

# AS FEIÇÕES DA FLUIDEZ NO USO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO<sup>1</sup>

Virgínia Célia Cavalcante de Holanda<sup>2</sup>

## 1. Introdução

As materialidades do território brasileiro se modificam e se adensam ao longo do tempo, não estando alheias às transformações do espaço mundial, pois os esforços das potências desenvolvidas são realizados para equilibrar suas economias, nesse sentido ampliam seus domínios sobre nações subdesenvolvidas como o Brasil;

A base material que cria as condições para que as mercadorias circulem e, portanto, se formem os fluxos internacionais de comércio, é formada por diversos sistemas de objetos de ordem técnica, cumprindo cada um deles uma função determinada, entre eles, portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias, armazenagens, etc.; os fluxos de mercadorias se organizam através de redes que, para multiplicar-se e intensificar-se, dependem da eficácia desses fixos. Estes últimos são verdadeiros sistemas de engenharia que atuam de forma interdependente e que, por sua vez, acarretam uma divisão territorial do trabalho bem definida. (ARROYO, 2001, p. 105).

No primeiro momento de acumulação da economia de mercado, a Inglaterra reforçou seu domínio no contexto do capitalismo com a primeira revolução industrial, em fins do século XIX. Mas esse domínio perdeu força no início do século XX, com a segunda revolução industrial no período entre guerras, passando parte da hegemonia mundial para as mãos dos Estados Unidos e hoje, depois da terceira revolução industrial, iniciada em fins de 1945, se divide entre um número reduzido de países centrais, que vêm se agrupando através de Blocos Econômicos. É exatamente nos meandros das correlações de forças entre essas nações que se desenha o processo de reconstrução do espaço mundial, momento histórico onde é acrescentado, para o uso do território, um conteúdo maior de ciência, de técnica e de poder da informação.

O fato é que os instrumentos que compõem a modernização passam a figurar entre os ideários dos países capitalistas subdesenvolvidos, como o Brasil em fins do século XIX, com

---

<sup>1</sup> O Artigo faz parte das reflexões que estamos desenvolvendo no GEPPUR- Grupo de Estudos e Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional no Curso de Geografia da UVA -Universidade Estadual Vale do Acaraú, dentro das atividades de pesquisa do projeto: *As dinâmicas socioeconômicas das cidades médias cearenses: Crato, Juazeiro do Norte, Iguatu e Sobral*. Financiada pela FUNCAP – Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico através de Bolsa Produtividade em Pesquisa e Estimulo a Interiorização.

<sup>2</sup> Prof<sup>a</sup>. da Universidade Vale do Acaraú-UVA e do Mestrado Acadêmico em Geografia da UECE, Brasil, virginia.holanda@uvanet.br

desdobramentos distintos no decorrer do século XX, onde as oscilações no ritmo das mudanças dependem também da composição do quadro político interno dessas nações. No território brasileiro, cumprir a meta de progresso sempre exigiu muito do Estado, sendo o período da grande produção e comercialização do café, impulsionador deste objetivo.

Com essa lógica, os mais diferentes governos se lançaram, ao longo de mais de um século, ao desafio de uma modernização permeada pelas seguintes ações: saneamento das dívidas, preservação de certa ordem institucional, sustentação da burocracia administrativa urbana, implementação de um amplo sistema de engenharia para o aumento da circulação, com destaque para a construção de rodovias.

## **2. As Redes Técnicas e Suas Racionalidades: Um Percorso**

Os elementos, que permeavam a força da fluidez no passado, não apresentavam tanta sincronia como no presente; hoje são crescentemente híbridos, porém, de uma forma ou de outra sempre foram utilizados como elementos de modernização, como já mencionamos, influenciadores de mudanças no quadro de urbanização, na dinâmica das atividades econômicas e nos distintos usos do território.

Para o reconhecimento do ponto que impulsiona a fluidez no Brasil, selecionamos estudos; BARAT (1978), PEDRÃO (1996), XAVIER (2000). Este último analisa aspectos das materialidades sobre o território em três períodos distintos: de 1850 estendendo-se até 1930; de 1930 a 1960; e o terceiro, inicia-se com os governos militares, em 1964.

No Brasil do Segundo Império, a arrecadação de imposto era vista como insuficiente para os investimentos necessários às grandes materialidades requeridas pelo momento; assim D. Pedro II, conforme a Lei nº 641 de 1852, passou a oferecer privilégios de concessões para empresas privadas, celebrando os primeiros contratos - para a construção dos sistemas de engenharias; bondes, transporte ferroviário, energia elétrica, portos, bancos - que vão se edificando pelo território, formando os arranjos de nossas materialidades mais expressivas para o período:

Nesse período, que corresponde ao Segundo Império, o Brasil tornou-se atrativo para investidores na capitalização de empresas dedicadas à prestação de serviços públicos, em que atuaram como contratistas do governo, portanto, investimentos em que o Estado absorvia os riscos. (PEDRÃO, 1996, p. 176)

As vias férreas absorviam inicialmente o setor comercial e aos poucos as primeiras atividades industriais, tornando-se essenciais para o estado brasileiro. Em suas importações e exportações, as vias levavam sempre a um porto, que constituía o nó, mas não se pensando em integração do território. Somadas, elas totalizavam, em 1889, apenas 9. 440 km, não podendo nem mesmo receber a denominação de rede. A cidade, para a qual os fluxos convergem, aparece como um traço de união, como uma ponta lançada entre o setor de economia moderna do estrangeiro e seus prolongamentos no interior do país. (SANTOS, 1982, p. 99)

Nas décadas seguintes, já no Brasil República, se justapõem novos objetos pelo território, modificando com significativa força as áreas onde se instalam, dando uma nova racionalidade aos territórios. As modernizações do início do século XX têm como espaço privilegiado a Região Concentrada<sup>3</sup>, amparada na prática pelo seu crescimento econômico. Essa região recebe de forma mais direta os efeitos das novas materialidades que chegam: navegação internacional a vapor, navegação fluvial, sistema elétrico, rede de telégrafo, cabos submarinhos, expansão da malha ferroviária como um corredor de produtos agrícolas e exportação de minerais. Essas materialidades refletem diretamente nos índices econômicos dessa região, não analisando a que preço.

No primeiro momento, estão voltadas para as áreas produtoras do café no Sudeste e do açúcar no Nordeste. As respectivas regiões já contavam com certa financeirização do território, através de agências bancárias, esse sendo um dos fixos<sup>4</sup> significativos para se somar ao sistema de transporte.

Nas regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil, os caminhos eram as picadas dos bois em condições semelhantes às do Sudeste e do Nordeste. Todavia, com dinamismo menor, no que contribuiu para o retardamento de um sistema de engenharia em seus territórios. No Norte, o grande fixo era o porto de Belém, fundamental para escoamento da borracha.

---

<sup>3</sup> Área que abrange os estados do Sul: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de São Paulo e Rio de Janeiro e parcelas consideráveis de Mato Grosso do Sul, Goiás e Espírito Santo. Essa expressão foi proposta para designar a área onde o Meio Técnico Científico Informacional ocorre de forma mais contígua, conforme os pesquisadores. SANTOS & SILVEIRA (2001, p. 27).

<sup>4</sup> Fixos são vistos aqui, à luz do pensamento do professor Milton Santos, correspondendo as materialidades técnicas (representados pelos viadutos, estradas, portos, usinas hidrelétricas, empresas de telecomunicações, etc.), fixos e fluxos, respondendo às imposições do capitalismo, acabando por redefinir os espaços e as relações existentes neles; assim vão se implementando no território brasileiro, envoltos em um jogo de contradições, formas de acumulação cada vez mais segregadas, desiguais e combinadas. (SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo. 1998).

No Nordeste, a primeira linha férrea ligava a zona produtora de cana a Recife, e a navegação, via Vale do São Francisco, era a rota para se chegar à capital do Império. As materialidades vão se sobrepondo por meio das ferrovias e das novas instalações portuárias. A expansão dos fixos sendo importante para que os lugares produtores dos principais artigos de exportação, em especial o café, se tornassem, em seu processo de espacialização, nos novos pontos de dinamismo dos vetores que definiam o progresso naquele período histórico.

Essas materialidades não são criadas para ligar áreas produtoras isoladas dentro do território e, sim, para estabelecer as conexões necessárias das áreas produtoras/consumidoras com os pontos de escoamento. O porto não se constituiu em arranjo de rede, pois continua não sendo objetivo unir pontos.

A construção da ferrovia acompanhou a rede hidrográfica e/ou os caminhos escassos das mulas. Tal conjuntura proporcionava às áreas cafeeiras uma situação privilegiada, pois passavam a abrigar em seu território uma maior quantidade desses grandes objetos quando comparada às áreas de criação do gado e da produção da cana de açúcar no Nordeste. Ou seja, já se anunciavam muitos das áreas que mais tarde formariam um vasto espaço de comando em relação ao território nacional.

Na Primeira República, o argumento de integração nacional, via ferrovia, é utilizado para sustentar o discurso de unidade nacional, não ocorrendo transformações no cenário econômico e nas ações de integração. Mantêm-se nas vias férreas as diferentes bitolas do período anterior; largas em algumas regiões e estreitas em outras, dificultando a formação de uma extensa rede integrada.

No Nordeste brasileiro, por exemplo, dentro do seu próprio espaço regional, tínhamos visíveis diferenças entre a área excluída dos circuitos de produção do açúcar, a área decadente do circuito da produção do açúcar e a emergência de áreas de plantações de algodão e criação do gado Oliveira, (1977), pois, mesmo no espaço intra-regional, o transporte ferroviário não proporcionou uma vida de relações entre suas unidades, muito embora tenha formado uma rede no Nordeste e em São Paulo.

Ainda no que consiste a política da Primeira República, seu estado federalista e a autonomia dada aos estados, não se tornou uma ameaça à unidade nacional, visto que, sendo uma federação oligárquica, os governadores estavam satisfeitos com seus poderes e mandos.

Tal realidade muda quando Getúlio Vargas, na década de 1930, passou a reduzir drasticamente os poderes dos governadores e procurou fortalecer a União. Porém, é acentuado o discurso da necessidade de integração do território, sendo que as densidades técnicas e comunicacionais se tornaram essenciais na consolidação desse desígnio.

O governo de Vargas é marcado ainda pelas mudanças no que consiste à política de desenvolvimento do país. Quanto aos componentes da fluidez, a rede ferroviária continua a ser importante, mas passa a se delinear um mapa de transporte também contemplando as rodovias. Contudo, a tecnificação do território continuou a ocorrer de forma fragmentada, destacando a Região Concentrada com maior densidade, já apresentando os primeiros traços de rede multimodal. O segundo período de investimentos em rodovias, em fins dos anos de 1930, voltou-se para a formação de um mercado inter-regional.

No processo de integração do território brasileiro, a lentidão teve como uma de suas principais conseqüências o agravamento das diferenças regionais, com a formação de diferentes arquipélagos. Não falamos de formações socioespaciais isoladas, haja vista isso não ser possível, já que a formação socioespacial resulta da inserção do país no processo de divisão internacional do trabalho. Todavia, as diferenças construídas historicamente nos espaços regionais, provocam particularidades em seus processos formativos.

As novas materialidades vão se superpondo ao território de forma mais ampla, edificadas por empresas estrangeiras, não somente pelo monopólio inglês, como também pelos Estados Unidos. Aos poucos o território vai sendo dotado das técnicas necessárias à diversificação da produção, da circulação e do consumo.

As rodovias, assim como as ferrovias, seguiram os caminhos de terras traçados sempre próximos às margens dos rios, delineadas precariamente pelas boiadas, sobretudo na região Sul e Sudeste e no interior do Nordeste. A chegada do automóvel começa a utilizar essas rodovias, muitas delas ligavam as fazendas às estações ferroviárias, visto como outro sopro de modernização.

No primeiro mandato do presidente Vargas, no que consiste à construção de estradas rodoviárias na região concentrada, apresentaram um enorme crescimento, passando essa região a agrupar crescentemente o tráfego de passageiros e de mercadorias, comandando a fluidez.

Falamos aqui em ampliação da modernização porque temos, ao mesmo tempo, na difusão do uso do automóvel e dispersão da rede rodoviária, a densidade das redes com aspectos desiguais entre as regiões. Observemos a trajetória da malha rodoviária no governo Vargas: 1930-1945. (tabela 01)

**Tabela 01 - Extensão da rede rodoviária no período de 1930 e 1943**

<b>Regiões</b>	<b>1930</b>	<b>1943</b>
Sudeste	46.043.6	108.106.0
Nordeste	29.188.5	55.962.0
Sul	27.079.0	74.229.0
Centro-oeste	10.260.8	33.946.0
Norte	671,0	2.457.0
<b>Total</b>	<b>113.249.9</b>	<b>276.700.0</b>

Fonte: DNIT

A busca de integração do território nacional pelo aumento da fluidez é marcada por uma nova distribuição da produção. As indústrias, que até então tinham nas ferrovias um fator determinante para as suas localizações, nas áreas próximas ao centro das cidades, com o advento dos eixos rodoviários, se deslocaram inicialmente para áreas relativamente próximas aos eixos; a população acaba acompanhando esse movimento, ou seja, a modernização, enquanto materialidade, apresentou implicações para a formação e dinamização de muitas cidades, os circuitos espaciais da economia urbana acompanharam essas novas avenidas ou vias de saída das cidades.

Entre 1930 e 1945, as indústrias permaneceram instaladas nos mesmos locais, dentro das cidades, crescendo pela verticalização, em estreita vinculação com as ferrovias. Essa dependência começou a desaparecer com a construção das novas rodovias. Com a eletricidade as fábricas haviam deixado de depender das ferrovias, para o abastecimento de carvão. Com as rodovias, já não dependiam delas para o transporte de mercadorias. (REIS, 2006, p. 117)

No Nordeste, nesse período, a construção de rodovias esteve pautada na criação de postos de trabalhos nos anos de seca, coordenada pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), antigo IFOCS<sup>5</sup> criado em 1909. Suas construções intensificaram

<sup>5</sup> - Inspetoria Federal de Obras Contra às Secas.

ainda mais os fluxos migratórios em direção ao que se convencionou chamar de região Sudeste, que já se consolidara como parte da região concentrada do país.

Em 1931, foi elaborado o plano rodoviário do Nordeste, resultando na edificação de algumas rodovias. Vargas cria, em 1937 o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) e, em 1945, a criação do polêmico Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Entre fundos e projetos conseguidos foram significativos os recursos. Em 1946, os estados passaram a criar seus Departamentos de Estradas de Rodagem (DERs), para também pensarem suas políticas estaduais de transporte, isto é, dando novo impulso ao uso do território.

Para o período, no Nordeste, tivemos a edificação das rodovias Fortaleza–Teresina, BR 222, e Natal-Fortaleza, BR 304. Há ainda a construção das 230, 254 e 290 de leste para oeste do país, outras radiais do centro do país/Brasília, BR 010, 030, 040, 050, 070, as longitudinais, BR 174, 153, 116, 101, as diagonais, BR 319 e 362. No mesmo período, muitas outras importantes rodovias foram construídas<sup>6</sup> na Região Concentrada.

Com o plano de metas do governo Juscelino (1956-1961) abre-se um novo frenesi de modernização. A integração inter-regional se acentua com o aumento das trocas entre as regiões, todavia, o comando realizado pela região concentrada ocorre através da crescente tecnoesfera e no restante do país ainda na escala da psicoesfera. Vai se configurando um mosaico de densa rede, formado agora por vias estaduais, municipais e os grandes eixos federais.

Nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil vai ocorrer um sistema de engenharia moderna embalado pela construção de Brasília, pois, até 1952, elas representavam apenas 5,5% das rodovias existentes no País. As malhas rodoviárias até então estavam, sobretudo, na Região Concentrada e uma malha com certo significado no Nordeste. Essa consolidação tem início, em parte, devido ao próprio avanço da indústria automobilística.

Nos governos militares, é criado o Ministério dos Transportes, os investimentos em rodovias inicialmente eram em torno de 80% dos recursos destinados a esse setor, mas, com a criação do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), o recurso caiu para 53%, ou

---

<sup>6</sup> Dentre elas a Régis Bittencourt, em 1937, ligando São Paulo a Porto Alegre; Anchieta, em 1947, ligando São Paulo ao litoral; Anhanguera, em 1948, ligando São Paulo a Jundiá; Dutra, em 1951, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro. Num curto lapso de tempo, essas rodovias estavam saturadas pelo constante crescimento do tráfego de ônibus, caminhões e automóveis oriundos de outras regiões. Desse modo, uma década depois foram construídas a Castelo Branco, Imigrantes, Bandeirantes, etc.

seja, se manteve o modelo rodoviário, contudo, com esforços de melhora dos sistemas ferroviário e hidroviário.

Nesse período, foram edificadas rodovias de integração dentro de programas de desenvolvimento regional, a exemplo da Transamazônica e outras na região Norte, e muitas rodovias no Nordeste e Centro-Oeste do país. No II PND, a prioridade foi a aplicação de recursos em hidrovias, recebendo 32% dos investimentos, ferrovias 31% e o setor rodoviário 21%.

Mas é certo que a rodovia se constituiu em uma das principais materialidades no processo de formação de um mercado nacional, proporcionando a circulação exigida pela divisão do trabalho, que se define, nas décadas seguintes, pelas novas lógicas de uso do território.

O ideário de modernização, via transporte, esteve voltado permanentemente para interesses alheios ao país, se viabilizando de forma crescente e eficiente o escoamento da produção do interior para o litoral, não formando densas redes, obedecendo ao pensamento da organização espacial ainda do Brasil Colônia.

No presente, as ações políticas dentro de cada estado, se coadunam com essa lógica. Nas diferentes unidades federativas, mais uma vez se volta para a criação de grandes fixos, dentro de um quadro de racionalidade exigido pelos investidores que se lançam na busca de novos espaços para suas empresas, onde a construção desses fixos longe está de um conteúdo de integração social. São emblemáticas as ferrovias que, desde os fins dos anos de 1950, enfrentam a redução dos trechos e o fim de estação de passageiros

Hoje o sistema rodoviário passa a ser mais importante por estar crescentemente posto em relação com outras materialidades, como os portos, aeroportos, centrais hidroelétricas, silos, açudes, entre outros. Tal relação facilita a dinâmica da fluidez, atendendo às ordens de circulação rápida do capital e às especializações territoriais produtivas.

Dentro desse contexto, a circulação do território brasileiro se acelera, contando para isso com os pesados investimentos públicos e as parcerias com a iniciativa privada. Assim, no ano de 2000, no que tange ao transporte, as densidades técnicas apresentaram o seguinte quadro: 60,49% da movimentação de carga do mercado interno, sendo realizada pelas vias rodoviárias, mostrando visivelmente a importância desse modal no transporte de cargas; ferroviário, 20,86%; hidroviário, 13,86%; dutoviário, 4,46%, e aeroviário, 0,33%.



A quantidade de rodovias criadas e a expansão das já existentes, a partir dos anos de 1950, não deixam dúvida sobre seu significado para a ampliação do uso corporativo do território (tabela 02). Tal realidade nos permite falar que, ao longo da história, ocorreu uma ampliação no uso do território dentro de nexos excludentes.

**Tabela 02 - Extensão das rodovias pavimentadas segundo as Regiões-Km**

<b>Região</b>	<b>1955</b>	<b>1964</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>
<b>Sudeste</b>	2.066	11.207	32.793	51.478	54.184
<b>Centro-Oeste</b>	4	723	7.793	16.801	20.814
<b>Sul</b>	390	2.528	18.765	26.776	32.364
<b>Nordeste</b>	615	3.284	25.602	40.506	45.232
<b>Norte</b>	58	988	4.500	8.378	12.394
<b>Brasil</b>	3.133	18.730	89.449	143.703	164.988

Fonte: DNIT

### **3. Aspectos Contraditórios: Flexibilidade e Rigidez Territorial**

Na Europa, as primeiras ferrovias surgiram ainda na primeira revolução industrial, voltadas a atender as necessidades industriais. No Brasil, elas nasceram no mesmo período, porém, voltadas para uma economia primária exportadora, ao passo que as indústrias muito tardiamente apareceram, ancoradas não pelas ferrovias e sim pelas rodovias.

A partir dos anos de 1940, a indústria vai se configurando de maneira marcante, na vida social brasileira. Depois dos anos de 1950, o país passa de uma economia agrária exportadora para uma forçosa economia industrial e urbana.

Nesse período, tem início um significativo processo migratório, principalmente rumo às cidades em que já tinham certa acumulação de poder econômico e político, cidades privilegiadas pelos investimentos públicos. Esse crescimento da indústria, vai redefinindo a formação socioespacial brasileira, contribuindo para mudar a divisão do trabalho, gestando

em grande escala o assalariado urbano, expandindo a classe média e consolidando a burguesia nacional em parte oriunda das oligarquias agrárias.

Como conseqüência da expansão da atividade industrial, temos também a consolidação de um Estado como agente de investimentos. Apresentando a consolidação de um poder cada vez mais centralizador e adepto dos investimentos externos, atrelado a essa burguesia nacional que se consolida inicialmente em São Paulo, pois, no Brasil, a emergência da classe burguesa, diferente de outros países, não decretou o fim da classe oligárquica, porquanto parte dela se metamorfoseia de forma impressionante.

O Nordeste e, em menor escala, a região Norte, enquanto receptora de capital, foram menos beneficiadas nesse processo. Na formação inicial do processo de modernização, as materialidades se fixaram de forma pontual quase sempre em cidades-portos e sua hinterlândia imediata. A produção do café implicou, significativamente, na estrutura do território, com valorização distinta na construção desses fixos.

Como salientamos no item anterior, no período atual, a modernização se caracteriza principalmente pelo número crescente de objetos técnico-científicos, pensados para cumprir papéis cada vez mais específicos e eficazes. Dessa forma, a criação material e organizacional sobre o território brasileiro, ao longo do século XX, foi conduzida pelas necessidades de realização de novas racionalidades e funcionalidades, envolta pelo processo de modernização. Em contraste com essas formas/conteúdos, respondem por ações cada vez menos circunscritas ao lugar.

A crescente acumulação de capital local conta para a sua dinamização com a gentileza do Estado que cria os elos necessários para as parcerias dos investidores nacionais com o capital estrangeiro (em bancos, exploração de recursos naturais, criação de infra-estrutura urbana, etc.). Essas ações mudam a própria forma de gerir o Estado que antes tinha, no monopólio da renda, a forma para se fortalecer. No presente, essa renda é transferida de algum modo para os interesses das empresas.

Essas empresas geram uma crescente demanda de consumo por meio da redefinição dos circuitos de comercialização, da aceleração da produção, das novas formas de circulação. E, para atender a esse processo de reprodução do capital, se requer crescentemente mais eficiência do Estado na produção de ações e objetos, dentro de um ciclo vicioso.

Nesse contexto, a simultaneidade é um dado do presente, em que a exigência dos comandos hegemônicos cria uma situação quase de obrigação para o estado da criação de materialidades necessárias para o uso flexível do território. “A força e a dinâmica de tais transformações escapam à análise rigorosamente econômica e estão a exigir um entendimento da esfera política de decisões quanto ao uso do território”. (SAMIRA KAHIL, 2005. p. 3)

A região concentrada liga-se diretamente ao sistema de ações, pois não concentra apenas produção, consumo, financeirização, mas abriga as forças que comandam e regulam o território. As funcionalidades respondem às combinações gestadas distantes, combinações variadas. O presente resulta do meio técnico científico informacional, que proporcionou a fluidez, tornando o território maleável, contudo, com normas rígidas.

Por isso o estudo do uso do território não pode perder de vista esse movimento dialético; flexibilidade e rigidez<sup>7</sup>, elementos constituintes das verticalidades, colocando o desafio da coexistência das verticalidades e das horizontalidades nos lugares. Dessa maneira, a nova divisão do trabalho impõe uma lógica comum entre os diversos lugares definidores da formação socioespacial brasileira. (SANTOS, 1993). Os usos desses lugares são diferentes, dependentes das oportunidades oferecidas ao funcionamento vindo do mundo, onde determinações endógenas variadas ajudam a torná-los espaços seletivos ou não.

### **Considerações Finais**

A rigidez do território pode ocorrer através da elevação de custos de serviços básicos, tais como: moradia, água, energia, telefone, etc. Assim, a própria infraestrutura criada pela utilização do meio técnico-científico é capaz de transformar o território em obstáculo, embora, de forma transitória, se contradiz com o objetivo da flexibilidade para o qual foi criado. Isso ocorre pelos altos custos para a construção dos sistemas de engenharias em algumas áreas

---

<sup>7</sup> Sobre essa discussão, ver ANTAS JUNIOR, R. **Território e Regulação - Espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo. Associação Editorial Humanistas: Fapesp, 2005.

do país, em que as empresas querem num curto espaço de tempo tirar seus investimentos, provocando progressiva rigidez territorial, cujo sacrifício é pago por toda sociedade.

Ademais, isso não ocorre devido à demanda criada pelo processo de urbanização ou por apelos da sociedade, porém, antes de tudo, pelas exigências das empresas, que se espalham pelo território, graças à possibilidade de modernização do presente. Essas empresas encontram nas cidades, gestores que desejam, a qualquer custo, tornarem “suas” cidades em espaços seletivos, mesmo que sejam seletivos residuais.

Sabe-se que somente as áreas mais dotadas de materialidades e, com relativa tradição de comando formam os “reais” espaços seletivos e/ou luminosos, espaços do reger do qual parte a fluidez por meio das ações hegemônicas, favorecendo a determinadas áreas, definidoras de toda a formação socioespacial. Nesse sentido, no presente, esses espaços do reger reúnem condições necessárias para comandar outros pontos do território, condições acumuladas historicamente.

## **Bibliografia**

ANTAS JUNIOR, R. **Território e Regulação - Espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito**. São Paulo. Associação Editorial Humanistas: Fapesp, 2005.

ARROY, M. M. **Território nacional e mercado externo**. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia da FFLCH da USP. São Paulo. 2001. 250p.

BARAT, Josef. **Introdução aos Problemas Urbanos Brasileiros**. Rio de Janeiro: Editora Campus. Ltda, 1979.

DNIT - <http://www.dnit.gov.br>

KAHIL, Samira. **Um mundo de Existência Criativa: Milton Santos, esse Habitante!** In: SOUZA, M. A. de. (org.) **Território Brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições Territorial, 2003. p. 597-610.

\_\_\_\_\_. **Uso do Território: Uma Questão Política**. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005, São Paulo. Por um Geografia Latino-Americana: do labirinto da solidão ao espaço da solidariedade, 2005.

LECHNER, Norbert. Modernidade e Modernização são compatíveis? In: **Revista Lua Nova**. São Paulo: CEDEC, 1990.

PEDRÃO, F. C. . **Urbanização e Formação de Regiões**. Cadernos de Análise Regional, Salvador/BA, v. 1, p. 7-80, 1996.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: critica a razão dualista**. 1ª edição. Petrópolis: Vozes, 1977.

\_\_\_\_\_. **Elegia para uma re(li)gião - Sudene, Nordeste. planejamento e conflito de classes**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

REIS FILHO, N. G. **Contribuições ao estudo da evolução urbana no Brasil.** São Paulo: Editora Pioneira, 1968.

\_\_\_\_\_. **Notas Sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano.** São Paulo: Via das Artes, 2006.

SANTOS, Milton. **Espaço Dividido.** São Paulo, Livraria Francisco Alves Editora S.A 1982 [e Editora da Universidade de São Paulo-Edusp 2004].

\_\_\_\_\_. & SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço e Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.** São Paulo, Editora Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **Por uma Economia Política da Cidade.** São Paulo: Editora Hucitec, 1994b.

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Editora Hucitec, 1994a.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo, globalização e meio técnico-científico-informacional.** 4ª edição. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo. EDUSP. 2005.

XAVIER, M. **O Sistema Rodoviário Brasileiro.** Um elemento técnico do território. Trabalho de graduação individual. Departamento de Geografia da FFLCH da USP. 1997.

\_\_\_\_\_, **As empresas e o uso do território brasileiro:** A cidade de São José do Rio Preto vista através da dinâmica territorial de suas empresas. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Departamento de Geografia da FFLCH da USP, 2002.