

# Logística e Modernização dos Territórios na globalização. Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)

## *Logistics and the Modernisation of Territories in globalization. Route of the Cruls Mission (Brazil) and Nord and Pas-de-Calais (France)*

Rita de Cassia Martins de Souza, Universidade Federal de Uberlândia, Instituto de Geografia, Brasil, [ritacmsou@ufu.br](mailto:ritacmsou@ufu.br)

 ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6505-3248>

Guillaume Schmitt, Université Polytechnique Hauts de France, LARSH, França, [guillaume.schmitt@uphf.fr](mailto:guillaume.schmitt@uphf.fr)

 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9113-3938>

**Resumo:** Esta pesquisa visa contribuir para a compreensão das dinâmicas e implicações territoriais no contexto contemporâneo e das relações estabelecidas entre duas regiões ou situações geográficas no contexto do mundo globalizado. Para tal, é fundamental analisar as geoestratégias e como elas são articuladas para atender, ao mesmo tempo, aos interesses das grandes corporações globais e aos interesses dos projetos territoriais dos países envolvidos. As duas situações geográficas em análise neste trabalho apresentam-se com configurações bastante diversas, em termos da capacidade de suas infraestruturas instaladas; porém, apresentam dinâmicas logísticas que as colocam como regiões intermediárias ou de interconexão dentro de seus respectivos territórios nacionais. Este trabalho apresenta o Roteiro da Missão Cruls na região mais central brasileira, na qual se destacam centros urbanos de importância intermediária, como Goiânia, Uberlândia (MG), Uberaba (MG), além da capital do país, Brasília; e apresenta Nord e Pas-de-Calais, na região francesa de Hauts-de-France, onde cidades como Lille, Arras e Valenciennes também são considerados centros urbanos de nível intermediário para a França. O estudo compara e aproxima as duas regiões, pois nas duas situações geográficas, a ação da logística relaciona-se à instalação e construção de infraestruturas, equipamentos urbanos e redes viárias que caracterizam os projetos territoriais de seus respectivos países.

**Palavras-chave:** Mundialização; Logística; Roteiro da Missão Cruls-Brasil; Nord e Pas-de-Calais-França.

**Abstract:** This research aims to contribute to the understanding of contemporary territorial dynamics and their implications, as well as the relationships established between different regions or geographical contexts in the globalized world. To achieve this, it is essential to analyze geostrategies and the manner in which they are articulated to serve the interests of major global corporations and the territorial projects of the nations involved. The two geographical contexts examined present markedly different infrastructural configurations, yet the dynamics of logistics activities render them intermediate or interconnected regions within their respective national territories. Specifically, this article first addresses the Cruls Mission route in the central region of Brazil, encompassing medium-sized urban centers such as Goiânia, Uberlândia, Uberaba, and the nation's capital, Brasília. Secondly, it investigates the Nord and Pas-de-Calais areas within the French region of Hauts-de-France, where cities such as Lille and Valenciennes serve as intermediate urban centers for France. In both geographical contexts, logistics activities are closely tied to the development and construction of infrastructure and road networks that define the territorial projects of their respective countries.

**Keywords:** Globalisation; Logistics; Route of the Cruls-Brazil Mission; Nord and Pas-de-Calais-France.

## **Introdução**

A compreensão dos processos contemporâneos envolvidos na dinâmica da globalização exige esforços que permitam deslindar os nexos que interligam os diferentes lugares em suas especificidades, e investigar como se tornam essenciais mutuamente. As preocupações envolvidas com essas dinâmicas representam um campo fértil para os estudos geográficos, ultrapassando as fronteiras dos estudos baseados apenas nos interesses econômicos ou da logística de transportes. No estudo aqui apresentado, a dinâmica de duas áreas ricas, em termos das estratégias utilizadas pelos diferentes países envolvidos, pode revelar semelhanças pouco evidentes, mas de extrema importância à compreensão das formações territoriais (Moraes, 2000) e suas interligações no contexto da globalização.

Em geral, tem se dado muita atenção às zonas mais centrais do desenvolvimento capitalista, em especial às cidades com maior poder de decisão e influência sobre o território. Entretanto, zonas “periféricas” com poder de nível intermediário não importam ou interessam menos (Raffestin, 1993). Essas zonas e respectivos centros urbanos de nível intermediário apresentam-se como pontos estratégicos para os Estados onde se inserem, no sentido de impulsionar novos mercados e novos centros de decisão. Elas se constituem em peças fundamentais para a modernização dos territórios e implementação de estratégias particulares.

O Roteiro da Missão Cruis, localizado no Planalto Central brasileiro, e Nord e Pas-de-Calais, na região de Hauts-de-France, na França, desempenham papéis estratégicos de interconexão para seus respectivos países. São espaços de planejamento estratégico nos quais a logística é usada como ferramenta essencial de ordenamento do território, de modo a desempenhar funções específicas em que a conexão ou a conectividade são fundamentais (Dupuy, 1987). Os processos que regem a dinâmica nas duas áreas, movidos pelos interesses do capital, aproximam-nas enquanto regiões geoestratégicas em duas escalas diferentes: uma em nível do Estado brasileiro e suas intenções de fortalecer a sua unidade territorial; e outra em nível da França e suas intenções de consolidar o pacto europeu.

Este trabalho se apoia sobre os resultados colhidos de pesquisas sobre essas duas regiões, que vêm se desenvolvendo desde 2012 no âmbito de programas de internacionalização e que estabelecem intersecção com os conhecimentos produzidos nas universidades do norte da França e do estado de Minas Gerais, no Brasil. A pesquisa se iniciou dentro do Programa ARCUS (2011-2013), envolvendo as universidades de Lille e as universidades de Minas Gerais, Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), PUC Minas, Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Continuou como um dos eixos temáticos (Riquezas Minerais e Industriais) no Projeto “Richesses en Partage” (2015-2018), que envolveu as mesmas universidades e, finalmente, resultou na participação no Programa CAPES/PRINT (2019-2024) com o

projeto “Logística, Cidades Saudáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)”.

O presente artigo se divide em duas partes para apresentar ambas as situações geográficas, no Brasil e na França, antes de concluir com as perspectivas desenvolvidas no âmbito da abordagem comparativa aqui proposta. Tal abordagem tem como princípio a análise qualitativa, ou seja, não se trata de mera comparação estatística, mas se trata da compreensão da lógica de instalação de equipamentos sobre o território sob a ordem do capital.

### **1. Roteiro da Missão Cruls (Brasil): de “passagem” à interconexão entre zonas de produção econômica**

O Roteiro da Missão Cruls, situado na porção central do Brasil, destaca-se por sua relevância estratégica no território nacional. Essa área está situada em um espaço de importantes projeções territoriais, relacionadas à articulação e integração da região economicamente mais industrializada do país, que inclui negócios, serviços e concentração de capitais, destacando-se os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Além disso, conecta-se à área de maior relevância do agronegócio no Centro-Oeste, que abrange Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, e ao centro político-institucional do país, representado por Brasília. A área que compreende o Roteiro ganha notoriedade nos projetos do ordenamento territorial, devido à articulação geoestratégica no território brasileiro. Essa notoriedade ocorre a partir da instalação de redes técnicas, com destaque para a implantação planejada de cidades, como Brasília e Goiânia, e de planos viários desde o início do século XX. Tais elementos geram um alto fluxo de informações, pessoas e mercadorias na região, ao longo dos eixos e nós viários.

Souza e Pedrosa (2016) empreenderam esforços no sentido de demarcar a “região” do “Roteiro da Missão Cruls” e apresentam este recorte geográfico como uma área de distintas especificidades, no chamado Planalto Central do Brasil. O esforço encontra sua justificativa à medida que a demarcação do Roteiro corresponde a uma vasta área que vem experimentando várias políticas geoestratégicas de ocupação e de ordenamento; trata-se de uma importante área para a compreensão do projeto territorial brasileiro, embora não se configure oficialmente como uma região administrativa ou de planejamento. Sobre esse recorte, discorrem que:

O Roteiro da Missão da Cruls [...] foi demarcado a partir das rotas iniciais traçadas pela Comissão Exploradora do Planalto Central, no final do século XIX, mais especificamente, entre 1892 e 1893. O Roteiro compreende as rotas percorridas pela Comissão desde Uberaba até, aproximadamente, o limite com o atual estado de Tocantins e respeita a divisão administrativa por municípios, dos respectivos estados envolvidos [...] constituiu-se em área marginal aos centros produtivos predominantes no Brasil desde a crise da mineração do ouro e pedras preciosas no final do século XVIII, até, no mínimo, o início do século XX. A partir, sobretudo, das políticas territoriais implementadas durante o governo de Vargas, das quais se deve destacar a “Marcha para o Oeste” como grande norteadora das

mesmas, passa a ocorrer uma ocupação sistemática da área no sentido de sua integração à lógica dominante do “litoral”. [...]. O Roteiro constitui-se, em nosso entendimento, como uma área extremamente importante para a compreensão da formação territorial do Brasil sendo sempre e renovadamente “zona de fronteira” no longo e ainda presente processo de ocupação de nosso território. (Souza; Pedrosa, 2016, pp. 107- 108).

Deste modo, é possível dizer que o Roteiro da Missão Cruls corresponde a uma situação geográfica específica de “projeção”, e também de aplicação de políticas territoriais que o colocam como uma região-chave de integração do território nacional, cujo nó central corresponde à Brasília. O Roteiro está articulado às principais áreas industriais, comerciais e financeiras do país via sistemas viários; as ações e as estratégias logísticas desempenham um papel central para a realização da integração, articulação e ocupação desse interior. Ademais, é válido destacar que a área do Roteiro não é um objeto geográfico dado e finalizado, à medida que ocorrem diversas transformações nesse contexto, articuladas à formação territorial brasileira, embora não se configure como uma região administrativa demarcada pelo Estado.

Como na área do Roteiro da Missão Cruls incidem diferentes transformações que a (re)configuram ao longo do processo histórico, ela se apresenta em cada um desses períodos como um “novo” espaço, caracterizado principalmente pelas mudanças técnicas que buscam atender as necessidades do sistema capitalista, seguindo assim até os dias atuais (Dias, 1995; 1996). Por conseguinte, o Roteiro constitui-se, em nosso entendimento, como uma área importante para a compreensão da formação territorial do Brasil, ao apresentar as dinâmicas espaciais citadas.

As redes técnicas assumem papel primordial para a compreensão da modernização ao longo do Roteiro, inicialmente com a instalação de sistemas ferroviários e, nas últimas cinco décadas, com os sistemas rodoviários. Citamos, como exemplo, as regiões inseridas no Roteiro, como o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba em Minas Gerais, Sul/Sudeste Goiano e região Metropolitana de Goiânia, cujos sistemas ferroviário e rodoviário dotaram essas áreas de grande valor geoestratégico e econômico.

Cabe lembrar que a formação da região do Roteiro esteve diretamente ligada à mineração em Goiás e à criação de vias de passagens ligando essas áreas mineradoras à vila de São Paulo e ao porto de Santos, no Estado de São Paulo, como a Estrada dos Goiazes. Conforme Lourenço (2005), ao longo desse caminho, surgiram aldeamentos e áreas de entrepostos que viviam da agricultura de subsistência e escoavam parte de seu excedente por meio das tropas de muares, que por ele trafegavam. Dessa forma, o desenvolvimento de estradas e caminhos se materializou ao longo da área que compreende o Roteiro e, motivado pela extração mineral, gerou núcleos urbanos dinâmicos para a época, como áreas de entreposto e atendimento às tropas, no contexto da atividade mineral.

O processo dos primórdios da instalação urbana, ligado à instalação de vias de transporte, estende-se até a contemporaneidade, porém encontra características

muito especiais nos anos 1930. O projeto de integração econômica, proposto por Getúlio Vargas, baseava-se num audacioso processo de modernização, abrangendo as estruturas produtivas em todo o território nacional, promovendo centros industriais (sobretudo em São Paulo e Rio de Janeiro) que garantiriam o progresso técnico e econômico do Brasil. A necessidade de modernizar o território galgou caminhos pelo interior do país, ampliando as fronteiras para além da zona litorânea, no processo que ficou conhecido como “Marcha para o Oeste”. Visava-se alcançar a integração econômica do interior às áreas centrais (industrializadas), voltada à ocupação econômica e demográfica do interior, como um esforço de “valorização do sertão”.

Assim, o sistema viário construído no interior do país, como parte do projeto nacional de integração produtiva implementado desde então, facilitou o acesso às regiões mais distantes. Esse projeto territorial interligou o centro econômico, localizado no estado de São Paulo, ao Planalto Central, onde atualmente se encontram o Distrito Federal e a capital, Brasília. Essa configuração da integração projetada ao longo do Roteiro é evidenciada nos Planos Viários Nacionais. Por meio do Plano Nacional Rodoviário e Ferroviário de 1956 e dos Planos Nacionais de Viação de 1964 e 1973, o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba juntamente às regiões goianas que compõem o Roteiro adquiriram um caráter geoestratégico. As áreas passaram a funcionar como pontos de articulação entre o centro industrial e o interior do país com a Capital Federal (Aquilante, 2019).

A região atraiu grande fluxo de capitais, informações, infraestruturas e população com a construção das rodovias (BR 050, BR 153 e BR 040). Assim, a área do Roteiro inseriu-se num contexto de localização geoestratégica, em que, a partir da realização do projeto nacional de integração e ocupação social e econômica do interior do Brasil, formou-se um decisivo corredor logístico e de comunicação no território, a partir dos eixos viários instalados (Huertas, 2014). Os eixos viários garantem as formas de acumulação por meio do comércio atacadista e de distribuição, instalado nos centros urbanos, constituindo-se em eixo de uma importante rede logística.

Dessa forma, o Retângulo Cruls, marco decisivo para a construção de Brasília, é envolto em infraestruturas e ações organizadas pelo projeto nacional de valorização e ocupação do oeste do território brasileiro. Após a construção de Brasília, inaugurada em 1960, a posição estratégica do Roteiro da Missão Cruls colocou-se mais em evidência.

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 fixação e instalação de centros logísticos e de distribuição modernizam e atraem novos fluxos sobre os nós viários organizados, como ocorre nas cidades de Uberaba (MG), Uberlândia (MG), Goiânia e Anápolis (GO). Essas cidades, organizadas nos pontos de conexão (Dupuy, 1987) ou nós de redes (Raffestin, 1993), constituem-se como pontos fundamentais de distribuição de serviços, produtos e mercadorias (Figura 1). Com a expansão do setor terciário e de serviços, e por estarem no entroncamento de importantes nós de redes, além da proximidade com os maiores centros urbanos e econômicos, esses importantes centros urbanos presentes ao longo do Roteiro tiveram seu espaço moldado por essa nova lógica capitalista. Apostou-se em serviços, como o atacadista e a logística dos transportes, inserindo-se em políticas territoriais nacionais relacionadas às redes viárias, nas quais a logística contemporânea é um importante agente geoestratégico.

Sobre a instalação de equipamentos como as rodovias, ferrovias, etc. ou os equipamentos urbanos fundamentais para o desenvolvimento econômico e a modernização dessa área, vale destacar que são parte de políticas de grande escala que transcendem as políticas ou os interesses locais ou regionais. Desde Juscelino Kubitschek, com o Plano de Metas ou os Planos Nacionais de Desenvolvimento-PNDs (1972-1974; 1975-1979), as políticas de modernização sempre foram acompanhadas de interesses maiores que envolviam o desenvolvimento do país, não o atendimento de necessidades locais ou regionais. No caso do Plano de Metas (1956-1960), isso envolveu 30 pontos essenciais distribuídos por cinco setores: energia, transporte, indústria, educação e alimentação.

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. (Théry et al., 2004, P.34)

No caso dos PNDs, importa destacar a organização da rede urbana e a política de transportes.

O II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1975-1979) estabeleceu a primeira política urbana nacional cujos objetivos incluíam promover a estruturação da rede urbana, com vistas à maior eficácia das funções exercidas pelas cidades, e à elevação dos padrões de qualidade de vida mediante: a) a implantação de regiões metropolitanas (RMs) e a identificação das funções a serem cumpridas pelas metrópoles nacionais e regionais; e b) definição de polos secundários – as cidades médias. A estratégia dessa política

constituía-se na interiorização e desconcentração regional da região Sudeste, ordenação do sistema urbano da região Sul, dinamização da base econômica das metrópoles regionais do Nordeste, e a promoção das áreas de urbanização recente das regiões Norte e Centro-Oeste. (Motta; Mata, 2008, p. 33)

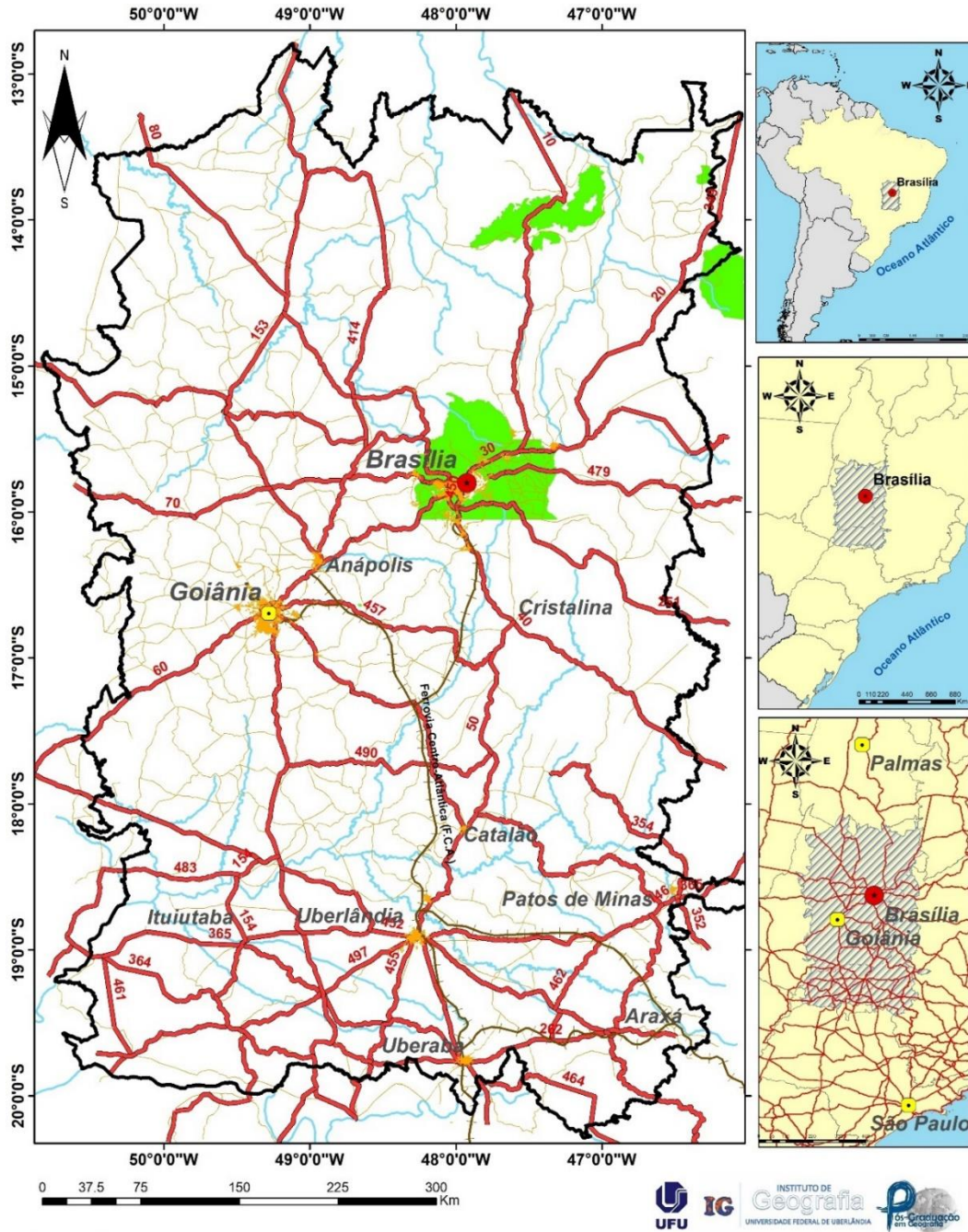
Pode-se observar, pela Figura 1, a rede de cidades e de transportes conforme aqui mencionada.

## **2. Nord e Pas-de-Calais (França): de zona de produção de mineração nacional a “carrefour” europeu**

Na União Europeia (UE), a questão das redes de transportes é basilar, uma vez que foi a partir dos sistemas de transportes e das redes viárias que se permitiu a integração dos países europeus, a criação e a realização de um forte mercado interno. Nesse contexto, após a década de 1960, as redes de transportes e os centros logísticos apareceram como suportes para a construção paulatina da integridade do bloco europeu, os quais possibilitaram o desenvolvimento espacial de cidades europeias nessa etapa de globalização. Ao mesmo tempo, criaram contrastes entre os espaços conectados (densa infraestrutura) e os menos conectados ou de redes contínuas e espaços com redes descontínuas.

No território francês, a partir da década de 1960, houve um alargamento das políticas de planejamento voltadas para as redes de transportes, como a modernização das autoestradas; e na década de 1980, a construção e modernização da rede ferroviária para trens de alta velocidade (TGV), além da modernização de grandes aeroportos no contexto da aceleração dos fluxos diante da globalização (Menerault, 1998). Ou seja, podemos verificar que o Estado francês, entre os anos de 1960 e de 1980 – com a associação de agentes privados e a União Europeia – foi basilar para a construção e modernização das infraestruturas de transportes, baseando-se na equidade territorial e na conexão entre os espaços, com a elaboração e construção de planos rodoviários e o planejamento de grandes zonas logísticas e industriais-portuárias (Clavé, 2013).

Compreendemos que a equidade, conforme mencionada por Clavé (2013), é o cerne da política de planejamento do território francês. O objetivo é fornecer às áreas infraestruturas modernas de transporte, visando eliminar as desigualdades espaciais, incentivar o desenvolvimento social e promover o crescimento econômico, tendo as redes de transporte como fator de organização territorial e desenvolvimento regional. Esse planejamento atinge de forma mais incisiva as regiões do norte da França, que apresentam reflexos estruturais da crise das indústrias tradicionais pós 1960 (indústria têxtil e mineração do carvão) devido à especialização econômica da área e à vulnerabilidade da escolha de uma matriz econômica, gerando o desemprego, esvaziamento populacional, crise econômica. Nesse sentido, Desjardins (2021) mostra que o planejamento aplicado à França pretende a reconversão territorial dessas regiões, apresentando as redes de transporte e logística como infraestruturas-chave para essa reconversão e atração de capitais por meio, por exemplo, da construção de eixos majoritários para o comércio e serviços.



**Legenda**

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

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

**Figura 1:** Rede de cidades e de transportes no *Roteiro da Missão Cruis*, 2018.  
**Fonte:** Aquilante, 2018.

Essas áreas são os pontos de conexão de Dupuy (1987), cujo planejamento incidu na criação dos nós viários ou nos *Carrefour européens* (Rouget, 2017).

Ao relacionarmos esse contexto com os departamentos de Nord e Pas-de-Calais, podemos identificar a influência da instalação de redes modernas de transporte propostas pelo Estado francês, como rodovias, ferrovias e hidrovias. Esses esforços



permitiram que os atores regionais (Estado, corporações, sociedade civil organizada) integrassem essas infraestruturas ao processo de reconversão territorial, implementado a partir da década de 1980. A reconversão consiste num projeto marcante de ordenamento territorial voltado para a criação dos pontos de conexão das redes como alternativa para a atração de capitais, no caso dos transportes.

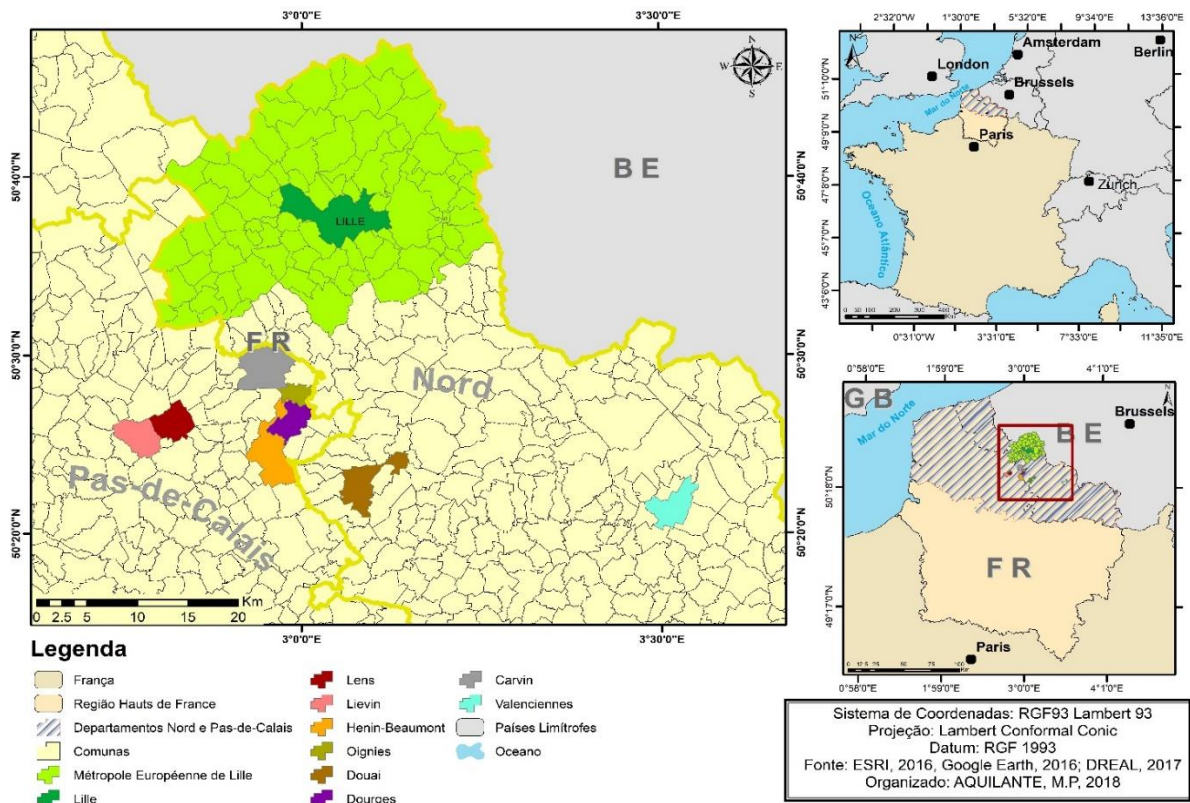
Os departamentos de Nord e Pas-de-Calais possuem um processo histórico de mineração e extração de carvão, atrelado ao processo de criação de núcleos urbanos e de otimização daqueles já existentes. Contudo, no final da década de 1960, a alteração da matriz energética mundial, que passou a se basear na extração de petróleo em detrimento do carvão, afetou profundamente Nord e Pas-de-Calais. Essas regiões, que haviam se moldado e se especializado na extração de carvão, tanto em termos econômicos e de transporte quanto no próprio tecido social, enfrentaram uma crise econômica, social, política e territorial, incluindo a capital regional Lille, centro do poder político e econômico da região. Por consequência, esse processo desencadeou a decadência da lógica das indústrias de carvão, das indústrias de ferro, aço e têxtil, principais fontes de emprego, nas décadas anteriores. Conforme dados do Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), no ano de 2012, Nord-Pas-de-Calais era a terceira região mais afetada pela pobreza na economia, em relação ao percentual da população abaixo da linha da pobreza (16,8%).

Com base nas políticas de reconversão econômica e territorial na região, advindas do Estado francês e em parte da União Europeia (INSEE, 2012), cidades da antiga bacia mineira como Lens, Liévin, Hénin, Carvin, Oignies, Courrières foram envolvidas em um processo que resultou, em primeiro lugar, num forte desenvolvimento das infraestruturas de transportes, a partir das décadas de 1960 e início de 1970, seguido da implantação de áreas de atividades industriais renovadas, como parques empresariais e logísticos modernos. Os objetivos dessas políticas, segundo Dormand (2001), estavam e estão orientados para a reconversão voltada a novas atividades econômicas, em consequência do rompimento da atividade tradicional da extração do carvão.

Além disso, nos eixos das infraestruturas, principalmente das rodovias e autoestradas, por exemplo a A1 (Lille – Paris), houve, e ainda há, um processo maciço de instalação de parques comerciais e de serviços, como lojas e hipermercados de assistência ao longo da rodovia. Esses centros comerciais são estratégias de reconversão territorial presentes na região, em que se verifica a mutação do segmento industrial para o de serviços e para o terciário, como um dos pilares da geração de novos empregos e geração de renda.

Outra estratégia de reconversão na área foi a instalação da Plataforma Multimodal Delta 3, inaugurada em dezembro de 2003. Ela expressa a materialidade das políticas de reconversão territorial advindas do planejamento dos poderes públicos e dos atores locais, em meio ao tecido urbano e social decadente. A Plataforma Logística Delta 3 está localizada entre Dourges e Oignies, cidades que alcançaram prosperidade econômica com a exploração do carvão durante quase todo o século XX. De fato, a

localização geográfica da Delta 3 é um de seus principais atrativos e potencialidades, onde a ação de reconversão territorial é evidente em contraste com o déficit econômico e desemprego. A Delta 3 visa ao desenvolvimento econômico local com base no transporte multimodal, oferecendo uma plataforma logística voltada para a distribuição em escala europeia e atividades de estocagem e de gestão dos estoques em grandes armazéns.



**Figura 2:** Cidades da antiga bacia de mineração e Área Metropolitana de Lille  
**Fonte:** Aquilante, 2018.

Menerault (1998) discute que, durante as décadas de 1980 e 1990, formou-se uma parceria de economia mista na metrópole de Lille, pela qual, em 1994, fundou-se um centro de atendimento terciário, combinando edifícios de escritórios (bancos, finanças, seguro) e o centro comercial. Porém, o aspecto mais importante da parceria foi a construção da estação de TGV e LGV (Gare de Lille-Flandres e Gare de Lille-Europa) que ligou Lille a Paris, Bruxelas e Londres. A composição desses aparatos no espaço foi fundamental para dinamizar e reestruturar a economia local, por meio da utilização da lógica da reconversão dos espaços decadentes oriundos da crise de 1960 (Paris; Mons, 2009). A intersecção das estações de TGV torna obrigatória a passagem em Lille, tornando-a um centro de atração de capital, pessoas e serviços (Jean; Vanier, 2008). E é exatamente esse nó da rede, a “Eurometropole”, que tem atraído investimentos para a cidade, principalmente do terciário, do setor hoteleiro e de negócios para Lille, apostando claramente na atração de capitais via *marketing* territorial moldado pelos atores locais. Segundo Paris e Mons (2009), a metrópole

*lilloise* permite afirmar sua posição de capital regional e aumentar a sua atratividade em relação às novas atividades empresariais e logísticas mediante a presença das infraestruturas viárias e de capitais.

Analisar Nord e Pas-de-Calais e a Bacia Mineira (Figura 2), fortemente impactada pela histórica extração de carvão e sua dependência em relação a esse processo, permite verificar que a rede viária cumpre papel de suma importância na estruturação do espaço, diante do processo de reconversão econômica e territorial, após a crise das indústrias tradicionais. Esse projeto de reconversão, que visa à modificação da associação dessa região à dinâmica das indústrias tradicionais, demonstra a ação dos atores regionais para a implantação de atividades econômicas e comerciais modernas, apoiada pelas redes viárias, as quais demonstram seu papel no ordenamento do território apoiado pelo Estado, como um agente político e econômico ímpar na organização do território.

### **Conclusões**

Mediante a apresentação das duas situações geográficas no Brasil e na França e a fim de atender aos nossos propósitos neste trabalho, entendemos que correlações simples não se adequam ao objetivo de perceber como os diferentes lugares num sistema globalizado podem se conectar ou estabelecer um nexo comum, além das óbvias necessidades do mercado.

Há de se buscar mais profundamente como as estratégias logísticas implementadas assumem características comuns ou se adaptam aos poucos às especificidades das formações territoriais. De pronto, há de se destacar que projetos territoriais nacionais não são iguais e, muitas vezes, a própria diferença de interesses é a razão mesma da aproximação. O caso das políticas de planificação/ordenamento territorial assume para nós uma grande importância, dado que tais políticas funcionam como “ajustes espaciais”, para usar uma conceituação de David Harvey (2005). A instalação de redes de transportes ou de equipamentos urbanos e sua organização ou funcionalidade apresentam-se como possibilidades de participar de um processo de desenvolvimento ou “progresso”, cujos padrões foram se amoldando às necessidades ou ao desenvolvimento técnico nos lugares.

Nesse sentido, é imprescindível trabalhar com essas temáticas levando em consideração as diferentes escalas envolvidas no processo. Necessário se considerar que há um jogo complexo de interações que partem das regiões centrais do capitalismo e que comandam, a partir de suas necessidades, a ordem das demais regiões no mundo. Entretanto, não se pode, por isso, deixar de compreender as forças internas locais e suas respostas a essas imposições ou interesses. As diferentes escalas das dimensões sociais se intercomunicam, ajustando-se conforme fluem os embates internos de cada uma das formações sociais.

Para os casos apresentados neste estudo, pode-se dizer que as tensões internas a cada uma das situações geográficas, ou seja, suas disputas territoriais internas, demarcam a dinâmica dos “ajustes espaciais” que serão implementados ou não ao

longo do processo histórico. Esse enquadramento permite perceber com maior clareza como as diferentes escalas de análise demandam ser articuladas para melhor apreender os processos em curso (*L'emboîtement des échelles*) ou a apreensão do jogo de interesses dos diversos grupos presentes em cada uma das formações territoriais é fundamental. O jogo entre os interesses locais/regionais em relação aos interesses do Estado e/ou os interesses advindos de centros de maior poder econômico, ou político, transparece nas materialidades implantadas ao longo dos diversos momentos históricos até o presente.

A maior dificuldade para os efeitos da análise que fazemos nesta pesquisa é justamente reconhecer essas dimensões, suas características, o *modus operandi* dos grupos envolvidos em cada uma das situações geográficas. O fluxo de vida que envolve as escolhas e as imposições dadas no longo processo da mundialização e que culmina numa globalização econômica extremamente célere desde a segunda metade do século XX até nossos dias.

Tendo em vista essas colocações, entendemos que a região Nord e Pas de Calais, guardadas todas as especificidades, apresenta-se numa situação de correspondência à região do Roteiro da Missão Cruls no Brasil visto que ambas as situações geográficas se encontram numa condição intermediária em vários sentidos. As duas áreas comportam-se como zonas de transição, em primeiro lugar pelo caráter propriamente geográfico, ou seja, como “passagem”, de modo a permitir a interligação entre os centros de maior poder econômico e outras zonas de funcionalidades diversas (portuária, produção pecuária, fornecimento de matérias-primas, etc.). Em segundo lugar, por terem se transformado em zonas de investimento em termos de logística de transportes e de equipamentos urbanos (entendidos aqui no mais amplo sentido, desde equipamentos de saúde pública, universidades, centros tecnológicos, etc.), em processos específicos de modernização.

Em terceiro lugar, há de se considerar que os processos de modernização sofridos sobretudo após a Segunda Guerra Mundial, principalmente na década de 1960, são decorrentes de políticas territoriais estimuladas diretamente pelo poder público estatal (Steinberger; Bruna, 200). Essas políticas (“Reconversão territorial”; “Planos Viários”; “Plano de Cidades Médias”; “Mudança da Capital”) foram implementadas num sentido bastante peculiar de revigoração de áreas deprimidas economicamente.

Finalmente, cabe ainda sinalizar nesse “*jeu d'échelles*” a reprodução da ordem global capitalista em que zonas deprimidas, em especial de caráter intermediário na relação das forças econômicas e políticas, são estimuladas via “ajustes espaciais” no sentido de incrementar os mercados centrais em cada uma das formações territoriais, porém com chances extremamente pequenas de avançar para além de sua condição de intermédio. Nesse jogo, ressalta-se a disputa permanente pelas posições centrais, seja internamente, dentro das formações territoriais, seja no grande jogo do sistema de Estados.

## **Agradecimentos**

Os autores agradecem especialmente o Ms Mauricio Aquilante Policarpo pela confecção cartográfica e por dados levantados para o trabalho ora apresentado.

## **Confidencialidade dos dados**

Os autores declaram que seguiram os protocolos do seu trabalho na publicação dos dados de pacientes.

## **Financiamento**

Trabalho desenvolvido no âmbito do projeto Capes-PrInt – Universidade Federal de Uberlândia, Brasil e Université Polytechnique Hauts-de-France, França – “Logística, Cidades Saudáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)”.

## **Bibliografia**

- Aquilante, M. P. (2019). A logística contemporânea no projeto de modernização territorial: aproximações entre o Roteiro da Missão Cruls e Nord-Pas-de-Calais. Dissertação de Mestrado. Uberlândia-MG, Brasil.
- Aquilante, M. P. & Anselmo, R. C. M. S. (2018). Comparaison des projets territoriaux du Nord, du Pas-de-Calais et du Roteiro da Missao Cruls (Brésil) dans l'optique de la logistique contemporaine. *In* 20èmes Rencontres Internationales en Urbanisme de l'APERAU. 'Que reste-t-il du projet? Approches, méthodes et enjeux communs', Lille, France. Actes du Colloque des 20èmes Rencontres Internationales en Urbanisme de l'APERAU. Lille, France: Université de Lille, v. 1., 393-398.
- Benoit, B. & Saussac, R. (2008). *La France en chiffres* (2th ed.) Paris: Breal.
- Clavé, Y. (2013). *Géographie de la France*. Paris: Ellipses.
- Desjardins, X. (2021). *L'aménagement du territoire* (2th ed.) Paris: Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.desja.2021.01>
- Dias, L. C. (1995). Redes: emergência e organização. *In* Castro, I. E., Gomes, P. C. C., Corrêa, R. L. (eds.). *Geografia: conceitos e temas*. (p. 141-162). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Dias, L. C. (1996). Redes eletrônicas e novas dinâmicas no território brasileiro. *In* Castro, I. E., Gomes, P. C. C., Corrêa, R. L. (eds.). *Brasil. questões atuais da reorganização do território* (pp.115-143). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Dormand, S. (2001). *L'économie du Nord-Pas-de-Calais: histoire et bilan d'un demi-siècle de transformations*. Lille: Presses Universitaires du Septentrion.
- Dupuy, G. (1987). Les réseaux techniques sont-ils réseaux territoriaux?. *In* *L'espace Géographique*, 16-3, 175-184. Disponível em: [https://www.persee.fr/doc/spgeo\\_0046-2497\\_1987\\_num\\_16\\_3\\_4241](https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1987_num_16_3_4241)
- Huertas, D. M. (2014). O papel do transporte rodoviário de carga em Uberlândia, epicentro logístico do setor atacadista-distribuidor. *Revista Sociedade & Natureza*, 26-3, 445-458. <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320140304>

- Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). (2012). La région Nord-Pas-de-Calais structurée autour de neuf espaces. *In* Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). Pages de Profils. 113.
- Lourenço, L. A. B. (2005). A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861). Uberlândia: EDUFU. <https://doi.org/10.7476/9788570785169>
- Menerault, P. (1998). Processus de territorialisation des réseaux: analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale. *NETCOM*, 12(1-3), 161-184.
- Moraes, A. C. R. (2000). Bases da formação territorial do Brasil. O longo século XVI. São Paulo: Anna Blumme.
- Motta, D., Mata, D. (2008). Crescimento das cidades médias. IPEA. Boletim regional e urbano, 1, 33-38. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/5525>
- Paris, D. (2009). Nord-Pas-de-Calais, le défi européen. *In* Y. Jean & M. Vanier, La France: aménager les territoires (pp.148-161). (2 th ed.). Collection U, Paris: Armand Colin.
- Paris, D., Mons, D. (2009). Lille Métropole: Laboratoire du Renouveau Urbain. Paris: Parentheses.
- Raffestin, C. (1993). Por uma Geografia do Poder. São Paulo: Ática.
- Rouget, N. (2017). Hauts-de-France. *In* Laurent Carroué (Ed.). La France des 13 régions. (pp. 46-70). Paris: Armand Colin.
- Souza, R. C. M., Pedrosa, A. S. (2016). De Uberaba a Brasília: comunidades vulneráveis e territórios em reconversão no Roteiro da Missão Cruls. *In* L. Lourenço, (Ed.). Geografia, cultura e riscos: livro de homenagem ao Prof. Doutor António Pedrosa (p.101-151) Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. 3.
- Steinberger M.; Bruna, G. C. (2001). Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. *In* T.A. Andrade; R.V. Serra (Eds), Rio de Janeiro. IPEA. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3081>
- Théry, N. M., Tourneau, F. M., Théry, H., Vidal, L. (2004). Brasilia, quarante ans après. Editions de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine (IHEAL). Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-04563599>

---

*Artigo recebido em / Received on: 14/06/2024*

*Artigo aceite para publicação em / Accepted for publication on: 16/11/2024*

*Physis Terrae - Revista Ibero-Afro-Americana de Geografia Física e Ambiente*

<https://revistas.uminho.pt/index.php/physisterrae/index>