

FLUIDEZ, TRANSPORTES E LOGÍSTICA COMO ELEMENTOS FUNDAMENTAIS DA COMPETITIVIDADE TERRITORIAL¹

Márcio Rogério Silveira

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

marcio.silveira@ufsc.br

Resumo: A partir da década de 1990, surgiu a ideia de que a gestão de um país deveria seguir o modelo de uma empresa, especialmente no comércio exterior, com foco em competitividade e eficiência. No entanto, essa visão gerou críticas, pois governar um país é mais complexo do que administrar uma empresa, envolvendo questões sociais e econômicas diversas. Em escalas regionais e locais, a competitividade territorial se intensifica. As regiões competem para atrair investimentos externos e alcançar desenvolvimento mais rápido que seus vizinhos. Buscam se destacar ao atrair empresas internacionais, tornar-se plataformas de exportação/importação ou investir em desenvolvimento endógeno. A competitividade territorial propõe aplicar princípios empresariais ao planejamento público, visando maximizar os lucros e a competitividade local. No entanto, isso pode resultar em exploração excessiva de recursos, como capital e infraestrutura, sem promover um crescimento sustentável. A competitividade entre territórios também depende de uma base territorial sólida, garantida por sistemas logísticos eficientes, que asseguram a fluidez necessária para as operações das empresas. Essa fluidez territorial torna-se fundamental para a atratividade das regiões, que buscam se integrar aos fluxos globais, tornando a competitividade territorial uma questão estratégica no cenário econômico global.

Palavras-chave: fluidez; competitividade; território; logística; sistemas de transportes.

FLUIDITY, TRANSPORT AND LOGISTICS AS FUNDAMENTAL ELEMENTS FOR TERRITORIAL COMPETITIVENESS

Abstract: Starting in the 1990s, the idea emerged that a country's management should follow the model of a company, particularly in foreign trade, with a focus on competitiveness and efficiency. However, this perspective faced criticism, as governing a country is more complex than managing a company, involving various social and economic challenges. At regional and local levels, territorial competitiveness intensifies. Regions compete to attract external investments and achieve faster development than their neighbors. They strive to stand out by attracting international companies, becoming export/import hubs, or investing in endogenous development. Territorial competitiveness proposes applying business principles to public planning, aiming to maximize local profits and competitiveness. However, this can lead to the excessive exploitation of resources, such as capital and infrastructure, without fostering sustainable growth. Competitiveness between territories also depends on a solid territorial foundation, ensured by efficient logistics systems, which provide the necessary fluidity for businesses' operations. This territorial fluidity becomes crucial for regions' attractiveness as they seek to integrate into global flows, making territorial competitiveness a strategic issue in the global economic landscape.

Keywords: fluidity; competitiveness; territory; logistics; transport systems.

¹ Artigo desenvolvido a partir das ideias iniciais do capítulo do livro: SILVEIRA, Márcio Rogério. Sistemas de transportes, logística e competitividade como elementos do ambiente territorial. In: GOULART FILHO, Alcides; GÓMEZ, Teresita; MATEO, José (Org.). *Transportes e serviços: Argentina, Brasil e México*. Criciúma: Ediunes; Entre Ríos: EDUNER, 2024, p. 507-541.

INTRODUÇÃO

[...] se foram necessários milhares de anos para que o homem aprendesse, em certo grau, a prever as remotas consequências naturais no sentido da produção, muito mais lhe custou aprender a calcular as remotas consequências sociais desses mesmos atos.

Friedrich Engels (1896)

As imposições ambientais necessárias aos grupos humanos demandaram inovações técnicas e organizacionais, bem como sua ampla difusão. Os avanços nos sistemas de transporte, comunicação e logística foram essenciais para que a humanidade atingisse seu nível atual de desenvolvimento. Esse progresso foi acelerado, especialmente desde as grandes reformas do final da década de 1970, no sistema econômico chinês, liderado pelo Partido Comunista da China (PCCh). Esse partido organizou e aplicou conhecimentos produzidos coletivamente pela humanidade.

Todavia, tanto inovações contínuas quanto agrupamentos de conhecimentos estratégicos ocorrem principalmente entre os países aliados do imperialismo americano (o chamado “Estados-múltiplos ampliado”). Esse fenômeno manifesta-se nos ambientes geoeconômico e geopolítico, que são altamente interligados, com destaque para o período “pós-guerra comercial e tecnológica”, iniciada em 2017, durante o primeiro mandato de Donald Trump, um marco entre os *events disruptive*².

O desenvolvimento dos meios e vias de comunicação, assim como de seus variados sistemas organizacionais, evoluiu, apesar de alguns “apagões” e retrocessos factuais. Por exemplo, a invenção da bússola trouxe uma liberdade sem precedentes à navegação,

² Os “eventos disruptivos”, segundo Lins (2023), começam com o estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos, em 2008; seguido pela guerra comercial entre, segundo Wood (2014), o “império do capital” e seus “Estados múltiplos” com a China, desde o governo Trump, em 2017; pela pandemia da Covid-19, em 2020; e pelo conflito na Ucrânia, em 2022. No entanto, também podemos incluir dois outros eventos: a “crise mexicana de 1994 (Efeito Tequila)” e o conflito Israel-Hamas-Hezbollah, embora este último tenha, do ponto de vista da economia global, um impacto de menor monta. O que fica mais evidente é que, com esses eventos disruptivos, surge e se reforça, ao longo dos anos, o uso da expressão “desglobalização”.

permitindo desvios de rotas com condições climáticas desfavoráveis. Avanços na astronomia, como as réguas de medição estelar criadas durante a dinastia *T'ang*, possibilitaram uma navegação astronômica mais precisa, acompanhada da produção de mapas marítimos.

Os chineses, acumulando experiências e inovações na navegação, reduziram significativamente o tempo de viagem. Durante a dinastia *Han* (202 a.C.–220 d.C.), uma viagem para Singapura levava cerca de 150 dias; no período *Sung-Yuan* (960–1368 d.C.), uma jornada semelhante para Sumatra demandava apenas 40 dias (Clydesdale, 2012). Como destacou Marx (2011, p. 538): “[...] até a distância espacial se contrai em relação ao tempo: o importante não é a distância do mercado no espaço, mas a velocidade [...] pela qual o mesmo pode ser alcançado.”

Foi imprescindível o desenvolvimento da organização dos fluxos (direção, armazenamento e outros), que, por conseguinte, é o que denominamos de logística, em suas mais variadas formas e intensidades, destacando-se uma lógica/arranjo/gestão disposta pelo Estado (poder sobre as massas), pela iniciativa privada e até mesmo pelas pessoas "comuns". Foi necessário, por exemplo, aprimorar tanto as embarcações quanto o conhecimento da navegação, incluindo as rotas, a localização, a medição da velocidade à distância, o regime de ventos e outros aspectos. Foi crucial toda uma estrutura capaz de conciliar viagens mais rápidas e seguras de navios, com maior capacidade de carga, mais autonomia e, conseqüentemente, mais tecnologia e conhecimento do meio físico. A especialização, a divisão do trabalho e a ciência assumiram papéis fundamentais. O financiamento para o progresso técnico e organizacional, com fundos públicos e privados, foi essencial para integrar e configurar (acumulação de capital) um sistema financeiro globalizado.

Mercadores e agentes comerciais, por intermédio da logística, passaram, com maior competência, a planejar as rotas, as datas de viagens e os períodos ideais para a compra e venda de mercadorias. Isso incluiu o setor produtivo, que se ajustou a uma lógica capaz de reduzir o tempo ocioso do trabalho, tanto na produção quanto na circulação, destacando-

se os aspectos relacionados aos meios de transporte e às vias de circulação, como a mão de obra nos portos e armazéns. Os sistemas de fornecimento, produção, distribuição, troca e consumo foram cada vez mais ajustados, a ponto de haver uma maior sincronização e otimização entre as esferas da produção e da distribuição. A maximização dos custos de produção e de circulação foi aprimorada por meio do conhecimento em logística.

Esse sistema, essa organização, evoluiu, de forma mais ou menos estruturada, desde as relações pré-capitalistas, ou seja, esteve presente em modos de produção pretéritos³. Os transportes e a logística contribuem para reduzir a relação entre o tempo de produção e o tempo de trabalho, tornando a produção de mais-valia mais duradoura e, assim, gerando valor. Nesse contexto, a circulação é tão necessária à produção de mercadorias quanto à própria produção, e os agentes de circulação, portanto, são tão essenciais quanto os agentes de produção (Marx, 2011). A logística e os transportes, como forças produtivas, avançaram com a sociedade. Entretanto, vale destacar que todo esse desenvolvimento não é apenas fruto das necessidades do comércio e da produção, mas também da ampliação do poder e de uma diversidade de necessidades humanas crescentes com o avanço das sociedades (infraestruturais e superestruturais).

Numa economia mais globalizada, mas, sobretudo, com grandes fluxos de insumos e produtos, consequência de uma crescente desverticalização da produção, na qual a China desempenha um papel relevante (o setor manufatureiro chinês representa 30% do valor agregado global, o equivalente à soma de todos os países do G7), as inovações técnicas e organizacionais em transportes e logística – mas também em armazenamento, informações e outros – atingem um alto nível de produtividade. Em 2024, a rede de transportes

³ A velocidade e a redução dos custos de circulação são fundamentais para a expansão geográfica do capital. A diminuição do tempo de percurso relativiza o espaço. O espaço absoluto, muitas vezes intransponível devido ao tempo de deslocamento, torna-se, com as inovações nos sistemas de transporte, armazenamento e logística, “cada vez mais” relativo. A superação da distância absoluta por meio do encurtamento do tempo de percurso é crucial. A tecnificação do território, com infraestruturas, meios de comunicação e conhecimento, amplia a fluidez territorial, o que, por sua vez, não deixa de gerar desigualdades espaciais. Por esses motivos, em condições desiguais, as diferenças nas vias e nos meios de transporte tornam-se elementos destacados na competitividade e na busca por atratividade entre os territórios.

tridimensionais da China ultrapassou 6 milhões de quilômetros (160 mil quilômetros da rede ferroviária, 46 mil quilômetros da rede de alta velocidade, 190 mil quilômetros de rodovias, 67 mil quilômetros de vias navegáveis de alta qualidade, 17,5 bilhões de toneladas movimentadas nos portos e mais de 700 milhões de passageiros transportados pelas companhias aéreas chinesas) (CRI-Online, 2024). A redução do tempo de circulação é tão valiosa quanto a redução do tempo de produção. A lógica da redução do tempo de produção e circulação do capital – apresentada como exclusividade do modo de produção capitalista – está sendo levada ao máximo no socialismo chinês. A grande diferença é o alto papel de coordenação e planejamento exercido pelo Estado. Nos sistemas de transporte, é a logística de Estado que organiza e impulsiona uma vasta logística corporativizada.

A logística, realizada pelo Estado, tem como essência o planejamento da fluidez territorial. Isso é uma visão mais abrangente do que uma empresa tem ao constituir sua logística. É de responsabilidade do Estado planejar e gerenciar as infraestruturas de transportes e os fluxos, e, por conseguinte, a produção do espaço, mesmo que isso seja feito de maneira caótica, como ocorre em muitas nações em desenvolvimento. A logística de Estado, especialmente em países nos quais o grau de neoliberalismo é elevado, incorpora progressivamente as estratégias competitivas empresariais. Algo que contamina o território com ações propensas ao lucro.

O Estado adota e incorpora modelos de gestão empresariais baseados em lógicas intercapitalistas de concorrência e competitividade para conduzir a fluidez territorial. Em muitos casos, são a iniciativa privada e as corporações que definem a forma como o Estado vai operar na fluidez e na competitividade entre os territórios. As estratégias, o planejamento e a administração territorial tornaram-se progressivamente mais influenciados e privatizados. Empresas públicas de planejamento são desmontadas e extintas, e o planejamento e a gestão do território assumem paulatinamente elementos comuns ao mundo corporativo.

O presente artigo trata da importância dos sistemas de transportes e logística para a competitividade e desvenda o crescente processo de sucção, absorção e captura pelas

corporações de recursos e capacidades públicas presentes no território (normas, tributação, planejamento, capital, conhecimento etc.). A competição e competitividade entre os territórios – com usufruto dos sistemas de transportes e logística – tornam-se, cada vez mais, especialmente no Brasil, um ganho corporativo. Um Estado submetido aos interesses do grande capital, especialmente o especulativo e financeiro, permite que as receitas corporativas sejam priorizadas em detrimento dos benefícios públicos. Há em curso uma sucção e absorção de recursos, capacidades – públicos, do trabalho e conhecimento – que, em grande medida, são direcionados para as sedes das grandes corporações internacionais, algo que definimos como uma “mais-valia territorial”. Está em curso um enorme aprofundamento da divisão internacional do trabalho e do acirramento imperialista, o qual Ellen Wood (2014) chamou de “Império do Capital”. Uma posição que o Brasil vem ocupando de forma mais subalterna e auxiliar em tempos de conflitos geoeconômicos e geopolíticos.

A NOÇÃO DE COMPETITIVIDADE E ATRATIVIDADE TERRITORIAL

A competitividade territorial é o uso de princípios concorrenciais e de competitividade – aplicados pelas corporações na orquestração e administração dos territórios – com o objetivo de extrair “mais-capital” de forma ampliada de um espaço. Os princípios empresariais são concepções que se impregnam no território a ponto de se tornarem partes intrínsecas de sua estrutura e do seu controle. A lógica da competitividade é absorvida pelos agentes sociais e produtores do espaço/território e, por intermédio deles, se difunde e se institucionaliza no Estado, a tal ponto que passa a controlar o “estado da arte” do planejamento e da gestão. A sociedade territorial assume o papel de produzir valor e atrair investimentos (atratividade territorial), destinados majoritariamente ao grande capital. Portanto, por meio de políticas públicas, capital e trabalho, há um efeito de encadeamento, especialização, aperfeiçoamento (de produtos e processos), economias de escala, inovações e outros fatores que dinamizam economicamente o território, tornando-o mais “competitivo e atrativo” em relação a outros territórios. Na verdade, não é um ou outro

espaço, na sua totalidade, que se torna mais competitivo, mas sim os agentes que estão presentes nele e que possuem maior capacidade de produzi-lo e absorver as capacidades gerais da sociedade (inclusive as de âmbito regional e extrarregional).

Esses agentes operam como forças capazes de atrair investimentos e ampliar suas aptidões competitivas. Dentre os diversos agentes, destaca-se o Estado, que possui a maior capacidade de produção do espaço e de atendimento aos interesses corporativos e competitivos. O objetivo desse processo é sanear, financiar e otimizar o lucro do capital, com o apoio direto e indireto da direção estatal, impulsionando, assim, a exploração e o empobrecimento. Quanto mais o Estado perde autonomia diante do capital, menos ele se torna capaz de garantir as condições necessárias a longo prazo para uma sociedade que visa investimentos públicos e amplas infraestruturas sociais. O modelo neoliberal, por sua vez, está voltado para o financiamento e para as reduções tributárias em benefício dos ricos. “Deixar algo a mais para os pobres, alavancando assim de fato a demanda no sentido keynesiano, não é permitido nem pelo catecismo neoliberal, nem pelas relações de poder existentes. A crise provoca ainda uma aceleração do processo de monopolização e o aumento do entrelaçamento entre capital e Estado” (Hirsch, 2010, p. 298). Nesse sentido, surge a questão sobre se, nesse processo, o Estado assume o capital ou se é o capital que absorve o Estado, ultrapassando uma distinção, uma vez que ambos “[...] parecem se fundir mais fortemente em um aparelho de poder fechado” (Hirsch, 2010, p. 298).

A competitividade entre os territórios não pode ser entendida apenas como um espaço formado e influenciado por diversos agentes sociais. Para compreendê-la, é necessário considerar o papel da União (governo central), dos Estados (governos estaduais) e, especialmente, dos municípios (governos locais). É no âmbito dos municípios que se dá a legitimação das leis, das normas e das discussões sobre a organização do espaço, que, muitas vezes, é moldado para atender aos interesses seletivos das grandes corporações. Esse processo leva, inevitavelmente, à adoção de desregulações legislativas em diversas escalas institucionais e ao enfraquecimento do Estado, que se torna cada vez mais alinhado

aos princípios neoliberais, especialmente após a Constituição de 1988 (considerada uma constituição liberal).

Quando o Estado nacional enfraquece seus “filtros institucionais”, as escalas territoriais subsequentes (subnacionais) tornam-se mais vulneráveis à influência do grande capital. Por outro lado, a transferência de poder para as esferas supranacionais, como ocorre na União Europeia, não tem se mostrado eficaz, especialmente nas questões econômicas e geopolíticas.

De acordo com Paul Krugman (1996), a ideia de que o sucesso econômico de um país depende da sua competitividade internacional se consolidou entre líderes empresariais, políticos e intelectuais. Essa visão, que compara a nação a uma empresa, tornou-se predominante, levando muitos a acreditar que o Estado deve ser gerido da mesma forma que uma empresa. No entanto, a noção de que a eficiência empresarial deve ser replicada no Estado é falaciosa. O que se busca, na verdade, é enfraquecer as estruturas estatais e aumentar a participação do setor privado nos assuntos públicos. Isso inclui a ascensão da figura do “empreendedor schumpeteriano” e do “*self-made man*”, e a ideia de que os melhores políticos e gestores públicos são, na verdade, empresários bem-sucedidos ou políticos que se comportam como tais.

A noção de competitividade tornou-se tão influente que o desempenho de um país passou a ser avaliado com base em diversos critérios que medem sua capacidade competitiva. O Fórum Econômico Mundial, por exemplo, lança anualmente o Relatório de Competitividade Global (RCG). No Brasil, o índice do RCG é utilizado para embasar políticas públicas e ajustar trajetórias em busca de uma melhor posição no ranking, o que visa atrair mais investimentos. Além disso, existem metodologias de ranqueamento em diferentes escalas, como o Índice de Competitividade dos Municípios (ICM), elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio do Brasil. Entre os indicadores analisados estão segurança jurídica, empreendedorismo, infraestrutura, liberdade econômica, entre outros (ICM, 2022). Nesse contexto, transportes, comunicações e logística são elementos essenciais

para a competitividade entre os territórios, e a busca por esses recursos se torna uma prioridade nas escalas de poder subnacionais.

Paul Krugman (1996, p. 17) critica a visão que compara o comportamento das nações ao das empresas, sugerindo que uma nação que não consiga igualar outras em produtividade e tecnologia enfrentará uma crise semelhante à de uma empresa incapaz de competir. Ele refuta a ideia de que o crescimento das novas economias asiáticas ocorre necessariamente às custas do Ocidente. Daí surgem afirmações como: 1) "se nossos rivais estrangeiros se tornarem mais produtivos, não conseguiremos competir e nosso padrão de vida cairá"; 2) "à medida que a tecnologia se espalha globalmente, os rendimentos reais das nações avançadas serão reduzidos aos níveis do Terceiro Mundo"; 3) "a competição crescente entre as nações levará a uma queda no rendimento de todos" (Krugman, 1996, p. 22). Tais afirmações, amplamente difundidas, estão imersas em um discurso ideológico que justifica ações geopolíticas problemáticas. Discursos de figuras como Donald Trump e representantes das grandes empresas de tecnologia (*big Techs*) estão repletos dessas falácias. Krugman (1996) considera cínico discutir a competitividade com base em mitos consagrados sobre o comércio internacional, envoltos em uma retórica pretensiosa e belicista.

A discussão sobre competitividade entre territórios não é nova, abrangendo diversas vertentes, como as mercantis, industriais e financeiras, e diferentes escalas, como a cidade-Estado, o nível nacional e o municipal. Embora muitos elementos presentes hoje não fossem comuns no passado, a intervenção do Estado, ou de entidades análogas, sempre foi crucial, seja como financiador de inovações, provedor de infraestruturas ou responsável por sistemas normativos e tributários, criando um ambiente propício à competitividade. Atualmente, a competitividade territorial assume um caráter multivariado, com países periféricos, como o Brasil, cada vez mais focados na atração de investimentos externos. Isso implica a necessidade de infraestruturas seletivas para favorecer a fluidez do capital, geralmente financeirizado e predatório. Para tanto, é necessário dominar as instituições mais relevantes, utilizando o poder de coerção econômica e extraeconômica.

Estados neoliberais não conseguem gerar, controlar ou direcionar adequadamente o desenvolvimento de seus territórios, o que resulta em desigualdades espaciais. O conceito de competitividade, analisado aqui, tem algumas semelhanças com a visão de Krugman, mas também se difere em pontos importantes. Essa diferença decorre da relação com as escalas e conceitos geográficos, frequentemente discutidos por geógrafos marxistas. Além disso, é essencial considerar o estágio das forças produtivas das nações, especialmente nos países do Terceiro Mundo, como o Brasil. O termo “competitividade”, embora associado à comparação entre empresas e nações, adquire um significado distinto quando se observa o uso estratégico dos territórios por corporações, que buscam aproveitar as vantagens locais, como mão de obra barata e qualificada, além de subsídios diversos.

Nosso foco não está apenas nas semelhanças entre nações e empresas, como propõe o *mainstream*, mas nas escalas subnacionais (regiões e municípios) e em suas adaptações legislativas, tributárias e infraestruturais para competir por investimentos internacionais. Esse processo envolve especializações voltadas a fatores econômicos específicos que atraem corporações. No Brasil, é relevante abordar os aspectos técnicos e organizacionais do território, como os sistemas de transportes e logística.

O conceito de “atratividade territorial” (*attractivité territoriale*), muito utilizado por autores franceses, tornou-se comum na Europa, especialmente devido às políticas de subsídios adotadas no processo de integração econômica da União Europeia (Bazillier, Rabaub, Turcu, 2014). Essas políticas visam apoiar as “regiões perdedoras” e dinamizar áreas com potencial ainda subutilizado. No entanto, o conceito está atrelado às políticas neoliberais e à globalização, refletindo a dependência geoeconômica e geopolítica da União Europeia em relação aos Estados Unidos. Com a formação da União Europeia, as esferas subnacionais (regiões e localidades) ganharam mais poder econômico e político, mas passaram a ser mais controladas por instituições supranacionais, como o Banco Central Europeu, o Banco Europeu de Investimento e a Comissão Europeia. O Estado nacional perdeu força, e a União Europeia tornou-se a principal implementadora do modelo neoliberal.

Nos países do Terceiro Mundo, competitividade significa a capacidade de um território para: 1) desenvolver atividades econômicas, atrair e reter capitais e pessoas; 2) ganhar ou preservar mercado, seja local ou global; 3) concentrar atividades econômicas (em aglomerações); 4) criar condições para que corporações multinacionais extraíam mais-valia ampliada. Isso é feito por meio de ações estatais, como a criação de infraestruturas de transporte, armazenamento e logística, além de sistemas normativos e tributários.

O que é mais significativo e comum aos países do Terceiro Mundo é a mais-valia territorial, pois envolve a suplementação da fluidez territorial (Santos, 1996)⁴, que só é possível por meio de objetos e ações, inovações e progresso, tecnicidade e organização (normativa e tributária), entre outros. Conforme Santos (1996, p. 247), “[...] uma das características do mundo atual é a exigência da fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, algo que interessa aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade”. Criam-se, instruem-se e adaptam-se os espaços para um uso corporativo mais eficiente, fluido, veloz e otimizado, sendo a ampliação das redes técnicas um bom exemplo: “Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles ‘circulam’. É como se, também, fossem fluxos” (Santos, 1996, p. 247).

Uma fluidez que deve estar sempre sendo ultrapassada é responsável por mudanças brutais de valor dos objetos e dos lugares [...]. A capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem. Nessas condições, a tendência atual é de um envelhecimento mais rápido do que antes dos subespaços que não dispõem dos meios de se atualizar, de um ponto de vista da fluidez (Santos, 1996, p. 218-9).

⁴ “A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado” (Santos, 1996, p. 218).

“Mas a fluidez não é uma categoria técnica, mas uma entidade sociotécnica. Ela não alcançaria as condições atuais, se, ao lado das novas inovações técnicas, não estivessem operando novas normas de ação, a começar, paradoxalmente, pela chamada desregulação. A economia contemporânea não funciona sem um sistema de normas, adequadas aos novos sistemas de objetos e aos novos sistemas de ações, e destinados a provê-los de um funcionamento mais preciso. Na realidade, trata-se de normas constituídas e vários subsistemas interdependentes, cuja eficácia exige uma vigilância contínua, assegurada por uma legislação mundial, tribunais mundiais e uma polícia mundializada. Ao contrário do imaginário que a acompanha, a desregulação não suprime as normas. Na verdade, desregular significa multiplicar o número de normas” (Santos, 1996, p. 219).

Como afirma Karl Marx, os custos de transporte incidem sobre o preço final do produto, pois são custos de produção efetivos em toda a cadeia de circulação – desde o fornecimento até a produção e a distribuição (Marx, 2011). O transporte, o armazenamento e a logística – tanto seus sistemas técnicos quanto organizacionais – agregam valor à mercadoria, de acordo com seus níveis de competência (segurança, velocidade, redução de desperdício, entre outros), à medida que permitem sua realização e maior fluidez. A diminuição dos custos de circulação, alcançada por meio de inovações tecnológicas e organizacionais, é um efeito do aumento da produtividade do trabalho. Quando a atividade desempenhada pelo trabalhador é realizada de maneira mais eficaz, rápida e precisa, a máquina (como um caminhão mais eficiente ou uma empilhadeira substituindo um estivador ou "chapa") e outros meios técnicos aumentam a quantidade de horas não pagas ao trabalhador, o que, conseqüentemente, deprecia o produto transportado. Além disso, ao melhorar a conservação do produto por meio de acondicionamento adequado, meios de transporte – como caminhões e vagões de alta tecnologia e logística – também encurtam o tempo de entrega da mercadoria e ampliam o tempo de exposição do produto para venda, especialmente para aqueles com prazo de validade curto. Esses fatores aumentam ou conservam o valor da mercadoria, possibilitando a realização do lucro e tornando o capitalista que se utiliza dessas tecnologias mais competitivo.

Dessa maneira, amplia-se a concorrência intercapitalista, criando um ambiente competitivo que, em muitos casos, resulta em oligopólios tanto regionais quanto globais. O território que dispõe de sistemas técnicos adequados para garantir fluidez, permitindo maior circulação, torna-se mais competitivo na atração de investimentos e, logo, se posiciona de maneira mais vantajosa no mercado global. A concorrência, por seu turno, gera a centralização do controle (por meio de fusões e aquisições) e uma nova distribuição espacial da produção (internacionalização das cadeias de geração de valor). A centralização do controle e a descentralização da produção alteraram a natureza e a direção dos investimentos diretos em novas capacidades, reconfigurando a divisão do trabalho entre produtores de peças e componentes e montadores de bens finais, além de modificar a

participação dos países nos fluxos comerciais (Belluzzo, 2013). “O propósito da competição entre os grandes blocos de capital é assegurar simultaneamente a diversificação espacial adequada da base produtiva das grandes empresas e o ‘livre’ acesso aos mercados” (Belluzzo, 2013, p. 132).

Portanto, o uso mais eficiente dos objetos técnicos, incluindo as infraestruturas de transporte, amplia o valor desses objetos e permite aos capitalistas, cada vez mais financeirizados, extrair esse valor de forma crescente. O valor produzido é ampliado exponencialmente, espalhando-se, penetrando e se encadeando de tal maneira que acaba por contaminar todo o território. Esse valor se multiplica ao se integrar, relacionar e interagir com outros objetos e ações que contribuem para gerar e agregar valor no território. Por conseguinte, tudo isso, “como uma sopa em um grande caldeirão”, forma um mais-valor no território/territorial, de nível e intensidade exponencialmente elevados, com o envolvimento de todos os agentes sociais. Trata-se de uma produção, organização e configuração do espaço orquestradas para gerar mais-valor, capaz de ser extraído corporativamente. Conforme Santos (1996, p. 219), tudo

[...] se passa como se a economia dominante devesse, incansavelmente, entregar-se a uma busca desatinada de fluidez. Aqueles que reúnem as condições para subsistir num mundo marcado por uma inovação galopante e uma concorrência selvagem, são os mais velozes. Daí a vontade de suprimir todo obstáculo à livre circulação de mercadorias, informações e dinheiro, a pretexto de garantir a livre concorrência e assegurar a primazia do mercado, tornando-o um mercado global.

Atualmente, o grande capital impõe sua seletividade sobre os territórios e sobre o que neles existe e que seja capaz de gerar algum tipo de valor. As horizontalidades tornam-se, cada vez mais, menos resistentes às forças das verticalidades (união vertical dos lugares e especialização funcional dos subespaços)⁵. Os filtros das formações sociais, incluindo a

⁵ “Nessa união vertical, os vetores da modernização são entrópicos. Eles trazem desordem aos subespaços em que se instalam e a ordem que criam é em seu próprio benefício. E a união vertical – seria melhor falar de unificação – está sempre sendo posta em jogo e não sobrevive senão à custa de normas rígidas”.

força das horizontalidades (solidariedade ativa, eficácia política regional e local, mídia etc.), que impõem impedimentos e restrições legais e econômicas ao ambiente geoeconômico e geopolítico globalizados, tornam-se cada vez mais falhos e restritivos. Impõem-se, assim, constantes elementos de uma guerra híbrida da geopolítica global, que acelera a união vertical dos territórios. Esses fatores levam muitos territórios a integrarem-se das cadeias globais de valor⁶ em uma posição subordinada dentro da divisão internacional do trabalho.

As “revoluções e evoluções logísticas”⁷ – uma série de explosões e transformações contínuas no setor de transportes e logística e seus impactos territoriais – são fundamentais para a compreensão do papel do aumento da circulação no desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção. Em outras palavras, essas revoluções e evoluções atuam ao possibilitar o aumento da competitividade territorial e a formação de estruturas espaciotemporais complexas e diversas.

A mais recente reestruturação econômica, que também envolve uma revolução e evolução logística, – comumente chamada de “globalização” ou última globalização, dado que o termo possui diversas imprecisões e definições – criou as condições necessárias para a ascensão de novos territórios estratégicos nas escalas subnacionais. A maior autonomia dos territórios subnacionais em relação ao Estado nacional entra em contradição com o maior atrelamento desses territórios ao capital privado e suas organizações (ONGs, igrejas,

“Mas os lugares também se podem refortalecer horizontalmente, reconstruindo, a partir das ações localmente constituídas, uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo”. (Santos, 1996, p. 228).

⁶ Os próprios “eventos disruptivos” causam ações/contradições no processo de verticalização/modernização/união vertical dos lugares/especialização funcional dos subespaços.

⁷ É importante destacar a relevância de três elementos fundamentais ao tratarmos de revoluções logísticas: o tempo, o espaço e a capacidade das inovações de relativizar e interferir nesses dois fatores. As inovações nos sistemas de transporte, armazenamento e logística têm um papel transformador nas relações que estabelecemos com o tempo e o espaço. Isso ocorre porque essas inovações, cada vez mais, reduzem o tempo de percurso, muitas vezes por meio do aumento da velocidade e da capacidade de carga dos veículos, resultado direto da modernização das vias e dos meios de transporte. Dessa forma, as inovações impõem uma dinâmica crescente às interações sociais e às interações espaciais, ao alterar profundamente a relação espaço-tempo. Um exemplo claro disso foi o surgimento das ferrovias, que permitiram a expansão de certos círculos concêntricos de produção, como o transporte de gado e grãos, para áreas cada vez mais distantes. Essa transformação resultou em mudanças significativas na relação cidade-campo, impactando especialmente o valor da terra, como no caso da renda diferencial.

lobistas etc.). Apesar das contestações, os territórios subnacionais e as empresas continuam atrelados aos significados ambíguos da competitividade.

ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE OS TRANSPORTES E A LOGÍSTICA NA ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL BRASILEIRA

Os sistemas de transporte e logística, com o avanço da globalização econômica, emergiram como os principais vetores de competitividade entre os territórios. A fluidez territorial, particularmente nas últimas décadas, tornou-se um indicador central de um novo padrão imperialista – uma reconfiguração do imperialismo que, segundo Ellen Wood (2014), deve ser entendida como o império do capital, em contraposição à fórmula colonialista inglesa. Para Milton Santos (1996, p. 219), a fluidez atual resulta de três possibilidades que se interligam, caracterizadas pela existência simultânea de formas perfeitas universais, normas e desregulamentações universais e uma informação universal que, por sua vez, alimenta um discurso global. Esse conceito de fluidez, ainda que de difícil quantificação, passou a ser um critério vital nas pesquisas que mensuram a competitividade territorial, definindo o posicionamento e a classificação de territórios entre escalas subnacionais, nacionais e supranacionais (blocos econômicos) que competem e colaboram na arena global sob a hegemonia das corporações. As novas dinâmicas de fluidez territorial, que não envolvem apenas os transportes, mas também uma série de outros fluxos e ações, são fundamentais nas decisões empresariais sobre localização, configurando um novo regime geoeconômico.

No Brasil, a inserção competitiva do país na economia global, particularmente após a redemocratização e a partir da década de 1990 com os governos de Fernando Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, passou a ser caracterizada pela adoção de um modelo de fluidez mais agressivo. O confronto com uma competitividade internacional crescente,

tanto no mercado interno quanto no externo, estimulou uma intensificação da logística⁸ e dos sistemas de transporte. A implantação de tecnologias de ponta para armazenagem e transporte, juntamente com a modernização das infraestruturas logísticas, permitiu a redução de custos e tempos de circulação, fomentando uma maior exploração do trabalho e da mais-valia. A fluidez territorial foi tratada como uma característica de cada localidade, com repercussões diretas sobre o desenvolvimento de estratégias locais, sendo também o eixo central nas decisões econômicas.

Santos (1996) explicita que a fluidez territorial, além de ser um fator fundamental na escolha de localização das empresas, se entrelaça com um processo mais amplo de reorganização geoeconômica que, a partir de um controle centralizado, busca articular a competitividade entre os territórios em uma escala globalizada. O impacto dessa reorganização territorial não se limita à mobilidade de recursos ou à construção de infraestruturas, mas se expande para a construção de um novo ordenamento espacial, profundamente imbricado ao poder de corporações transnacionais. Nesse sentido, a noção de competitividade territorial foi ampliada, sendo agora um instrumento que permite, de um lado, a integração de alguns territórios aos fluxos globais, e, de outro, a marginalização de outros.

O Brasil experimentou um processo de reorganização e intensificação dos fluxos econômicos a partir dos investimentos em infraestrutura, especialmente durante o governo de Luiz Inácio Lula da Silva. Esse processo não se limitou a investimentos físicos em transporte, mas também à criação de uma rede de políticas públicas e privadas que buscavam articular o Estado com as grandes corporações. O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) implementado em 2007 simbolizou um marco nesse sentido. No entanto,

⁸ Com a desnacionalização das empresas, as fusões e aquisições, impulsionadas a partir da década de 1990, adentraram no território nacional equipamentos, inovações técnicas e organizacionais que contribuíram para a otimização da circulação e o aumento da fluidez, especialmente no setor de logística. A aplicação de know-how em logística, incluindo a intermodalidade, favoreceu o aumento da movimentação de cargas, tanto internas quanto internacionais (Silveira, 2024).

a ascensão da logística e da infraestrutura, que permitiram a ampliação das trocas comerciais, tanto internas quanto externas, estava atrelada a um processo mais complexo de desregulamentação, tributação e flexibilização das relações trabalhistas, consolidado com a Lei dos Portos (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013). Esse movimento de modernização das infraestruturas e flexibilização das regulamentações ampliou a competitividade brasileira no cenário global, mas também exacerbou a desigualdade, pois enquanto algumas regiões se beneficiaram da fluidez gerada, outras permaneceram à margem do processo.

A Constituição de 1988, ao consagrar um modelo de descentralização, alimentou o processo de planejamento regional e local de forma desigual, levando a um processo de fragmentação do desenvolvimento. Segundo Rangel (2005 [1960]), o conceito de “unidade” territorial tornou-se, ao longo das décadas, um desafio para a construção de um modelo econômico e social coeso. As políticas neoliberais, a partir da década de 1990, acentuaram a desregulamentação e descentralização, enfraquecendo o papel do Estado como planejador central e transferindo para a iniciativa privada a responsabilidade por muitos aspectos da infraestrutura e da organização territorial. A crise de acumulação e a ascensão do rentismo, em grande medida alimentados pela abertura do mercado, provocaram um processo de estagnação nas políticas de desenvolvimento territorial que, conforme argumenta Cano (2007), fragilizou a capacidade do Estado de implementar um projeto de nação coeso e independente.

Apesar disso, o governo de Luiz Inácio Lula da Silva procurou reverter essa situação por meio de uma articulação estratégica entre o Estado e o capital privado. Com a reativação das políticas de desenvolvimento, focadas em ampliar a circulação de bens e serviços, houve uma recuperação dos fluxos econômicos, especialmente através da expansão de grandes projetos de infraestrutura que conectaram diversos territórios a uma lógica globalizada. A estratégia adotada pelo governo visou não apenas modernizar as infraestruturas de transporte, mas também garantir a fluidez territorial necessária para a inserção competitiva do Brasil nas cadeias globais de produção.

O Estado, ao integrar a lógica da fluidez com o planejamento estratégico, desempenhou um papel fundamental como facilitador da circulação, não apenas de mercadorias, mas também de capitais e fluxos financeiros. A lógica neoliberal, ao fragilizar o Estado, intensificou a segregação territorial, mas o governo Lula da Silva procurou estabelecer um novo equilíbrio, associando o investimento público à atração de capitais privados para áreas chave da economia. No entanto, a implementação desse modelo foi desigual, favorecendo principalmente os territórios que já apresentavam maiores níveis de desenvolvimento e maior conectividade com os mercados globais.

A fluidez territorial, então, se configurou como uma nova forma de dominação territorial e de organização da produção e do trabalho. A disputa pela fluidez, em uma escala global, tornou-se central para o desenvolvimento de uma nova ordem territorial, que se caracterizou pela criação de zonas de alta competitividade, vinculadas aos setores mais dinâmicos da economia global. A “competição territorial” passou a ser mediada pela capacidade de cada região em se inserir, de forma eficiente, nas redes de transporte, comunicação e informação que “atravessam” o mundo. A ascensão dos “territórios fluidos”, portanto, está diretamente relacionada ao projeto de reconfiguração do Estado e ao novo papel desempenhado pelas corporações transnacionais, que passaram a exercer uma forte influência na organização espacial e econômica dos territórios.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Os sistemas de transportes e logística desempenham papel fundamental nas demandas corporativas, visando a redução dos custos de produção e circulação, com especial ênfase na minimização do tempo ocioso no fluxo de capital. Esses sistemas são essenciais para otimizar a relação entre tempo de produção e tempo de trabalho, prolongando a produção de mais-valia e, conseqüentemente, gerando um valor crescente. A circulação, portanto, não é apenas complementar à produção de mercadorias, mas sua condição *sine qua non*, sendo os agentes de circulação tão imprescindíveis quanto os de

produção (Marx, 2011). A tecnificação do território visa reduzir a distância em benefício do capital, adaptando-o à lógica de acumulação. Como afirma Karl Marx (2011, p. 538), “[...] até a distância espacial se contrai em relação ao tempo: o que importa não é a distância do mercado no espaço, mas a velocidade [...] com que este pode ser alcançado”. A busca pela eficiência temporal e locacional, em termos das diversas atividades econômicas, reflete a lógica impositiva da globalização contemporânea.

Com a intensificação da fragmentação da produção, os sistemas de transportes e logística tornaram-se ainda mais cruciais no processo de circulação capitalista, recebendo investimentos substanciais. Estes investimentos resultaram em inovações significativas nos sistemas de engenharia de transportes e nos meios de transporte, como aviões cargueiros, navios de contêineres e outros; no desenvolvimento de centros de distribuição informatizados, armazéns modernos e zonas aduaneiras; e na implementação de novas estratégias de planejamento e gestão de transportes e armazenamento. Paralelamente, houve a incorporação de tecnologias da informação – rastreamento por satélite de cargas e veículos, compras e pagamentos instantâneos, e a modernização das normas e sistemas tributários, com a “padronização” global das tarifas e tributações de intercâmbios comerciais e tráfego.

Como resultado, diversos territórios passaram a estruturar suas infraestruturas de transporte e sistemas normativos e tributários para atrair capitais, criando um ambiente de maior fluidez que não apenas valoriza o território, mas também facilita a extração de maior valor desse espaço. Esse processo é impulsionado por uma ideologia corporativa que permeia a administração pública, conduzindo os territórios a serem geridos como empresas. Esse modelo suscitou uma intensificação da competição territorial, onde as políticas de desenvolvimento locais e regionais passaram a ser orientadas por essa lógica de mercado. Em consequência, a maioria dos territórios passou a se submeter à lógica da atração de investimentos, oferecendo, em muitos casos, incentivos fiscais em detrimento de investimentos em infraestruturas sociais. Uma vez inseridos nesse jogo, é extremamente

difícil escapar dele, fazendo com que o território se torne refém dos capitais, especialmente quando esses detêm alta capacidade de mobilidade espacial.

As corporações, portanto, demandam mais do que simples infraestruturas; elas necessitam de sistemas logísticos complexos para gerenciar toda a cadeia de circulação. Esse processo implica uma crescente competição entre territórios, que, cada vez mais, se especializam e buscam oferecer as melhores condições para atrair investimentos. No entanto, surge uma questão fundamental: a descentralização, o enfraquecimento do Estado, os subsídios fiscais e a provisão de infraestruturas, junto à crescente competitividade territorial, resultaram na criação de um modelo de desenvolvimento homogêneo nos territórios? Ou, de fato, geraram um "jogo de soma negativa", um "jogo de soma zero" ou, ao máximo, um desenvolvimento de "soma pouco eficaz"?

A conclusão é clara: os resultados têm sido insatisfatórios, se comparados aos períodos em que planos nacionais de desenvolvimento, tanto no Ocidente (keynesianismo) quanto em modelos socialistas, dominaram as políticas estatais. A experiência dos planos de desenvolvimento macroeconômicos, quando articulados com políticas regionais e locais, demonstrou-se mais eficaz, pois permitiu uma distribuição espacial mais equitativa dos fatores de desenvolvimento. Por outro lado, as políticas de desenvolvimento subnacionais, muitas vezes isoladas das diretrizes nacionais, consomem mais energia, com eficiência reduzida, o que resulta em desperdício de recursos públicos que poderiam ser mais bem aproveitados em um sistema de desenvolvimento integrado com base nacional.

Embora existam algumas regiões onde os modelos de desenvolvimento endógeno aparentem sucesso, muitos desses territórios ainda enfrentam uma forte polarização, centralização e concentração de recursos – o que resulta em elevados níveis de renda, qualificação de mão de obra, desenvolvimento de sistemas de engenharia mais avançados, maior qualificação educacional e serviços públicos urbanos de qualidade superior. Esses territórios, frequentemente rotulados como "ilhas de prosperidade", estão cercados por regiões periféricas subdesenvolvidas e precarizadas. O marketing territorial cria uma imagem de prosperidade que oculta a segregação socioespacial e a desigualdade que

permeiam essas regiões. As elites, circulando em circuitos isolados e protegidos, frequentemente não percebem as dificuldades das camadas mais pobres, que, mesmo alienadas, eventualmente se confrontam com a dura realidade, que, em muitos casos, também as afeta indiretamente.

As corporações, ao escolherem territórios específicos para se instalar, causam transformações na organização espacial e territorial. Elementos técnicos presentes nesses territórios facilitam a circulação do capital, expandindo os fluxos econômicos. Nesse sentido, as possibilidades de desenvolvimento tornam-se teoricamente ilimitadas. Contudo, essas dinâmicas extrapolam o campo dos sistemas de transporte, armazenamento e logística, envolvendo também questões sociais, técnicas e econômicas que atravessam as infraestruturas e as superestruturas de um sistema em constante transformação.

Há uma competição entre os territórios para maximizar a fluidez, o que exige a implementação de soluções tecnológicas especializadas. Entretanto, essa tecnificação envolve custos elevados, e, nas periferias do sistema capitalista, as alternativas mais viáveis frequentemente consistem em incentivos fiscais e isenções tributárias. Assim, muitas empresas se instalam em territórios que não possuem a fluidez ideal para suas operações, mas compensam essa limitação com benefícios fiscais e outras formas de incentivos. Esse processo resulta em uma inserção ainda mais subordinada desses espaços na divisão territorial do trabalho, típica de países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento. Mesmo assim, a busca incessante pela fluidez persiste. Para os capitais locais e regionais, restam apenas nichos acessórios para o grande capital, como pequenas indústrias, franquias e serviços pouco especializados, que, embora de baixo valor agregado, permitem a formação de uma elite local e regional economicamente e ideologicamente dependente. No entanto, isso não implica que países como o Brasil sejam completamente dependentes. Há contradições, conflitos e nacionalismos, indicando que a atual ordem global está, de fato, em crise.

A fluidez territorial, impulsionada por sistemas de engenharia voltados para as grandes corporações e locais seletivos, é o fator-chave na concorrência intercapitalista. O

desafio reside no fato de que a ampliação da fluidez reduz os custos de circulação do capital, proporcionando aos oligopólios uma vantagem na concorrência intercapitalista. A competitividade territorial, nesse contexto, alimenta o processo de oligopolização e monopolização, ao diminuir os custos para essas corporações, o que muitas vezes resulta na subtração de recursos públicos destinados a outros setores. O poder público, em grande medida, se volta para atender às demandas corporativas, oferecendo infraestruturas, legislações favoráveis e benefícios fiscais. As empresas, por sua vez, por meio da logística corporativa, aperfeiçoam as infraestruturas existentes, minimizando os impactos na organização territorial.

Dessa forma, os impactos da logística de Estado e corporativa na reconfiguração do território brasileiro são profundos, com destaque para a fluidez e a competitividade territorial. Os elementos da logística de Estado – que incluem a engenharia de transportes e sistemas de normatização tributária – e a logística corporativa, voltada para a otimização do transporte, armazenamento e serviços logísticos, foram cruciais na reestruturação econômica do Brasil. Essas transformações favoreceram as regiões mais competitivas e produtivas, cujas combinações geográficas são mais propícias ao atendimento das novas demandas dos mercados interno e externo.

REFERÊNCIAS

- BAZILLIER, Rémi; RABAUB, Isabelle; TURCU, Camélia. Compétitivité territoriale et localisation du travail et des entreprises: une introduction. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n. 2, p. 197-2017, 2014.
- BELLUZZO, Luiz G. O capital e suas metamorfoses. São Paulo: Editora da UNESP, 2013.
- CANO, Wilson. Prefácio. In: BRANDÃO, Carlos. Território & desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Editora da Unicamp, 2007. p. 23-28.
- CLYDESDALE, Greg. Cargas: como o comércio mudou o mundo. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- CRI-Online – Rádio Internacional da China. China Global Television Network (CGTN). Resumo das últimas conquistas no setor de transporte da China. Disponível em: <https://portuguese.cri.cn/2025/01/10/ARTI1736498873846273>. Acesso em: 05 jan. 2025.
- ENGELS, Friedrich. Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em homem. Publicado pela primeira vez em 1896 em *Neue Zeit*. Disponível em: <http://www.marxists.org/portugues/marx/1876/otrabalhonatransformacaodomacacoemhomem.htm>. Acesso em: 10 dez. 2024.
- HIRSCH, Joachim. Teoria materialista do Estado: processos de transformação do sistema capitalista de Estado. Rio de Janeiro: Revan, 2010.
- KRUGMAN, Paul R. Internacionalismo Pop. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- KRUGMAN, Paul R. Marketing sense of the competitiveness debate. *Oxford Review of Economic Policy*, v. 12, n. 3, p. 17-25, 1996.
- LINS, H. N. Globalização em maré vazante? Apontamentos sobre economia e política em escala mundial no alvorecer do século XXI. In: XVI Encontro de Economia Catarinense, 16, 2022, Blumenau. Anais [...] Blumenau: Fundação Universidade de Blumenau. Disponível em: <https://doity.com.br/anais/xvieec/trabalho/274284>. Acesso em: 03 jul. 2024.
- MARX, Karl. O capital: o processo de circulação do capital (Livro 2, Vol. III). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- MELO, André M. Crise federativa, guerra fiscal e "hobbesianismo municipal": efeitos perversos da descentralização? *Revista São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, v. 10, n. 3, 1996, p. 11-20.
- RANGEL, I. Obras escolhidas. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. v. 1 e 2.
- SANTOS, M. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVEIRA, Márcio R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. Revista Entre-Lugar, v. 11, n. 21, p. 45–74. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/entre-lugar/article/view/12048/5728>. Acesso em: 10 jan. 2025.

SILVEIRA, Márcio R. Sistemas de transportes, logística e competitividade como elementos do ambiente territorial. In: GOULART FILHO, Alcides; GÓMEZ, Teresita; MATEO, José A. (Orgs.). Transportes e serviços: Argentina, Brasil e México. Criciúma: Ediunesc/Entre Ríos: EDUNER, 2024. p. 507-541.

VAINER, Carlos B. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, v. 9, n. 1, maio 2007, p. 09-23.

WOOD, Ellen M. O império do capital. Rio de Janeiro: Boitempo, 2014.