ALF/Porto de São Luís	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	CVRD - Cia. Vale do Rio Doce S/A
<b>Cáceres</b>	Cáceres	Mato Grosso	IRF/Cáceres	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Docas de Mato Grosso Ltda.
<b>Cáceres</b>	Cáceres	Mato Grosso	IRF/Cáceres	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Docas do Mato Grosso Ltda.
<b>Cuiabá</b>	Cuiabá	Mato Grosso	Cuiaba (DRF Cuiaba)	Porto Seco	Porto Seco Transmino Transportes LTDA
<b>Várzea Grande</b>	Cuiabá	Mato Grosso	DRF/Cuiabá	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Várzea Grande</b>	Cuiabá	Mato Grosso	DRF/Cuiabá	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Campo Grande</b>	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	DRF/Campo Grande	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Campo Grande</b>	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	DRF/Campo Grande	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	Porto seco em (Fronteira Corumba IRF/ Corumba)	Porto Seco	Porto Seco AGESA Armazéns Gerais Alfandegados de MS Ltda.
<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Corumbá	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Corumbá	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Corumbá	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Mineração Corumbaense Reunida S/A
<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Corumbá	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Granel Química Ltda
<b>Corumbá</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Corumbá	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Sociedade Brasileira de Mineração
<b>Porto Murtinho</b>	Corumbá	Mato Grosso do Sul	IRF/Porto Murtinho	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	APPM - Agência Portuária de Porto Murtinho Ltda.
<b>Ponta Porã</b>	Dourados	Mato Grosso do Sul	IRF/Ponta Porã	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Ponta Porã</b>	Dourados	Mato Grosso do Sul	IRF/Ponta Porã	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Betim</b>	Belo Horizonte	Minas Gerais	Granbel (DRF Contagem)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Usifast Logística Industrial S/A
<b>Lagoa Santa</b>	Belo Horizonte	Minas Gerais	IRF/Belo Horizonte	Aeroporto - Terminal de Carga	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S/A
<b>Lagoa Santa</b>	Belo Horizonte	Minas Gerais	IRF/Belo Horizonte	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S/A
<b>Ouro Preto</b>	Belo Horizonte	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Ouro Preto (TIOP)
<b>Santa Luzia</b>	Belo Horizonte	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Santa Luzia (TISL)
<b>Goianá</b>	Juiz de Fora	Minas Gerais	DRF/Juiz de Fora	Aeroporto - Terminal de Carga	SPE – Concessionária do Aeroporto da Zona da Mata S/A
<b>Juiz de Fora</b>	Juiz de Fora	Minas Gerais	Juiz de Fora (DRF/Juiz de Fora)	Porto Seco	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.
<b>Pirapora</b>	Montes Claros	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Pirapora (TIPI)
<b>Pouso Alegre</b>	Pouso Alegre	Minas Gerais	DRF/Varginha	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Armazéns Gerais Sul das Gerais Ltda
<b>Uberaba</b>	Uberaba	Minas Gerais	Uberaba (DRF/Uberaba)	Porto Seco	Porto Seco do Triângulo Ltda
<b>Uberaba</b>	Uberaba	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Uberaba (TIUB)
<b>Araguari</b>	Uberlândia	Minas Gerais	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Araguari (TIA)
<b>Uberlândia</b>	Uberlândia	Minas Gerais	Uberlandia (DRF/Uberlândia)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Porto Seco do Cerrado - Porto Seco do Cerrado - Supporte Logística

<b>Varginha</b>	Varginha	Minas Gerais	Varginha (DRF/Varginha)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Armazéns Gerais Agrícola Ltda
<b>Almeirim</b>	Altamira	Pará	IRF/Santana	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Caulim da Amazônia S/A
<b>Almeirim</b>	Altamira	Pará	IRF/Santana	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Jari Celulose S/A
<b>Barcarena</b>	Belém	Pará	IRF/Barcarena	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Cia. Docas do Estado do Pará
<b>Barcarena</b>	Belém	Pará	IRF/Barcarena	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	ADM PORTOS DO PARÁ LTDA.
<b>Barcarena</b>	Belém	Pará	IRF/Barcarena	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Imerys Rio Capim Caulim S/A
<b>Barcarena</b>	Belém	Pará	IRF/Barcarena	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Convicon Containeres
<b>Barcarena</b>	Belém	Pará	IRF/Barcarena	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	RIO TURIA SERVIÇOS LOGÍSTICOS LTDA
<b>Belém</b>	Belém	Pará	Metrobel (ALF Porto de Belem)	Porto Seco	Porto Seco – Metrobel – Estaleiros Padre Julião Ltda
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/Porto de Belém	Silos e Tanques	Ocrim S/A Produtos Alimentícios
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/Porto de Belém	Silos e Tanques	Petrobras Transportes S.A
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/A. I. de Belém	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/A. I. de Belém	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/Porto de Belém	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Cia. Docas do Estado do Pará
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/Porto de Belém	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>Belém</b>	Belém	Pará	ALF/Porto de Belém	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo exclusivo)	Cia. Refinadora da Amazônia
<b>Juruti</b>	Santarém	Pará	IRF/Óbidos	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	ALCOA WORD ALUMINA BRASIL LTDA
<b>Santarém</b>	Santarém	Pará	DRF/Santarém	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Cia. Docas do Estado do Pará
<b>Santarém</b>	Santarém	Pará	DRF/Santarém	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Porto Trombetas da Mineração Rio do Norte
<b>Santarém</b>	Santarém	Pará	DRF/Santarém	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Cargill Agrícola S/A
<b>Bayeux</b>	João Pessoa	Paraíba	IRF/Cabedelo	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Bayeux</b>	João Pessoa	Paraíba	IRF/Cabedelo	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

<b>Cabedelo</b>	João Pessoa	Paraíba	IRF/Cabedelo	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cia. Docas do estado da Paraíba
<b>Cascavel</b>	Cascavel	Paraná	Cascavel (DRF Cascavel)	Porto Seco	Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná/IAPAR – EMATER – IDR/Paraná
<b>Foz do Iguaçu</b>	Cascavel	Paraná	DRF/Foz do Iguaçu	Porto Seco	Multilog Brasil S.A
<b>Foz do Iguaçu</b>	Cascavel	Paraná	DRF/Foz do Iguaçu	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Foz do Iguaçu</b>	Cascavel	Paraná	DRF/Foz do Iguaçu	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Foz do Iguaçu</b>	Cascavel	Paraná	DRF/Foz do Iguaçu	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Porto do Rio Iguaçu Terminal Fluvial e Comércio LTDA
<b>Guaíra</b>	Cascavel	Paraná	IRF/Guaíra	Instalação Portuária Lacustre (uso público)	Prefeitura Municipal de Guaíra - PR
<b>Santa Helena</b>	Cascavel	Paraná	DRF/Santa Helena	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Prefeitura Municipal de Santa Helena - PR
<b>Antonina</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminais Portuários da Ponta do Félix S/A
<b>Curitiba</b>	Curitiba	Paraná	Curitiba I (IRF Curitiba)	Porto Seco	Multilog Brasil S.A - Terminal Multilog Logistica
<b>Curitiba</b>	Curitiba	Paraná	Curitiba II IRF (Curitiba)	Porto Seco	Multilog Brasil S.A - Terminal Multilog CD Curitiba
<b>Curitiba</b>	Curitiba	Paraná	Alf/Curitiba	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog Sul Armazéns Gerais Ltda
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	Paranagua (ALF/Porto de Paranagua)	Porto Seco	
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Silos e Tanques	União Vopak Armazéns Gerais Ltda
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Silos e Tanques	Bunge Alimentos S.A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Silos e Tanques	Armazéns Gerais Terminais Ltda
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Silos e Tanques	CPA ARMAZÉNS GERAIS LTDA
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Interalli Administração e Participações S/A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal Portuário Movimentação e Armazenagem Participações S/A,
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cotriguaçu Cooperativa Central
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Instalação Portuária Marítima Alfandegada - Uso público
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina

<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rocha Terminais Portuários e Logística S/A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Tepaguá - Terminal Público de Álcool do Porto de Paranaguá
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Volkswagen do Brasil Ltda.
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Catallini Terminais Marítimos Ltda.
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Fospar S/A - Fertilizantes Fosfatados do Paraná
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Cargill Agrícola S/A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	PASA - Paraná Operações Portuárias S/A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Bunge Alimentos S/A
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Rocha Top Terminais e Operadores Portuários Ltda.
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Martini Meat S/A Armazéns Gerais
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Centro Sul Serviços LTDA
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Coamo Agroindustrial Cooperativa
<b>Paranaguá</b>	Curitiba	Paraná	ALF/Porto de Paranaguá	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Louis Dreyfus Commodities S/A
<b>São José dos Pinhais</b>	Curitiba	Paraná	IRF/Curitiba	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>São José dos Pinhais</b>	Curitiba	Paraná	IRF/Curitiba	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Londrina</b>	Londrina	Paraná	DRF/Londrina	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Maringá</b>	Maringá	Paraná	Maringá (DRF/Maringá)	Porto Seco	Porto Seco do Norte do Paraná
<b>Petrolina</b>	Petrolina	Pernambuco	IRF/Petrolina	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Petrolina</b>	Petrolina	Pernambuco	IRF/Petrolina	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Cabo de Santo Agostinho</b>	Recife	Pernambuco	Recife (ALF/Porto de Recife)	Porto Seco	Yolanda Logística, Armazém, Transp. e Serviços Gerais Ltda - Yolanda Logística - Porto Seco JSL
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Porto Seco	Suplog Porto Seco de Ipojuca Ltda
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Silos e Tanques	TEQUIMAR - Terminal Químico de Aratu S.A

<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Silos e Tanques	TEMAPE - Terminais Marítimos de Pernambuco Ltda
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Silos e Tanques	Pandenor Imortação e Exportação Ltda
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Silos e Tanques	Decal Brasil LTDA
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Suape - Complexo Industrial Portuário
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Tecon Suape S/A
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Instalação Portuária Marítima (uso público)	SUATA - Serviços e Logística Ltda.
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Atlântico Terminais S/A
<b>Ipojuca</b>	Recife	Pernambuco	ALF/Porto de Suape	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Fedex Brasil Logística e Transporte S.ª
<b>Recife</b>	Recife	Pernambuco	ALF/A. I. de Recife	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Recife</b>	Recife	Pernambuco	ALF/A. I. de Recife	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Recife</b>	Recife	Pernambuco	IRF/Recife	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Porto de Recife S/A
<b>Recife</b>	Recife	Pernambuco	IRF/Recife	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rhodes S/A
<b>Recife</b>	Recife	Pernambuco	IRF/Recife	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Agemar Transportes e Empreendimentos Ltda
<b>Teresina</b>	Teresina	Piauí	DRF/Teresina	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Cabo Frio</b>	Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Aeroporto - Terminal de Carga	Costa do Sol Operadora Aeroportuária S.A.
<b>Cabo Frio</b>	Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Costa do Sol Operadora Aeroportuária S.A.
<b>Macaé</b>	Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio	Rio de Janeiro	DRF/Macaé	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Macaé</b>	Macaé - Rio das Ostras - Cabo Frio	Rio de Janeiro	DRF/Macaé	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	LLX Minas Rio Logística Comercial Exportadora S/A
<b>Angra dos Reis</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Silos e Tanques	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Angra dos Reis</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	FCA Angraeroporto S/A
<b>Angra dos Reis</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Angra dos Reis</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Estaleiro Brasfels Ltda
<b>Duque de Caxias</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Silos e Tanques	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A

<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODERJ - Cia. Docas do Rio de Janeiro
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CSN - Cia. Siderúrgica Nacional
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Sepetiba Tecon S/A - STSA
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Valesul Alumínio S A
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	NUCLEP - Nuclebrás Equipamentos Pesados S/A
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Halliburton LTDA
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Brasfels S/A
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	CPBS - Cia. Portuária Baía de Sepetiba
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Valesul Alumínio S/A
<b>Itaguaí</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Transpetro - Petrobrás Transporte S/A
<b>Mangaratiba</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	MBR - Minerações Brasileiras Reunidas S/A
<b>Niterói</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Nitshore Engenharia e Serviços Portuários S.A
<b>Niterói</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Halliburton LTDA
<b>Niterói</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Halliburton LTDA
<b>Niterói</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Mauá Jurong S/A
<b>Niterói</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	DRF/Niterói	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	UTC Engenharia
<b>Nova Iguaçu</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Nova Iguaçu (DRF/Nova Iguaçu)	Porto Seco	Transportes Marítimos e Multimodais São Geraldo Ltda
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro (IRF/Rio de Janeiro)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Alfândega do Porto de Itaguaí/RJ	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	ZL-LOG Logística Ltda
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Silos e Tanques	Petroflex Indústria e Comércio S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Silos e Tanques	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A

<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Silos e Tanques	Bunge Alimentos S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Silos e Tanques	Moinhos Cruzeiro do Sul S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Silos e Tanques	TRANSPETRO - Petrobrás Transporte S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/A. I. do Rio de Janeiro	Aeroporto - Terminal de Carga	Concessionária Aeroporto Internacional Rio
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/A. I. do Rio de Janeiro	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Concessionária Aeroporto Internacional Rio
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODERJ - Cia. Docas do Rio de Janeiro
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Libra Terminal Rio S.A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Multi-Rio Operações Portuárias S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Triunfo Operadora Portuária Ltda.
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Pier Mauá S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto do Rio de Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Tequimar
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	ESSO Brasileira de Petróleo Ltda.
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Intercan Terminais de Containeres e Logística S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	ICOLUB - Indústria de Lubrificantes S.A
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto Janeiro	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Petróleo Brasileiro S.A - PETROBRÁS
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Distrito Industrial de Santa Cruz (THYSSENKRU)
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	ALF/Porto de Itaguaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	MMX Porto Sudeste
<b>Rio de Janeiro</b>	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	IRF/Porto de Aratu	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás

<b>Resende</b>	Volta Redonda - Barra Mansa	Rio de Janeiro	Resende (DRF/Volta Redonda)	Porto Seco	Terminal Logístico do Vale do Paraíba - EADI RESENDE - Terminal Log. Do Vale Do Paraíba Dist. Ind. Resende-RJ
<b>Areia Branca</b>	Mossoró	Rio Grande do Norte	IRF/Areia Branca	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODERN - Cia. Docas do Rio Grande do Norte
<b>Guamaré</b>	Mossoró	Rio Grande do Norte	IRF/Parnamirim	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transportes S/A
<b>Natal</b>	Natal	Rio Grande do Norte	IRF/Parnamirim	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODERN - Cia. Docas do Rio Grande do Norte
<b>Natal</b>	Natal	Rio Grande do Norte	IRF/Parnamirim	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Frio Grande do Norte Ltda.
<b>São Gonçalo do Amarante</b>	Natal	Rio Grande do Norte	IRF/Parnamirim	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAMÉRICA Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante
<b>São Gonçalo do Amarante</b>	Natal	Rio Grande do Norte	IRF/Parnamirim	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAMÉRICA Concessionária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante
<b>Caxias do Sul</b>	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	Caxias do Sul (DRF Caxias do Sul)	Porto Seco	EADI - Porto Seco Transportes Ltda
<b>Bagé</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	DRF Pelotas	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Jaguarão</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	Porto seco em Fronteira (rodoviário)/Jaguarão (IRF/Jaguarão)	Porto Seco	Multilog Brasil S/A
<b>Pelotas</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	DRF/Pelotas	Instalação Portuária Lacustre (uso público)	Porto de Pelotas
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	DRF/Rio Grande	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	TRANSCONTINENTAL LOGISTICA S.A
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Superintendência do Porto de Rio Grande
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal Graneleiro S/A - TERGRASA
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Tecon Rio Grande S/A
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Petrobrás Transporte S/A - Transpetro
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Aubos Trevo S/A - Grupo Trevo
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TERMASA - Terminal Marítimo Luiz Fogliato S/A
<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Bianchini, Indústria Comércio e Agricultura.

<b>Rio Grande</b>	Pelotas	Rio Grande do Sul	ALF/Porto do Rio Grande	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Bunge Alimentos S.A.
<b>Canoas</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	Canoas (IRF Porto Alegre)	Porto Seco	Barrisul Armazéns Gerais S.A
<b>Novo Hamburgo</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	Novo Hamburgo (DRF/Novo Hamburgo)	Porto Seco	Multi Armazéns Ltda.
<b>Porto Alegre</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	ALF/A. I. de Porto Alegre	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Porto Alegre</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	ALF/A. I. de Porto Alegre	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Porto Alegre</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	IRF/Porto Alegre	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	SPH - Superintendência de Portos e Hidrovias - SPH
<b>Porto Alegre</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	IRF/Porto Alegre	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	COPEL - Cia. Petroquímica do Sul
<b>Tramandaí</b>	Porto Alegre	Rio Grande do Sul	IRF/Porto Alegre	Instalação Portuária Marítima (uso público)	PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro S/A
<b>Itaqui</b>	Uruguaiiana	Rio Grande do Sul	IRF/Itaqui	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	SRF - Secretaria da Receita Federal
<b>Santana do Livramento</b>	Uruguaiiana	Rio Grande do Sul	Porto seco em Fronteira (rodoviário)/Santana do Livramento (DRF/Santana do Livramento)	Porto Seco	Multilog Brasil S/A
<b>Santana do Livramento</b>	Uruguaiiana	Rio Grande do Sul	Porto seco em fronteira (ferroviário)/Santana do Livramento (DRF/Santana do Livramento)	Porto Seco	Multilog Brasil S/A
<b>Uruguaiiana</b>	Uruguaiiana	Rio Grande do Sul	Porto seco em Fronteira (rodoviário)/Uruguaiiana (DRF/Uruguaiiana)	Porto Seco	Multilog Brasil S/A
<b>Uruguaiiana</b>	Uruguaiiana	Rio Grande do Sul	Porto seco em fronteira (ferroviário)/Uruguaiiana (DRF/Uruguaiiana)	Porto Seco	Multilog Brasil S/A

<b>Guajará-Mirim</b>	Porto Velho	Rondônia	ALF/Porto Velho	Porto Seco	
<b>Porto Velho</b>	Porto Velho	Rondônia	DRF/Porto Velho	Instalação Portuária Fluvial (uso público)	Sociedade Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia
<b>Porto Velho</b>	Porto Velho	Rondônia	DRF/Porto Velho	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	J.F. de Oliveira Navegação LTDA.
<b>Boa Vista</b>	Boa Vista	Roraima	DRF/Boa Vista	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Boa Vista</b>	Boa Vista	Roraima	DRF/Boa Vista	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	Itajaí I (DRF/Itajai)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Forte Distribuição e Logística do Brasil Ltda
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	Itajaí II (DRF/Itajai)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Localfrio S.A. Armazéns Gerais Frigorífico
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	Itajaí III (DRF/Itajai)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog S/A
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	Itajaí IV (DRF/Itajai)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Conexão Marítima - Serviços Logísticos S.A.
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Superintendência do Porto de Itajaí
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	APM Terminais Itajaí S/A
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Seara Alimentos S/A
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Portonave S/A
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Teporti
<b>Itajaí</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Instalação Portuária Fluvial (uso privativo misto)	Poly Terminais
<b>Navegantes</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Navegantes</b>	Blumenau	Santa Catarina	ALF/Porto de Itajaí	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Dionísio Cerqueira</b>	Chapecó	Santa Catarina	ALF-Dionísio Cerqueira/SC	Porto Seco	Multilog Brasil S/A
<b>Florianópolis</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Florianópolis	Aeroporto - Terminal de Carga	Concessionária Aeroporto Internacional de Florianópolis.S/A
<b>Florianópolis</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Florianópolis	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Concessionária Aeroporto Internacional de Florianópolis.S/A
<b>Imbituba</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Imbituba	Instalação Portuária Marítima (uso público)	SCPAR Porto de Imbituba S/A
<b>Imbituba</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Imbituba	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CRB Operações Portuárias S/A
<b>Imbituba</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Imbituba	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Santos Brasil Participações Ltda

<b>Imbituba</b>	Florianópolis	Santa Catarina	IRF/Imbituba	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Santos Brasil Participações Ltda
<b>Itapoá</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Itapoá Terminias Portuários S A
<b>Joinville</b>	Joinville	Santa Catarina	DRF/Joinville	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog S/A
<b>Joinville</b>	Joinville	Santa Catarina	DRF/Joinville	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Centro Logístico Integrado Fastcargo S.A.
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Porto Seco	Porto Seco Rocha Terminais de Carga Ltda
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Silos e Tanques	Bunge Alimentos S.A
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/P São Francisco do Sul	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Administração do Porto de São Francisco do Sul
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transporte S/A
<b>São Francisco do Sul</b>	Joinville	Santa Catarina	ALF/Porto de São Francisco do Sul	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TERLOGS
<b>São Carlos</b>	Araraquara	São Paulo	DRF/São José dos Campos	Aeroporto - Terminal de Carga	Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo
<b>Bauru</b>	Bauru	São Paulo	Bauru (DRF Bauru)	Porto Seco	Brado Logística S/A - EADI Bauru - Estação Aduaneira do Interior
<b>Campinas</b>	Campinas	São Paulo	Campinas I (ALF Aeroporto Internacional de Viracopos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog Brasil S/A
<b>Campinas</b>	Campinas	São Paulo	Campinas II (ALF Aeroporto Internacional de Viracopos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Libraport Campinas S/A
<b>Campinas</b>	Campinas	São Paulo	ALF/A. I. de Viracopos	Aeroporto - Terminal de Carga	Aeroportos Brasil – Viracopos S/A
<b>Campinas</b>	Campinas	São Paulo	ALF/A. I. de Viracopos	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Aeroportos Brasil – Viracopos S/A
<b>Jundiaí</b>	Campinas	São Paulo	Jundiaí (DRF/Jundiaí)	Porto Seco	TIJU - CONTRAIL

<b>Piracicaba</b>	Campinas	São Paulo	Piracicaba (DRF/Piracicaba)	Porto Seco	
<b>Franca</b>	Ribeirão Preto	São Paulo	Franca (DRF/Franca)	Porto Seco	
<b>Guará</b>	Ribeirão Preto	São Paulo	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Guará (TIGU)
<b>Ribeirão Preto</b>	Ribeirão Preto	São Paulo	Ribeirão Preto (DRF/Ribeirão Preto)	Porto Seco	Terminal Multimodal Copersucar - Ribeirão Preto
<b>São José do Rio Preto</b>	São José do Rio Preto	São Paulo	São José do Rio Preto (DRF/São José do Rio Preto)	Porto Seco	Automotive Distribuição e Logística Ltda
<b>Jacareí</b>	São José dos Campos	São Paulo	Jacareí (DRF/São José dos Campos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Universal Armazéns Gerais Alfandegados Ltda.
<b>São José dos Campos</b>	São José dos Campos	São Paulo	DRF/São José dos Campos	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>São Sebastião</b>	São José dos Campos	São Paulo	São Sebastião (DRF/São Sebastião)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	CNAGA - Cia. Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados
<b>São Sebastião</b>	São José dos Campos	São Paulo	DRF/São Sebastião	Silos e Tanques	Malteria do Vale
<b>São Sebastião</b>	São José dos Campos	São Paulo	DRF/São Sebastião	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S/A
<b>São Sebastião</b>	São José dos Campos	São Paulo	DRF/São Sebastião	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	TRANSPETRO - Petrobrás Transporte S/A
<b>Taubaté</b>	São José dos Campos	São Paulo	Taubaté (DRF/Taubaté)	Porto Seco	Estação Aduaneira - EADI Taubaté Ltda - Lachmann Terminais Ltda.
<b>Barueri</b>	São Paulo	São Paulo	Barueri (IRF São Paulo)	Porto Seco	MULTILOG BRASIL S/A
<b>Cubatão</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Usiminas - Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A
<b>Cubatão</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Ultrafértil S/A
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	Guarujá (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Santos Brasil Logística S/A
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	Guarujá (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Localfrio S.A Armazéns Gerais Frigoríficos - S.Magalhães & Essemaga - Logística em Comércio Exterior - Guarujá
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	Guarujá (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Lechman - patio 2

<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Sucocítricos Cutrale Ltda
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Localfrio S/A - Armazéns Gerais Frigoríficos
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	TEAG -Term de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal de Graneis do Guarujá S/A
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	TEG - Terminal Exportador do Guarujá LTDA
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Santos Brasil Participações S/A
<b>Guarujá</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso privativo exclusivo)	Dow Brasil Sudeste Industrial Ltda
<b>Guarulhos</b>	São Paulo	São Paulo	Guarulhos I (IRF/Sao Paulo)	,	Dry Port São Paulo S/A
<b>Guarulhos</b>	São Paulo	São Paulo	Guarulhos I (IRF/Sao Paulo)	Porto Seco	Transquadros Armazéns Alfandegados S/A
<b>Guarulhos</b>	São Paulo	São Paulo	Guarulhos II (IRF/Sao Paulo)	Porto Seco	Dry Port São Paulo S/A
<b>Guarulhos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/A. I. de São Paulo	Aeroporto - Terminal de Carga	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/ª
<b>Guarulhos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/A. I. de São Paulo	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S/ª
<b>Santo André</b>	São Paulo	São Paulo	Santo Andre (IRF/Sao Paulo)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Eadi Santo André Terminal de Cargas Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	Santos I (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog Brasil S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	Santos II (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Santos Brasil Logística S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	Santos III (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Deicmar S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	Porto seco /Santos IV (ALF/Porto de Santos)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Eudmarco S/A Serviços e Comércio Internacional
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador Portuário de Luiz Antonio Mesquita (TIPLAM)
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Granel Química Ltda

<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Stolthaven Santos Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Vopak Brasterminais Armazéns Gerais S/A (Dibal-Arm.Gerais S/A)
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Bunge Alimentos S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Moinho Pacífico Indústria e Comércio Ltda.
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	TEQUIMAR - Terminal Químico de Aratu S.A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Neves e Marinho Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	AGEO Terminais e Armazéns
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Silos e Tanques	Fischer S/A - Comercio e Agricultura
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	CODESP - Cia. das Docas de São Paulo
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Termares - Terminais Marítimos Especializados Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Transbrasa - Transitária Brasileira Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Deicmar S/A - Desp. Aduaneiros Assessoria Transporte
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Libra Terminal - Linhas Brasileiras de Navegação S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cosan Operadora Portuária S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Libra Terminal 35 S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rhamo Ind. Com. e Serviços Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	NST Terminais e Logística
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Fibria Terminais Portuários S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Ecoporto Santos S/A (Pátio 1)
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cia. Bandeirantes de Armazéns Gerais
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Citrosuco Serviços Portuários S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	ADM Exportadora e Importadora S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Transpetro - Petrobrás Transportes S/A

<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	T. Grão Cargo Terminal de Granéis Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	ACT Exportação Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Coinbra S/A - Comércio e Indústrias Brasileiras
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Fischer S/A - Agroindústria
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cia. Brasileira de Alumínio
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal Marítimo do Valongo
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Ecoporto Santos S/A (Pátio 2)
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	AGEO Norte Terminais e Armazéns Gerais S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rodrimar S/A Transportes Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Marimex - Despachos, Transportes e Serviços Ltda
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Mesquita S/A - Transporte e Serviços
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Ecoporto Santos S/A (Pátio 3)
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal XXXIX de Santos
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Termaq - Terminal Marítimo
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Adonai Quimica S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Perola S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Cereal Sul Terminal Marítimo S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Libra Terminais S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Union Armazenagem e Operações Portuárias
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Terminal 12 A S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rodrimar S/A Transportes Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Rishis Empreendimentos e Participações S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso público)	Brasil Terminal Portuário S/A

<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Emraport – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S/A
<b>Santos</b>	São Paulo	São Paulo	ALF/Porto de Santos	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Cia. Auxiliar de Armazéns Gerais
<b>São Bernardo do Campo</b>	São Paulo	São Paulo	Sao Bernardo do Campo I (IRF/Sao Paulo)	Porto Seco	AGESBEC - Arm. Gerais e Entrepósitos S. Bernardo do Campo S/A
<b>São Bernardo do Campo</b>	São Paulo	São Paulo	Sao Bernardo do Campo II (IRF/Sao Paulo)	Porto Seco	Lachmann Terminais Ltda
<b>São Paulo</b>	São Paulo	São Paulo	Sao Paulo I (IRF/Sao Paulo)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	CNAGA - Cia. Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados
<b>São Paulo</b>	São Paulo	São Paulo	Sao Paulo II (IRF/Sao Paulo)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	Multilog Brasil S/A
<b>São Paulo</b>	São Paulo	São Paulo	Sao Paulo III (IRF/Sao Paulo)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	EMBRAGEN - Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepósitos Ltda
<b>Suzano</b>	São Paulo	São Paulo	Santo Andre (IRF/Sao Paulo)	Centro Logístico e Industrial Aduaneiro	CRAGEA - Cia. Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros
<b>Sorocaba</b>	Sorocaba	São Paulo	Sorocaba (DRF/Sorocaba)	Porto Seco	Aurora Terminais e Serviços Ltda.
<b>Aracaju</b>	Aracaju	Sergipe	DRF/Aracaju	Aeroporto - Terminal de Carga	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Aracaju</b>	Aracaju	Sergipe	DRF/Aracaju	Aeroporto - Terminal de Passageiro Alfandegados	INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
<b>Barra dos Coqueiros</b>	Aracaju	Sergipe	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Marítimo de Inácio Barbosa (TMIB)
<b>Barra dos Coqueiros</b>	Aracaju	Sergipe	DRF/Aracaju	Instalação Portuária Marítima (uso privativo misto)	Sergiportos - Empresa Administradora de Portos de Sergipe
<b>Palmeirante</b>	Araguaína	Tocantins	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA)
<b>Porto Nacional</b>	Palmas	Tocantins	VLI - Logística	Terminal Integrador	Terminal Integrador de Porto Nacional (TIPN)

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Recintos Aduaneiros - Receita Federal do Brasil<sup>98</sup> (2023).

<sup>98</sup> <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/importacao-e-exportacao/recinto-aduaneiros>