



Matheus Cavalcanti Bartholomeu

**O conceito de eixo enquanto espacialidade social:
compreendendo seus sentidos e sua historicidade**

Tese de Doutorado

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio.

Orientadora: Prof.^a Sandra Lencioni

Rio de Janeiro
Abril de 2021



Matheus Cavalcanti Bartholomeu

**O conceito de eixo enquanto espacialidade social:
compreendendo seus sentidos e sua historicidade**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo:

Prof.^a Sandra Lencioni

Orientadora

Departamento de Geografia e Meio Ambiente — PUC-Rio

Prof. João Rua

Departamento de Geografia e Meio Ambiente — PUC-Rio

Prof. Luciano Ximenes Aragão

Departamento de Geografia — FEBF / UERJ

Prof.^a Regina Helena Tunes

Departamento de Geografia Humana — IGEOG / UERJ

Prof. Rogério Haesbaert da Costa

Departamento de Geografia — EGG / UFF

Rio de Janeiro, 20 de abril de 2021

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da universidade, do autor e da orientadora.

Matheus Cavalcanti Bartholomeu

Bacharel e licenciado (2014) e mestre em Geografia pela PUC-Rio (2016). Foi bolsista INCT/CAPES de Doutorado e bolsista PROSUP/CAPES no mestrado. Atualmente, é professor substituto do Departamento de Geografia Humana do Instituto de Geografia da UERJ (desde 2021) e membro do Núcleo Rio de Janeiro do INCT Observatório das Metrópoles, do Laboratório de Estudos Regionais em Geografia (LERGEO) da USP e do grupo de pesquisa Metropolização, Regionalização e Reestruturação Econômica da PUC-Rio. Foi professor substituto do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da UFF (2018–2019) e editorador da *GeoPUC: Revista da Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio* (2011–2019).

Ficha Catalográfica

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti

O conceito de eixo enquanto espacialidade social : compreendendo seus sentidos e sua historicidade / Matheus Cavalcanti Bartholomeu ; orientadora: Sandra Lencioni. — 2021.

309 f. : il. color. ; 29,7 cm

1. Tese (doutorado)—Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia e Meio Ambiente, 2021.
Inclui bibliografia.

1. Geografia — Teses. 2. Eixo. 3. Teoria e método. 4. História dos conceitos. 5. Circulação. 6. Planejamento. I. Lencioni, Sandra. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Meio Ambiente. III. Título.

CDD: 910

A Valéria, Luís Fernando, Flávia e Luciana, por terem sido minhas
asas nestes últimos anos, mas, quando foi preciso, meu chão.

Agradecimentos

À Prof.^a Sandra Lencioni, pela orientação nos últimos anos, em relação à tese e às diversas coisas da vida. Para além de sua excelência acadêmica, a precisão e o rigor de suas observações científicas sempre acompanharam uma suavidade no trato e na compreensão dos problemas, o que faz dela uma pessoa ainda mais fascinante.

Aos Professores João Rua, Luciano Ximenes, Regina Tunes e Rogério Haesbaert, por aceitarem compor a banca de avaliação desta tese e por suas acuradas críticas e sugestões, imprescindíveis para o desenvolvimento dos temas e questões aqui propostos. Estendo os agradecimentos ao Prof. Luciano, por sua admirável intelectualidade e sua qualidade docente, de quem tive a honra de já ter sido aluno; à Prof.^a Regina, pelos ensinamentos mais do que enriquecedores nas ótimas trocas que temos podido ter e continuaremos tendo; ao Prof. Rogério, de quem tive o privilégio imenso de ter sido colega por um breve período, pela notável contribuição que suas concepções dão à geografia e a esta tese, particularmente; e, com especial carinho, ao Prof. João, pessoa querida em minha vida e professor e orientador brilhante, que sempre tem o que ensinar e uma capacidade inigualável de acolher.

A todos os professores de quem fui aluno e aprendiz durante a longa jornada deste doutorado — Alvaro Ferreira, Beatriz Rufino, José Borzacchiello, Paulo Cesar Xavier Pereira e Regina Célia de Mattos —, pelas valiosas lições, excelentes debates e adorável convivência, tenho todos como exemplos do professor que quero ser. Agradeço também a todos aqueles professores que contribuíram para o avanço dos temas tratados durante minhas pesquisas, nos diversos eventos científicos em que tive a felicidade de encontrá-los, especialmente Jeferson Tavares, João Ferrão, Luiz Cesar Ribeiro, Luiz Fernando Saraiva e Marcelo Ribeiro.

Aos colegas amigos do Laboratório de Estudos Regionais em Geografia (LERGEO) da Universidade de São Paulo (USP) e dos colóquios de orientação — Alexandre Tinoco, Daniel Teixeira, Eudes Leopoldo, Gleice Costa, Jorge França, Juliana Luquez, Leônidas Marques, Lilian Sampaio, Marli de Barros, Michelle Sena, Oséias Silva, Rafael Roxo e Simone Affonso —, pelos muitos debates frutíferos empreendidos e pelo alegre e prestimoso convívio que tivemos nestes anos.

Aos queridos colegas professores e aos igualmente queridos alunos e funcionários do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense (UFF), que me acolheram e me fizeram sentir em casa nos

meses em que lá estive como professor substituto e com os quais tive o prestígio de poder aprender mais do que ensinar, com especial menção a Daniel Sanfelici, Flávia Martins, Juliana Nunes, Rita Montezuma e Sérgio Nunes Pereira. Aproveito para agradecer aos professores e alunos que também têm me recebido de forma muito atenciosa nos últimos dias no Instituto de Geografia (IGEOP) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), meu novo ambiente de trabalho como docente substituto, onde já tenho a certeza de que serei, da mesma maneira, feliz.

A todos do Núcleo Rio de Janeiro do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) Observatório das Metrópoles e do Grupo de Estudos Urbanos e Rurais (URAI) da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), com quem muito aprendi nas reuniões e projetos em que estivemos juntos.

A Marcia Coutinho, cujo auxílio habilidoso, prestatividade e amabilidade foram indispensáveis para levar sem transtornos o dia a dia universitário na PUC-Rio.

Ao Prof. Eric Sheppard, do Departamento de Geografia da Universidade da Califórnia, Los Angeles (UCLA), por ter aceitado a supervisão de meu projeto de pesquisa para doutorado sanduíche, o qual infelizmente não pude levar adiante, mas pela afortunada coincidência de minha aprovação e contratação na UFF.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa de doutoramento concedida por meio do programa de pesquisa do INCT Observatório das Metrópoles, ao qual também agradeço. Também à PUC-Rio, pela bolsa de isenção e demais auxílios concedidos, permitindo a realização deste curso.

Aos bons amigos que a vida acadêmica me deu, pelas discussões estimulantes e o apoio com relação às dificuldades quase sempre compartilhadas, entre eles Bernardo Agueda, Felipe Tavares, Frederico Montanari, Gabriel Lima, Horacio Pizzolante, Maira Magnani, Marcela Dametto e Pedro Ivo Fajardo. Do mesmo modo, aos amigos de fora da universidade, em Juiz de Fora, no Rio de Janeiro e em São Paulo, pelo apoio de sempre e pela paciência com minhas frequentes ausências.

Com o maior afeto do meu coração, a minha mãe, Valéria, meu pai, Luís Fernando, minha irmã, Flávia, e minha namorada Luciana, além de minha família e todos que me deram suporte. Obrigado por tudo. Não há o que eu possa dizer que expresse a gratidão e a emoção que senti ao escrever estas palavras.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) — Brasil — Código de Financiamento: 001.

Resumo

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti; Lencioni, Sandra. **O conceito de eixo enquanto espacialidade social**: compreendendo seus sentidos e sua historicidade. Rio de Janeiro, 2021. 309 p. Tese de Doutorado — Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O objetivo deste trabalho é compreender criticamente a história do conceito de eixo como referente a uma espacialidade social, elucidando sua gênese e seu devir pela investigação das trajetórias de seus principais sentidos e funções. Trata-se de um conceito cada vez mais pertinente para a geografia e as demais ciências preocupadas com o espaço social, porque permite compreender mais precisamente a relação entre espaço e circulação. Para responder ao problema de pesquisa — Quais são a gênese do conceito de eixo e os fundamentos de seu devir histórico e o que este devir aponta como possibilidades ainda não plenamente realizadas? —, adotamos um cruzamento entre os métodos da história conceitual desenvolvida por Reinhart Koselleck e uma abordagem baseada no método regressivo-progressivo empreendido por Karl Marx e elucidado por Henri Lefebvre e Jean-Paul Sartre. Com base nesse cruzamento, a pesquisa começa por uma reconstituição dos usos e significações recentes de eixo amparada na ideia de que os conceitos podem apresentar sentidos analíticos, sentidos normativos e sentidos da prática. Primeiro, observamos a instrumentalização do conceito de eixo pelo planejamento territorial, ancorada no imperativo da neoliberalização e o imperativo da fluidez. Em seguida, examinamos a influência do conceito normativo de eixo no âmbito científico, percebendo reproduções críticas e acríicas desses sentidos. Todavia, tem havido esforços de ressignificação, transformando-o em um conceito analítico. Os sentidos da prática, por sua vez, tendem a ser mais simples, interpretando o eixo geralmente como uma linha ou uma porção do espaço a ligar duas localidades. Após essa reconstituição, procedemos regressivamente com uma análise, procurando encontrar as condições objetivas que possibilitaram a gênese do conceito de eixo e de corredor, o qual referencia, em geral, a mesma espacialidade. Essas gêneses podem ser identificadas na conceituação e na teorização sobre eixo, desenvolvida por Pierre Pottier em 1963, e na de corredor, feita por Charles F. J. Whebell em 1969. Finalmente, retornamos progressivamente ao presente, iluminando-o com base na

compreensão mais ampla do devir conceitual de eixo ocasionada pelo conjunto das investigações. Nesse sentido, confirmamos nossa tese, enunciada a seguir: O conceito de eixo, em seu sentido de espacialidade social — o qual não deve ser desvinculado do conceito de corredor —, encontra sua gênese na década de 1960 como conceito analítico voltado para compreender determinadas expressões espaciais do desenvolvimento econômico. Seu devir, porém, é marcado por sua significativa instrumentalização pelo planejamento territorial neoliberal, notadamente a partir dos anos 1990, distorcendo os sentidos originais. A difusão dos sentidos normativos desde então tem influência predominante sobre as definições científicas e do senso comum, embora esforços recentes no campo analítico tenham procurado ressignificar o conceito de eixo, dando-lhe maior embasamento teórico, algo que a recuperação das formulações originais pode ajudar.

Palavras-chave

Eixo; teoria e método; história dos conceitos; circulação; planejamento; geografia dos transportes; integração e desenvolvimento; infraestrutura; corredor; eixo de desenvolvimento.

Abstract

Bartholomeu, Matheus Cavalcanti; Lencioni, Sandra (Advisor). **The concept of axis as a social spatiality**: understanding its meanings and its historicity. Rio de Janeiro, 2021. 309 p. Tese de Doutorado — Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The main objective of this thesis is to critically understand the conceptual history of axis as it refers to a social spatiality, elucidating its genesis and its becoming through the investigation of the trajectories of its main meanings and functions. Axis as a concept is increasingly relevant to geography and other sciences concerned with social space since it enables a more precise understanding of the relationship between space and circulation. Our research problem is: What are the genesis of the concept of axis and the fundamentals of its historical becoming and what does this becoming point to in terms of possibilities not fully realised. To solve it, we adopt an interlacement between the methods of conceptual history as developed by Reinhart Koselleck and an approach based on the regressive-progressive method applied by Karl Marx and clarified by Henri Lefebvre and Jean-Paul Sartre. Based on such interlacement, our research begins with a reconstitution of the recent uses and meanings of axis, supported by the idea that concepts can present analytical, normative, and practical senses. First, we observe how territorial planning instrumentalises the concept of axis based on the imperative of neoliberalisation and of fluidity. Then we examine the influence that the normative concept of axis has over the scientific field, noticing critical and acritical reproductions of such meanings. However, there have been efforts of resignification, transforming it into an analytical concept. The practical meanings, in their turn, tend to be simpler, usually interpreting the axis as a line or a portion of space linking two localities. After this reconstitution, we proceed with a regressive analysis, searching for the objective conditions that have enabled the genesis of axis and corridor as concepts, both generally referring to the same spatiality. These geneses can be spotted on the conceptualisation and the theorisation of axis developed by Pierre Pottier in 1963, and of corridor by Charles F. J. Whebell in 1969. Finally, we progressively return to the present time, clarifying it with the help from a broader understanding of the conceptual becoming of axis made possible by the research done. Therefore we confirm

our thesis as it follows: The concept of axis, in its sense of a social spatiality —which shall not be unlinked from the concept of corridor—, finds its genesis in the 1960s as an analytical concept dedicated to understand certain spatial expressions of economic development. Its becoming, however, is marked by its significant instrumentalization done by the neoliberal territorial planning, especially from the 1990s onwards, which distorts its original meanings. Since then, the diffusion of the normative meanings has a prevailing influence over the scientific definitions and those of the common sense. Despite that, recent efforts within the analytical field are trying to reframe the concept of axis, strengthening its theoretical basis, something that the recovery of the original senses may assist.

Keywords

Axis; theory and method; conceptual history; circulation; planning; transport geography; development and integration; infrastructure; corridor; development axis.

Sumário

1. Introdução	19
2. Fundamentações teórico-metodológicas: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva	38
2.1. A história dos conceitos: relações, teorias e método	39
2.2. O método regressivo-progressivo: um percurso crescentemente relevante	57
2.3. Fazendo cruzamentos metodológicos: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva	74
3. O conceito de eixo como instrumento do planejamento territorial: a construção de um paradigma normativo	80
3.1. Considerações introdutórias sobre o planejamento territorial baseado em eixos ou corredores	83
3.2. Algumas experiências pioneiras de planejamento baseado em eixos e corredores	90
3.3. Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento no planejamento territorial no Brasil	100
3.4. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana	123
3.5. A identificação de um paradigma de planejamento territorial: outros exemplos de planos baseados em eixos ou corredores	138
4. Desenvolvimento recente do conceito de eixo na ciência e no senso comum: entre sentidos normativos, analíticos e da prática	153
4.1. O desenvolvimento recente do conceito de eixo nos trabalhos científicos: reproduções ou ressignificações?	155
4.2. Eixo como um conceito da prática: compreendendo seus sentidos socioespaciais hoje e ontem	194
5. O conceito de eixo e os caminhos de sua historicidade: trajetórias desencontradas, encontros a promover	208
5.1. Em busca da gênese do conceito de eixo: espaços de experiência e horizontes de expectativa	210
5.2. O devir do conceito de eixo: significações, distorções, ressignificações, projeções	254
6. Considerações finais	272
7. Referências	283

Lista de figuras

Figura 1: Representação dos momentos do método regressivo-progressivo e seus movimentos de vaivém em relação com os eixos passado–presente e concreto–abstrato	73
Figura 2: Modelos de fluxos, redes, corredores e eixos segundo as concepções do relatório “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur” elaborado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento em 2000	129
Figura 3: Esquema de organização sistêmica da proposição conceitual de “eixo de desenvolvimento” por José Luis Sánchez Hernández	185
Figura 4: Croquis da Memória Descritiva original do Plano Piloto de Brasília, evidenciando o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário de Brasília (DF), elaborados por Lúcio Costa na década de 1950	200
Figura 5: Representação dos quatro estágios de desenvolvimento de John Friedmann em um sistema urbano centro–periferia	220
Figura 6: Mosaico de representações dos cinco estágios do desenvolvimento de corredores segundo Charles F. J. Whebell	250

Lista de mapas

Mapa 1: Eixos de maior densidade de urbanidades no estado do Rio de Janeiro	26
Mapa 2: Eixos de desenvolvimento existentes e futuros indicados no Plano Nacional de Desenvolvimento Físico (NPDP) da África do Sul, de 1975	96
Mapa 3: Áreas metropolitanas, eixos de desenvolvimento e nós de crescimento indicados no Plano Good Hope para a África do Sul, de 1981	99
Mapa 4: Eixos nacionais e continentais de integração originalmente propostos pelo plano plurianual 1996–1999 do governo federal brasileiro	104
Mapa 5: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento constantes no Programa Brasil em Ação, revisão do plano plurianual 1996–1999 do governo federal brasileiro	106
Mapa 6: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento elaborados pelo Consórcio Brasileira entre 1998 e 2000	121
Mapa 7: Delimitação, no ano de 2004, dos Eixos de Integração e Desenvolvimento elaborados pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana	135
Mapa 8: Delimitação, no ano de 2017, dos Eixos de Integração e Desenvolvimento elaborados pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana	136
Mapa 9: Grupos de projetos de infraestrutura do Eixo de Integração e Desenvolvimento do Amazonas segundo a Carteira de Projetos 2017 da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana	137
Mapa 10: Indicação dos corredores nucleares da Rede Transeuropeia de Transportes, em 2013	139
Mapa 11: Corredores Econômicos da Sub-Região do Grande Mekong em 2017	142
Mapa 12: Vetores territoriais da Macrometrópole Paulista (SP) e principais infraestruturas de transporte	147
Mapa 13: Delimitação da região urbana nomeada por Jean Gottmann como Megalopolis	252

Lista de quadros

Quadro 1: Diferenças entre o paradigma tradicional de planejamento infraestrutural e o paradigma proposto pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento no relatório “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”, elaborado em 2000	131
Quadro 2: Caracterização dos “novos espaços ganhadores e emergentes” segundo Inmaculada Caravaca Barroso	190

Lista de reduções e siglas

ADB	<i>Asian Development Bank</i> [Banco Asiático de Desenvolvimento]
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
AM	Amazonas
BCSD	<i>Business Council for Sustainable Development</i> [Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável]
BCSD-LA	<i>Business Council for Sustainable Development — Latin America</i> [Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável — América Latina]
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAF	Corporação Andina de Fomento
CE	Ceará
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
D.C.	Distrito de Colúmbia
DF	Distrito Federal
Dr.	Doutor
EID(s)	Eixo(s) de Integração e Desenvolvimento
ENID(s)	Eixo(s) Nacional(is) de Integração e Desenvolvimento
ES	Espírito Santo
etc.	<i>et cetera</i> [e outros(as)]
EUA	Estados Unidos da América
FHC	Fernando Henrique Cardoso
Fonplata	Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata
GO	Goiás
IIRSA	Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
Inc.	<i>Incorporation</i> [formação de corporação como pessoa jurídica legalmente constituída]
km	quilômetro(s)
Ltda.	Sociedade de Responsabilidade Limitada
MA	Maranhão
Mass.	Massachusetts
Md.	Maryland

MG	Minas Gerais
MT	Mato Grosso
NPDP	<i>National Physical Development Plan</i> [Plano Nacional de Desenvolvimento Físico]
N.Y.	Nova York
ONG(s)	organização(ões) não governamental(is)
p. ex.	por exemplo
PA	Pará
Pa.	Pensilvânia
PAM	Plano de Ação da Macrometrópole Paulista
PPA	plano plurianual
Prof.	Professor
PUC-Rio	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
PWV	Pretória–Witwatersrand–Vereeniging (África do Sul)
RJ	Rio de Janeiro
RS	Rio Grande do Sul
S.A.	Sociedade Anônima
SP	São Paulo
TO	Tocantins
US\$	dólar(es) americano(s)
WBCSD	<i>World Business Council for Sustainable Development</i> [Conselho Mundial Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável]

Notas sobre a redação

1. Esta tese será redigida na primeira pessoa do plural, considerando a coletividade inerente a toda produção de conhecimento, que resulta antes do diálogo contínuo com os mais diversos autores e atores do que da produção solitária de um indivíduo. A primeira pessoa do singular, no entanto, poderá ser empregada excepcionalmente, quando os trechos tratarem de assuntos exclusivamente pessoais, como forma de não prejudicar o entendimento.
2. Todas as citações diretas a obras em língua estrangeira serão apresentadas já traduzidas pelo autor desta tese. Por isso, dispensaremos a indicação de “tradução nossa”.
3. Em citações diretas, os grifos constantes na obra original serão respeitados, dispensando a indicação de “grifo(s) do autor”. Em contrapartida, nossos próprios grifos serão indicados pela expressão “grifo(s) nosso(s)”.
4. Em todas as citações diretas com respeito às quais não indicarmos a página em que o trecho pode ser encontrado na obra referenciada, é porque a publicação original não é paginada.
5. Em citações diretas, eventuais erros tipográficos, sobre os quais tivermos certeza de que não são opções dos autores ou editores, serão corrigidos ao invés de expostos com a interpolação “[sic]”.
6. Em citações diretas, grafias abolidas ou em desuso serão atualizadas conforme o mais recente Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

Nada em rigor tem começo e coisa alguma tem fim, já que tudo se passa em ponto numa bola; e o espaço é o avesso de um silêncio onde o mundo dá suas voltas. Esfera com mares, em azul, que confeçam terras de outras cores. Montanhas se figuram por fieirinhas de riscos. Os rios representam-se a traços, sinuosos menos ou mais. Aí e cada cidade é um centro, pingou ou não em pequenino círculo. Mas, o povoado...

João Guimarães Rosa, *A estória do Homem do Pinguelo*

1. Introdução

A palavra “eixo” tem sido empregada com relativa frequência por pesquisadores das ciências sociais, especialmente da geografia, para caracterizar tanto espaços ou vias de ligação entre duas localidades quanto determinadas porções do espaço alvo de intervenções planejadoras. Também é comum vermos o termo sendo associado a algum processo social, especialmente “desenvolvimento”, no sentido de qualificar dado espaço como *locus* privilegiado de ocorrência de tal processo. Sendo assim, atribui-se a denominação de eixos a espaços que, pelo menos aparentemente, são muito distintos. Isto não necessariamente configura um problema, afinal um mesmo termo pode designar coisas diferentes. Entretanto, a palavra “eixo”, da maneira como tem sido utilizada nessas ciências, raramente vem acompanhada de um sentido claro, algo indispensável a um conceito científico.

Como não possui conceituações bem consolidadas, ou pelo menos elas são relativamente desconhecidas, o uso do termo “eixo” em publicações científicas confunde mais do que esclarece se sua definição é omitida. Assim, fica atribuída aos leitores a livre interpretação de seu significado, o que retroalimenta a dificuldade de se construir coletivamente pelo menos um pouco de entendimento consensual sobre seu significado. Essa indefinição acaba sendo contraproducente, porque um dos grandes trunfos dos conceitos científicos é o estabelecimento de critérios de equivalência entre coisas que permita uma comunicação eficaz entre os pesquisadores. Se as definições são muito voláteis, não se consolida um conceito e não se produz, portanto, rigor científico.

Deve-se notar que estamos falando aqui exclusivamente de eixo sob a perspectiva do espaço social. A palavra possui outras acepções, como a de ideia fundamental, matéria sobre a qual algo se apoia (por exemplo, eixo de um debate); ou acepções relacionadas ao espaço geométrico, como a de linha que divide um corpo em segmentos iguais (por exemplo, eixo de simetria) e a de linha em torno da qual um corpo efetua um movimento de rotação (por exemplo, eixo de rotação da Terra). Estas duas últimas são inclusive utilizadas como conceitos científicos pela geometria e a astronomia, mas não são objeto de nossa investigação aqui. Trataremos especificamente do emprego do conceito de eixo enquanto referente a uma *espacialidade social*. Essa referência não ocorre apenas na linguagem científica, mas

também nas linguagens técnica e coloquial, igualmente sob multiplicidade de sentidos, como a aludida nos parágrafos anteriores.

Apesar da volatilidade das conceituações de eixo em relação a uma espacialidade socialmente construída, acreditamos que há elementos de convergência entre elas que vêm passando despercebidos enquanto tais. Essa desatenção por parte dos pesquisadores do espaço social tem dificultado o aprofundamento da discussão conceitual em torno de eixo, o que mantém vagas as definições. Igualmente danoso é o aparente completo desconhecimento sobre a história do conceito de eixo verificado em muitos de seus usuários, os quais apreendem determinadas definições de maneira acrítica enquanto ignoram outras significações mais frutíferas.

Face a isso, o *objetivo central* desta tese consiste em *compreender criticamente a história do conceito de eixo como referente a uma espacialidade social, elucidando sua gênese e seu devir pela investigação das trajetórias de seus principais sentidos e funções*. Acerca desse objetivo, é necessário precisar o que entendemos por conceito, de modo geral.

Segundo Nicola Abbagnano, *conceito* significa, nos termos mais gerais, “todo processo que torne possível a descrição, a classificação e a previsão dos objetos cognoscíveis” (CONCEITO, 2007, p. 164). Existe um debate profundamente rico sobre a natureza do conceito que remonta pelo menos aos primórdios da filosofia clássica grega cuja história não seria pertinente reconstruir aqui nem saberíamos fazê-lo com a merecida precisão. Em síntese, porém, o problema da natureza do conceito recebeu duas soluções. A primeira identifica o conceito como “a *essência* das coisas, mais precisamente sua *essência necessária*, pela qual não podem ser de modo diferente daquilo que são” (CONCEITO, 2007, p. 164)

Sem querer aqui questionar a validade da primeira solução, amparamos as reflexões desta tese na segunda interpretação sobre a natureza do conceito, segundo a qual ele “é um *signo* do objeto (qualquer que seja) e se acha em relação de *significação* com ele” (CONCEITO, 2007, p. 166). Essa interpretação, altamente disseminada na filosofia contemporânea, leva ao entendimento de que é própria do conceito uma *instrumentalidade*, que pode se revelar por meio de algumas funções principais, de acordo com Abbagnano (CONCEITO, 2007, p. 168), a saber: “*descrever* os objetos da experiência para permitir o seu reconhecimento”; “*classificar* os fatos nos conceitos”; “*organizar* os dados da experiência de modo que se

estabeleçam entre eles conexões de natureza lógica”; e *antecipar* ou *projetar* experiências futuras.

É preciso deixarmos claro que ignoraremos deliberadamente algumas posições que afirmam que os conceitos são exclusivamente filosóficos e que, por conseguinte, as ciências lidariam, na verdade, com pseudoconceitos, como diria Benedetto Croce (1917), ou com functivos, isto é, “funções que se apresentam como proposições dentro de sistemas discursivos”, segundo Gilles Deleuze e Félix Guattari (2013). Talvez fosse até melhor recorrermos ao termo menos problemático de “noção”, para dissipar qualquer impressão de que estaríamos assumindo lados nessa contenda pelo significado do termo “conceito”. Henri Lefebvre, por exemplo, parece assim fazê-lo em diferentes textos (1955; 2011a; 2013), algo que Danilo Volochko (2019) também percebe.

Todavia, temos nossas razões em optar por utilizar o termo “conceito científico”, mesmo cientes de que sua pertinência é uma questão em disputa entre os filósofos. A maior dessas razões se deve à sinonímia entre “conceito” e “concepção”, que compartilham a mesma etimologia. Isso nos faz lembrar que os conceitos são concebidos pelo pensamento humano, não coisas dadas, elementos *a priori*. A consciência desse processo ajuda a repelir a ideologia positivista que almeja que o conceito possa ser o reflexo absolutamente fiel do objeto. Ela também rechaça o idealismo infértil que negligencia a instrumentalidade dos conceitos, igualando-os sempre à essência dos objetos.

Sendo assim, os conceitos devem ser compreendidos como construções sociais, frutos de projetos humanos disputados por interesses diversos. A construção conceitual é sempre determinada por uma historicidade e uma espacialidade não apenas contextuais, mas intrínsecas a esse processo. Além disso, os conceitos, especialmente os científicos, só subsistem dentro de um paradigma e somente têm sentido em relação com teorias que lhes dão sustento, de maneira que são imbuídos de certas visões de mundo em vez de outras. Para Gérard Fourez (1995, p. 108-109), os conceitos “são o resultado de uma decisão epistemológica ou teórica, que operou uma ruptura em relação à utilização vaga do termo”. A propósito, cabe mencionar que o conceito e o nome que o indica não são a mesma coisa, “já que diferentes nomes podem exprimir o mesmo conceito ou diferentes conceitos podem ser indicados [...] pelo mesmo nome” (CONCEITO, 2007, p. 164).

Ao fugir do objetivismo positivista e afirmar que os conceitos são constructos sociais não queremos cair no extremo oposto, como se advogássemos por um subjetivismo paralisante. De acordo com Fourez (1995, p. 47-52), os objetos não são independentes do contexto cultural, ou seja, não são objetividades absolutas. Por outro lado, eles tampouco são subjetividades absolutas, isto é, construções do pensamento individual, pertinentes somente a cada sujeito isolado e existentes como objetos apenas na mente. A objetividade é, portanto, ela mesma uma instituição social, porque não é absoluta, mas relativa à linguagem e a um conjunto de convenções determinadas pela atividade dos sujeitos, ou, em outras palavras, por uma *intersubjetividade*.

Poder-se-ia também introduzir aqui a noção de “*sujeito científico*”, entendendo por isto o conjunto de atividades estruturantes ligadas a uma abordagem científica determinada sobre o mundo, a fim de produzir o “objeto científico” a ser estudado. Pode-se dizer que existe um “sujeito científico” particular para cada disciplina, ligado ao que chamaremos de “paradigma”, ou “matriz disciplinar” da disciplina [...] [Esse “sujeito”] é o conjunto de regras estruturantes que dão à disciplina seus objetos. É claro que esse conceito de “sujeito científico” não remete a um ou vários indivíduos, mas a uma maneira socialmente estabelecida de estruturar o mundo. (FOUREZ, 1995, p. 52)

Em nossa proposta de compreensão conceitual, pois, estamos lidando com a significação de um objeto designado principalmente pelo nome “eixo”. Como a exposição de nossas investigações revelará, no âmbito técnico, seu significado tem sofrido modificações no curso da própria experiência prática de planejamento territorial. No âmbito científico, contudo, há relativamente poucas contribuições teóricas recentes e o debate tem sido tímido na atualidade, apesar da constatação de algumas teorizações bastante enriquecedoras em meados do século XX. Sendo assim, hoje em dia, a validade intersubjetiva do conceito entre as ciências que se ocupam de uma problemática espacial poderia, se fôssemos rígidos, ser alvo de contestação. Um de nossos intuitos é, também, aprofundar este debate, desvelar importantes contribuições de definições previamente ou correntemente propostas e apontar alguns possíveis caminhos para um uso mais enriquecedor do conceito de eixo.

Acreditamos, com os parágrafos acima, termos podido esclarecer, pelo menos inicialmente, o que devemos entender por conceito. A propósito, o emprego do conceito de eixo não é um elemento particularmente novo de minha trajetória de pesquisa acadêmica. Já o empreendo, embora não tendo dado a centralidade que lhe dou agora, há aproximadamente uma década. A origem da relação investigativa que mantive com espacialidades que poderiam ser categorizadas como eixos remete a

minha época de estudante dos cursos de bacharelado e licenciatura em Geografia, na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Nasci e vivi boa parte de minha vida em Juiz de Fora (MG), cidade onde ainda residem meus pais e outros familiares. Quando me mudei, por ocasião de meus estudos de graduação, para o Rio de Janeiro (RJ), passei a realizar frequentes viagens de ônibus entre essas duas cidades. Essas oportunidades me permitiram treinar o olhar geográfico para as transformações espaciais que podia perceber no percurso. Além disso, as viagens me despertaram o desejo de compreender o que havia acarretado tais transformações e o desejo de descobrir como fora em outros tempos este caminho familiar. Essas viagens corresponderam para mim — e, de certo modo, continuaram correspondendo, já que permaneci realizando-as pelo menos até a entrega desta tese¹ —, àquilo que anos depois eu leria em um livro de Rémi Hess a respeito das experiências de Henri Lefebvre:

[...] Lefebvre viveu a *viagem como um momento de instrução, de concepção e de produção de intuições*. Viagem, a princípio, não se trata das “grandes viagens”. Antes de circular pelo mundo todo, Lefebvre pôs-se a viajar em torno de seus “pontos fixos” (Navarrenx²). Ele viajou pelos Pireneus, na montanha. O essencial é a curiosidade intensa que acaba provocando a intuição. Essa curiosidade permite uma variedade na maneira de abordar os objetos. De acordo com o momento, aprender ocorre pelos livros, pela palavra ou pelo olhar. Isso depende da conjuntura, como diria Lefebvre. (HESS, 1998, p. 179-180, grifo nosso)

Como *momentos de instrução*, as viagens me serviram para desenvolver o olhar geográfico, como já destacado, mas também para tornar possível a apreensão de processos ou fenômenos que provavelmente se omitiriam senão pela ida a campo. Jean Tricart (2017, p. 313-314) comenta os aspectos didáticos — em outras palavras, instrutivos — da atividade de campo, ao salientar sua importância para: a experimentação de variadas situações, o que auxilia os geógrafos na tarefa de discernir e atribuir conceitos ao que se percebe; a precisa correlação e confrontação entre o que se apresenta aos olhos no campo e as representações desse espaço, tais como mapas, fotografias, imagens de satélite, entre outras; a correta interpretação e o correto tratamento dos dados resultantes dessa correlação; e a elaboração, modificação ou rejeição de teorias e modelos.

¹ Embora a frequência referida tenha sido drasticamente reduzida a partir de março de 2020, em sintonia com as quarentenas e medidas de contenção de fluxos de pessoas requeridas para refrear o ritmo de contágio da doença infecciosa pandêmica causada pelo coronavírus da síndrome respiratória aguda grave 2.

² Comuna no extremo sudoeste da França, em meio à Cordilheira dos Pireneus, a qual Henri Lefebvre habitou durante boa parte da vida.

Como *momentos de concepção* — e aqui me refiro à concepção de um projeto de pesquisa, sem querer negligenciar outros sentidos dessa palavra —, tais viagens me aguçaram a curiosidade de entender as razões das transformações que eu podia perceber e de descobrir como este espaço, que eu percorria com frequência, também havia se transformado antes mesmo de eu percorrê-lo. Estudar geografia me permitiu e me convidou a transformar essa curiosidade em problema investigativo e a conceber o objeto de um amplo projeto de pesquisa que desenvolvi durante minha graduação e meu mestrado, também cursado em Geografia na PUC-Rio. O objeto? A produção do espaço que liga as cidades do Rio de Janeiro e Juiz de Fora, o qual decidi chamar de *eixo Rio de Janeiro–Juiz de Fora*.

Por fim, as viagens enquanto *momentos de produção de intuições* despertaram em mim justamente o tino de adotar o termo eixo para designar esse espaço de ligação entre as cidades supracitadas. Como explica Carl Gustav Jung (1976, p. 428), a “intuição procura descobrir possibilidades no objetivamente dado”. Ela não se trata somente de uma função reativa ao objeto, mas também de um processo ativo de apreensão e conformação do objeto (p. 427). Porém, a “intuição [...] apenas fornece a imagem ou vidência de referências e relações que seria impossível obter através de outras funções ou que só se conseguiriam recorrendo a complicados rodeios.” (p. 427) Nesse sentido, nossa intuição quanto a qualificar o espaço de ligação entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora como um eixo provavelmente se apoiou, em utilizações usuais da palavra “eixo” como espacialidade social pelo senso comum.

Contudo, por ser uma “função da percepção inconsciente” (JUNG, 1976, p. 426), o processo intuitivo demanda um exame posterior para identificar, dentro daquilo que foi atribuído ao objeto pela intuição, o que foi percebido e o que de fato nele havia (p. 427). Por um lado, com relação às acepções coloquiais de eixo, enxergamos algumas semelhanças óbvias com o espaço de ligação entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora, intuído como eixo. Entre essas semelhanças encontram-se a ideia de ligação entre duas localidades e a presença de uma ou mais vias de transporte, aspectos que veremos no item 4.2. Por outro lado, a intuição carrega uma obscuridade fecunda precisamente por oferecer uma infinidade de possibilidades ocultas, derivadas de relações inconscientemente feitas que ainda não estão esclarecidas e às quais a consciência deve se dedicar em descobrir se deseja enriquecer as concepções sobre o objeto observado.

É neste sentido que Hess (1998, p. 179-180) afirma o valor da intuição, como citado anteriormente. Decerto, nem ele nem nós estamos aqui querendo dizer que a intuição é a única ou mesmo a principal forma de compreensão das coisas, mas que ela, repetimos, “permite uma variedade na maneira de abordar os objetos” (p. 180) que não deveria ser negligenciada.

No ambiente universitário propriamente dito, também posso apontar meu primeiro contato com o conceito e com a pesquisa de objetos denominados como eixos durante minha graduação. Ele ocorreu quando ingressei, em meados de 2011, no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC) do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), como pesquisador estudante em um projeto coordenado pelo Prof. Dr. João Rua no Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio. Este projeto buscava analisar o que ele identificava como os eixos de maior adensamento de urbanidades no rural no estado do Rio de Janeiro, a partir de um entendimento de urbanidades no rural, em síntese, como “todas as manifestações materiais e imateriais com caráter inovador (nem sempre de origem urbana ou metropolitana, embora influenciadas por essa origem) em áreas rurais, sem que, por isso, fossem identificados tais espaços como urbanos” (RUA, 2007, p. 272).

Os eixos identificados por Rua se basearam na verificação da efetiva ocorrência de maior densidade de urbanidades no rural nos assim denominados “macro-eixos do desenvolvimento” constantes no plano plurianual relativo às diretrizes, aos objetivos e às metas referentes às ações e projetos da administração pública estadual do Rio de Janeiro para o período de 1996 a 1999. Tal verificação resultou na constatação de cinco eixos de maior adensamento de urbanidades (mapa 1), sendo quatro que se expandem a partir da Região Metropolitana do Rio de Janeiro — um pelo litoral norte, passando por Cabo Frio e indo até Macaé e cada vez mais além; outro, pelo litoral sul, que cruza Angra dos Reis até Paraty, quase chegando ao litoral norte paulista; um terceiro, seguindo a direção geral da Rodovia Washington Luís (BR-040), atravessando Petrópolis e encontrando Três Rios, a partir de onde poderia alcançar Minas Gerais; e o quarto, que atinge Resende pela rota da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), já bem próximo à divisa com o estado de São Paulo, mas que também se ramifica na altura de Volta Redonda e Barra Mansa acompanhando o médio vale do Rio Paraíba do Sul rumo a Barra do Piraí — e um que atravessa a região serrana do estado, de Piraí, onde praticamente encontra o eixo da

Rodovia Presidente Dutra, a Bom Jardim, passando por Petrópolis, Teresópolis e Nova Friburgo (RUA, 2011, p. 26-27).



Mapa 1: Eixos de maior densidade de urbanidades no estado do Rio de Janeiro — Fonte: Rua (2011, p. 26), adaptado.

Entre esses eixos, debrucei-me na iniciação científica mais detidamente sobre o chamado eixo da Rodovia BR-040. Essa é uma rodovia federal radial que parte de Brasília (DF) em direção a Belo Horizonte (MG), a sudeste, e daí segue para o Rio de Janeiro (RJ), a sul, passando por Juiz de Fora (MG). Em território fluminense, a rodovia atravessa os municípios de Comendador Levy Gasparian, Três Rios, Areal, Petrópolis e Duque de Caxias, até terminar na capital, mas a maior densidade de urbanidades no rural identificada por Rua ocorre entre Três Rios e Duque de Caxias. Essa rodovia, que é a principal rota entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora, já era por mim conhecida e percorrida rotineiramente, como comentamos.

A coincidência entre o eixo pesquisado pelo Prof. Rua e parte do trajeto habitual das minhas viagens contribuiu para a transformação da pesquisa de iniciação científica em trabalho de conclusão do curso de bacharelado e licenciatura em Geografia, orientado por este professor e concluído no fim de 2013

(BARTHOLOMEU, 2013). No entanto, foram feitas algumas alterações significativas quanto ao objeto das duas investigações. Enquanto na iniciação científica dedicara-me às urbanidades no rural e seu adensamento, no trabalho de conclusão pesquisei as transformações espaciais percebidas através das relações entre natureza e sociedade, com destaque para o papel da técnica, no período compreendido entre 1861 e 1928, naquilo que decidi caracterizar como o eixo de urbanização Rio de Janeiro–Juiz de Fora. Neste trabalho de conclusão de curso, contudo, o conceito de eixo foi meramente definido como *fração do espaço que liga duas localidades entre si*, ou seja, as duas cidades assinaladas. Esta fração do espaço, no caso, estaria, além disso, marcada pelo processo de urbanização.

Essa definição de eixo adotada é certamente menos reducionista que as definições que o tomam como projeção de uma linha ou de um conjunto de linhas sobre o espaço, entendimento tal que confunde o eixo com a via ou as vias nele contidas. Mesmo assim ela se trata de uma compreensão bastante básica e que não representa muito avanço em comparação com as acepções coloquialmente mais óbvias, como veremos no item 4.2. Essa decisão foi pautada possivelmente pelo receio em ter de empreender um debate teórico mais exigente e por uma impróspera teimosia minha em relação à excelente orientação que tive do Prof. João Rua, que sempre me incentivou a buscar apreender o espaço em sua complexidade. Ter-me contentado com esse entendimento também representou uma restrição do leque de possibilidades aberto pelo processo intuitivo, quando primeiro atribuí o termo “eixo” ao objeto pesquisado.

Minha entrada no mestrado em Geografia da PUC-Rio, em 2014, exigiu-me novo esforço de elaboração de pesquisa, com relação à qual optei por dar certa continuidade às investigações realizadas durante a graduação. Por isso, mantive como empiria o eixo de urbanização Rio de Janeiro–Juiz de Fora, mas ampliei o período histórico analisado até 1980. A grande novidade, além do período abrangido, foi a incorporação da teoria do desenvolvimento geográfico desigual à interpretação das transformações espaciais. Sendo assim, a dissertação de mestrado resultante (BARTHOLOMEU, 2016), também orientada pelo Prof. João Rua, objetivou analisar as principais transformações espaciais no e do eixo em questão que se configuraram como desenvolvimentos geográficos desiguais entre 1861 e 1980.

O desenvolvimento da pesquisa durante o mestrado apontou aspectos da espacialidade em eixo ignorados pela definição mais modesta do conceito que até

então havíamos adotado. Em decorrência disso, sentimos a necessidade de tornar essa conceituação mais bem elaborada. A tentativa de abranger outras características e captar uma maior complexidade resultou, sinteticamente, na seguinte definição, edificada sobre a anterior e não em substituição a ela:

Para nós, o eixo se configura como um espaço de ligação entre dois lugares, com significativo fluxo de capitais, pessoas, mercadorias, informações etc. Um eixo geralmente contém uma ou mais formas alongadas que lhe indicam o sentido geral e por onde correm a maior parte dos fluxos, podendo ser rodovias, ferrovias, rios, canais, entre outras. No entanto, o eixo não pode se reduzir a essas formas: ele também abrange as áreas adjacentes a elas que são direta ou indiretamente influenciadas por sua presença concentradora de fluxos, além de abranger seus pontos terminais, os quais principalmente o definem. Sendo assim, mesmo com a alteração no traçado das formas concentradoras de fluxos, com a eliminação de algumas e/ou o surgimento de outras, o eixo permanece se os fluxos ainda ocorrem com significância entre os pontos terminais, pois são eles, acima de tudo, que lhe dão sustentação. Dessa maneira, podemos depreender que os pontos intermediários de um eixo dependem muito mais dele, no tocante aos fluxos que ali se realizam, do que seus pontos terminais; e que diferentes lugares podem se configurar simultaneamente como pontos terminais ou intermediários de diversos eixos diferentes, numa espécie de organização em rede. (BARTHOLOMEU, 2016, p. 23)

Ao definir eixo desta maneira, procuramos nos distanciar definitivamente de duas concepções simplistas: a primeira é a que considera o eixo como uma simples forma linear sobre o espaço; a segunda é a que o enxerga como mero objeto da ação planejadora ou ordenadora do espaço. Em uma publicação posterior (BARTHOLOMEU, 2017), dedicamo-nos a dar maior densidade teórica a essa conceituação, desenvolvendo mais cada um de seus pontos com base nas pesquisas efetuadas e acrescentando ainda uma ou outra coisa.

Este contato mais próximo com o conceito de eixo nos revelou a pequena quantidade de textos dedicados a discuti-lo do ponto de vista teórico ou mesmo que fizessem essa discussão ao menos marginalmente. Não só isso pôde ser verificado, como também o fato de que é ainda menor o número de obras que se preocupam em realizar um exame histórico da evolução deste conceito que nos parece cada vez mais caro à problemática espacial.

Antonio Carlos F. Galvão e Carlos Antônio Brandão (2003), além de Jeferson Cristiano Tavares (2016), são alguns dos que melhor documentam como a proposta de eixos de integração e desenvolvimento foi posta em prática no Brasil ou, no caso de Tavares, também em outras escalas, mas sob a influência da política de planejamento brasileira. Com relação às origens mais gerais do conceito de eixo de desenvolvimento, Eko Budi Santoso, Heru Purboyo e Dewi Sawitri (2012), somados a David Ramos Pérez e Joana Maria Seguí Pons (2015), fazem um levantamento

pertinente. Entretanto, apesar de intensa procura, fomos incapazes de encontrar quem houvesse escrito sobre o desenvolvimento histórico do conceito de eixo entendido mais amplamente, isto é, não de forma restrita à noção de eixo de desenvolvimento.

Esse fato nos revela uma lacuna que precisa ser preenchida para que novas pesquisas que venham a usar o conceito de eixo não tenham que tatear no escuro ao tentar interpretá-lo. O conhecimento dos sentidos e da filiação de cada conceito na história é o que permite que um trabalho possa situá-lo corretamente em uma linha de raciocínio teórico. Ademais, esse conhecimento serve, inclusive, para poder embasar melhor eventuais críticas e ressignificações da conceituação, a fim de ampliar o leque de intencionalidades que podem estar por trás do emprego do conceito em questão.

A tomada de consciência dessa lacuna nos motivou a compreender a trajetória histórica do conceito de eixo para além de seu sentido como eixo de desenvolvimento, embora certamente incluindo-o, devido à enorme relevância que este sentido tem. Sendo assim, podemos definir como o *objeto* investigativo da pesquisa que resulta nesta tese *o conceito de eixo considerado no seu sentido socioespacial³ e sua história como conceito da prática, conceito normativo e conceito analítico*.

Afirmar que queremos investigar a história de um conceito não significa que nos comprometeremos com uma descrição pura e simples da cronologia dos usos deste conceito, o que seria uma compreensão muito limitante de história. Na verdade, a referência à história conceitual é a referência a uma corrente de pesquisa no campo da historiografia encabeçada por Reinhart Koselleck. Segundo Tereza Cristina Kirschner (2007, p. 50), mais “do que um método a ser aplicado ou uma disciplina autônoma, a História dos Conceitos seria um instrumento complementar e necessário para a interpretação histórica”. Essa abordagem é de grande valia para nós não só por ser capaz de situar com precisão os usos conceituais numa temporalidade que não demanda ser linear, mas, conforme François Dosse (2007, p. 258)

³ O adjetivo “socioespacial” se reporta, como provavelmente é sabido pelos leitores, à dimensão social do espaço. Todavia, a posição deste autor é de que esse adjetivo é pleonástico, já que entendemos que o espaço é sempre produzido socialmente. Não haveria, portanto, qualquer prejuízo em substituir este termo simplesmente pelo termo “espacial”, afinal este mesmo já conteria uma dimensão social intrínseca. Contudo o emprego de “socioespacial” neste momento, se justifica: como a palavra “eixo” possui algumas acepções que fazem referência ao espaço absoluto, cartesiano, tais quais eixo de simetria e eixo de rotação, omitir a partícula “socio-” poderia causar confusões desnecessárias entre estes significados de eixo e os significados ligados à dimensão social que queremos explorar.

salienta, porque também consegue revelar o caráter instrumental dos conceitos e como eles são estruturados por determinados estados de coisas ao mesmo tempo que os estruturam.

O item 2.1 será devotado a esclarecimentos teóricos e metodológicos sobre a história dos conceitos que compuseram o fundamento de nossas investigações. Portanto, não nos aprofundaremos no debate sobre ela neste momento. Porém, cabe adiantarmos uma citação a Koselleck para que não restem dúvidas da importância que a compreensão histórica acerca do conceito de eixo possui, esperando que seu uso possa se tornar doravante mais rigoroso e elucidativo:

[...] dessa maneira, é possível que [...] estabeleçamos um grau de *controle semântico* sobre o uso da linguagem (política e social) hoje em dia. O tanto que significados contemporâneos indesejáveis ou arbitrários se impuseram sobre significados mais antigos das palavras pode agora ser determinado. Recuperar o contexto e os significados históricos das palavras iluminará as expressões e *slogans* da atualidade. As definições não precisam mais continuar a-históricas ou excessivamente abstratas por causa da ignorância sobre o que elas podem ter significado no passado. Elas agora podem levar em consideração a abundância ou a pobreza tradicional dos significados dos conceitos. A exposição a experiências que então pareciam distantes e estranhas pode aguçar a consciência do presente; esse esclarecimento histórico pode conduzir a um discurso político mais iluminado (KOSELLECK, 2011, p. 16)

Antes de prosseguirmos, cabe esclarecer ainda outra coisa que aparece na redação de nosso objeto de pesquisa. Trata-se da distinção entre *conceito da prática*, *conceito normativo* e *conceito analítico*. Advogamos que todo conceito pode se expressar nessas três dimensões, ainda que geralmente seja mais evidente em uma delas. Isso não é diferente com o conceito de eixo, aqui examinado a partir da posição científica de um geógrafo, mas que historicamente guarda forte relação com o sentido normativo do planejamento, como evidenciaremos no item 3.

De acordo com Rogers Brubaker e Frederick Cooper (2000, p. 4), as ciências sociais como um todo lidam com termos-chave que “são ao mesmo tempo categorias da *prática* social e política e categoria da *análise* social e política”. Os autores explicam:

Por “categorias da prática”, com base em [Pierre] Bourdieu, queremos dizer algo semelhante àquilo que outros chamaram de categorias “nativas” ou “populares” ou “leigas”. São categorias da experiência social cotidiana, desenvolvidas e empregadas por atores sociais comuns, em distinção às categorias distantes do campo da experiência [*experience-distant categories*] usadas por analistas sociais. Preferimos a expressão “categorias da prática” às alternativas, porque enquanto estas implicam uma distinção relativamente aguda entre as categorias “nativas” ou “populares” ou “leigas”, de um lado, e as categorias “científicas”, de outro, conceitos como “raça”, “etnia” ou “nação” são marcados por uma conexão íntima recíproca e por influência mútua entre seus usos práticos e analíticos. (BRUBAKER; COOPER, 2000, p. 4)

A real influência de Pierre Bourdieu sobre essas definições de Rogers Brubaker e Frederick Cooper é algo difícil de mensurar, já que estes não citam nenhuma obra específica de Bourdieu ao falarem de categorias da prática e categorias analíticas. Bourdieu também não recorre a esses termos em seus escritos. Sendo assim, parece-nos mais que Brubaker e Cooper se inspiraram em Bourdieu do que desenvolveram suas ideias diretamente a partir dele. De qualquer forma, é instrutivo recorrer ao pensamento do sociólogo francês. O nome “categorias da prática” parece fazer um aceno à concepção de senso prático de Bourdieu. Segundo ele (1994), os sujeitos são dotados de um senso prático, que é um

sistema adquirido de preferências, de princípios de visão e de divisão (o que geralmente chamamos de gosto), de estruturas cognitivas duráveis (que são essencialmente o produto das estruturas objetivas) e de esquemas de ação que orientam a percepção da situação e a resposta adaptada.

A noção supracitada de estruturas cognitivas duráveis se aproxima do que Bourdieu, em outra obra (2001, p. 301), diz a respeito das categorias de percepção do mundo social, as quais seriam produzidas por meio da incorporação das estruturas objetivas do espaço social, o que, por sua vez, se aproxima da definição de Brubaker e Cooper para categorias da prática, em que pese o quê estruturalista bourdieuano. Além disso, Bourdieu (p. 281) fala em “categoremas do senso comum, emblemas ou estigmas” e em “princípios práticos do julgamento cotidiano”, justapondo-os aos “critérios logicamente controlados e empiricamente fundados da ciência”, o que revela seu próprio reconhecimento de uma distinção similar à verificada pelos dois outros autores mencionados.

Assumindo aqui a pertinência de sinalizar que a discussão sobre categorias da prática é presente na obra de Bourdieu — ainda que sob outros nomes, como categorias de percepção do mundo social e categoremas do senso comum, e com uma ou outra pequena diferença —, acreditamos que valha ainda discutir dois aspectos. Em primeiro lugar, “as classificações práticas são sempre subordinadas às funções práticas e orientadas à produção de *efeitos sociais*”, de modo que as representações práticas “podem *contribuir para produzir* o que aparentemente elas descrevem ou designam, isto é, a *realidade objetiva*” (BOURDIEU, 2001, p. 281). Em segundo lugar, as categorias da prática podem fazer com que os sujeitos tendam a aceitar o mundo social tal como se acostumaram a percebê-lo, alheando-o de si, o que obstaculiza atos de rebeldia, de proposição de possibilidades diferentes, até mesmo antagônicas (p. 301).

Conforme defende Adam Moore (2008, p. 207), o uso científico de termos que são tanto categorias da prática quanto categorias da análise não é algo que em si carregue problemas. Todavia, no caso de muitos desses termos, suas concepções práticas são constituintes irrevogáveis da própria maneira pela qual os cientistas sociais interpretamos cotidianamente o mundo fora da esfera do pensamento analítico. Isso torna difícil a tarefa de separar os dois entendimentos e, não raro, as categorias da prática tendem a ser reificadas por cientistas sociais durante o fazer científico, isto é, tomadas como entidades essenciais e naturais, inquestionáveis e dadas de antemão. Segundo Rogers Brubaker e Frederick Cooper (2000, p. 5), os cientistas sociais devem procurar explicar como categorias da prática “podem se cristalizar, em certos momentos, como uma realidade poderosa e convincente. Porém, é preciso evitar *reproduzir* ou *reforçar* de maneira não intencional essa reificação ao adotar acriticamente categorias da prática como categorias da análise”.

Brubaker e Cooper (2000) desenvolvem essa discussão sobre categorias da prática e categorias da análise a partir de termos que, nas ciências sociais, adentram ou tangenciam questões que poderíamos chamar de identitárias. Esses termos são os já mencionados “raça”, “nação”, “etnia”, além de “cidadania”, “democracia”, “classe”, “comunidade” e “tradição”, por exemplo (p. 4). Por lidarem com a própria identidade dos sujeitos, percebe-se mais rapidamente como esses termos convivem com a duplicidade de serem ao mesmo tempo categorias analíticas e da prática. Todavia, há diversos outros termos usados pelas ciências sociais em geral e pela geografia em particular que também podem ser interpretados dessas duas maneiras. O próprio Bourdieu (2001) trata do termo “região” para ilustrar tal caráter, enquanto Moore (2008) elenca “escala” e “lugar”, entre outros. Nossa percepção é de que o termo “eixo” também ocupa um lugar, ainda que mais modesto, neste rol.

Rogério Haesbaert (2014a, p. 111-112) também incorpora a discussão sobre categorias da prática e da análise em suas discussões sobre o termo “região”, absorvendo o alerta contido em Adam Moore a respeito do perigo da reificação. Entretanto, Haesbaert, em outra ocasião (2014b, p. 31), oferece ainda uma terceira modalidade de categoria, a integrar o conjunto com as categorias da prática e as categorias analíticas: trata-se da categoria normativa. Esta “tem como objetivo primeiro indicar um caminho, tem um caráter mais propositivo que analítico, como nos conceitos de região e território utilizados pelo Estado enquanto agente planejador” (p. 31). Igualmente ao já dito no parágrafo anterior, também enxergamos no termo

“eixo”, mas aqui com ainda mais clareza, uma dimensão normativa, entendida segundo a concepção de Haesbaert.

Até o momento, reproduzimos as noções de Rogers Brubaker e Frederick Cooper de maneira fiel e por uma tradução literal como *categorias* da prática e da análise. O termo “categoria” é também o termo replicado por Adam Moore. No entanto, essa escolha pode suscitar inúmeros questionamentos com relação a sua pertinência, já que a concepção do que se trata uma categoria é objeto de intensos debates filosóficos e epistemológicos. Nicola Abbagnano (CATEGORIA, 2007) detalha pelo menos quatro vertentes do entendimento acerca disso, ainda que mencione outras: uma realista, com representantes na filosofia clássica helênica, como Platão, Aristóteles e os estoicos; a tradição de Immanuel Kant, que ainda prevalece na filosofia contemporânea; a concepção do idealismo romântico, especialmente por meio de Georg Wilhelm Friedrich Hegel; e a doutrina de Martin Heidegger, diametralmente oposta às compreensões hegelianas.

No fim das contas, o que parece é que Brubaker e Cooper, assim como Moore utilizam, na verdade, o termo “categorias” com um significado um tanto mais simples do que seus diversos sentidos filosóficos, sem que queiram entrar nessa discussão. Sendo assim, para eles, uma categoria parece ser compreendida como um signo para dar a conhecer determinado aspecto da realidade, o que se assemelha muito à definição de “conceito” à qual nos filiamos nesta tese, já elucidada nesta introdução.

Cremos que esta percepção também é compartilhada por Rogério Haesbaert, que não se furta a intercambiar os termos “categoria” e “conceito” ao escrever sobre as categorias — ou conceitos, portanto — da prática, analíticas e normativas (2014a, p. 112, 2014b, p. 31). Ainda outro autor, Loïc J. D. Wacquant (1997, p. 222-223), embora não empregue exatamente os termos “categoria da prática” e “categoria da análise”, mas partilhe das mesmas ideias relacionadas a eles, não hesita em usar praticamente de forma indistinta as palavras “categoria”, “noção” e “conceito”. Amparado por esses autores e a partir do entendimento de que o eixo é um conceito, anunciamos que privilegiaremos, nesta tese, o uso dos termos “conceito da prática”, “conceito normativo” e “conceito analítico”, em vez de falarmos em modalidades de categorias.

A partir dessas elucidações e do já enunciado objetivo central da tese, nos deparamos então com duas questões basilares que se transformam em nosso

problema de pesquisa: Quais são a gênese do conceito de eixo e os fundamentos de seu devir histórico e o que esse devir aponta como possibilidades ainda não plenamente realizadas? Este problema implica em reconhecer a história conceitual é marcada por uma gênese do conceito que pode ser identificada no passado e por um devir não exatamente linear, que, por sua vez, contém possibilidades que podem ou não vir a se realizar. Tornaremos a falar sobre todos esses pontos, esclarecendo-os, no item 2.

A pesquisa, no seu desenrolar, dará respostas a muitas outras questões além dessas que compõem nosso problema investigativo, além de evidenciar uma riqueza maior do que somos capazes de resumir em poucas linhas. De qualquer maneira, a tese que desenvolveremos, a fim de responder ao problema posto, é a seguinte: *O conceito de eixo, em seu sentido de espacialidade social — o qual não deve ser desvinculado do conceito de corredor —, encontra sua gênese na década de 1960 como conceito analítico voltado para compreender determinadas expressões espaciais do desenvolvimento econômico. Seu devir, porém, é marcado por sua significativa instrumentalização pelo planejamento territorial neoliberal, notadamente a partir dos anos 1990, distorcendo os sentidos originais. A difusão dos sentidos normativos desde então tem influência predominante sobre as definições científicas e do senso comum, embora esforços recentes no campo analítico tenham procurado ressignificar o conceito de eixo, dando-lhe maior embasamento teórico, algo que a recuperação das formulações originais pode ajudar.*

A sustentação desta tese também representará o alcance do objetivo central de nossa investigação. Este, relembramos, é compreender criticamente a história do conceito de eixo como referente a uma espacialidade social, elucidando sua gênese e seu devir pela investigação das trajetórias de seus principais sentidos e funções.

Com o intuito de nos encaminharmos para a conclusão desta introdução, é importante apontar as formas pelas quais esta tese pretende contribuir para o desenvolvimento da geografia e das demais ciências que trabalham com a dimensão social do espaço. Acima de tudo, acreditamos que o conceito de eixo tem uma grande potencialidade teórico-metodológica para esses campos científicos. Ele permitiria compreender de maneira mais precisa a relação entre espaço e circulação, processo este que a geografia, por exemplo, tradicionalmente tendeu a negligenciar, seja em prol de estudos da organização do espaço, os quais privilegiam uma inexistente dimensão estática, seja em prol de estudos reducionistas quanto à produção do espaço,

que não veem no processo produtivo algo além da produção material das formas espaciais.

Tratando, por sua vez, de uma justificativa de ordem mais metodológica, o presente trabalho procura promover um caminho ainda tímido de aproximação das pesquisas teóricas em geografia aos métodos da história intelectual, entendida de maneira ampla, e aos métodos da história dos conceitos, especificamente. Também buscaremos fazer um cruzamento metodológico entre a história conceitual e uma abordagem regressivo-progressiva baseada no método percorrido por Karl Marx em suas últimas grandes obras — os “*Grundrisse*” (2013) e os três livros de “*O capital*” (2015a, 2015b, 2017b) — e aplicado e discutido por Henri Lefebvre (1953, 2008, 2011b, 2013) e Jean-Paul Sartre (1974). O emprego de uma abordagem baseada no método regressivo-progressivo está embasado na sua capacidade de tornar compreensível a dupla complexidade do real: ao mesmo tempo horizontal, devido à presença de elementos coetâneos, e vertical, isto é, relativa a elementos de épocas distintas, mas coexistentes (LEFEBVRE, 1953, p. 125-126). É precisamente essa a principal chave que permite o cruzamento metodológico referido.

Tanto a história dos conceitos quanto as abordagens regressivo-progressivas não constituem exatamente os percursos metodológicos mais familiares na geografia e mesmo em outras ciências sociais — com a evidente exceção da história conceitual para a história. Em busca de melhor explicitar esses aspectos de método e de teoria sobre os quais ancoraremos nossas investigações e de revelar a pertinência de sua combinação em uma mesma pesquisa, decidimos reservar o item “2. Fundamentações teórico-metodológicas: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva” para essa tarefa. Buscaremos, assim, alcançar nosso *primeiro objetivo específico*, que é *prover as fundamentações teórico-metodológicas necessárias para a investigação acerca do conceito de eixo em sua historicidade*.

Em linhas generalíssimas, antecipando o aprofundamento que empreenderemos no item 2.2, o método regressivo-progressivo sobre o qual baseamos nossa forma de conduzir a presente investigação, consiste em movimentos de vaivém do presente para o passado e do passado para o presente, mirando o futuro. Todavia, a orientação geral deste movimento é primeiro regressiva, depois progressiva. Sendo assim, primeiramente deve-se examinar cuidadosamente as situações presentes e o que elas apresentam. A partir daí, a tendência geral é de regressão no tempo, percebendo que as relações sociais simultâneas na atualidade são, na verdade,

distintamente datadas e nascidas sob condições particulares. Finalmente, tende-se a uma progressão temporal, pela qual se podem captar as mudanças imprevistas, as possibilidades abandonadas ou impossibilitadas, os elementos que se tornaram dominantes e os que se tornaram dominados e as virtualidades ainda em germen.

Os três capítulos de desenvolvimento restantes da tese seguem, em algum grau, os momentos do método regressivo-progressivo. Ao longo do item “3. O conceito de eixo como instrumento do planejamento territorial: a construção de um paradigma normativo” pretendemos atingir o *segundo objetivo específico* desta tese: *Apreender a instrumentalização do conceito de eixo pelo planejamento territorial, sua conformação como conceito normativo e as características fundamentais desses projetos*. Desse modo, o capítulo será voltado para o exame da utilização do conceito de eixo como uma ferramenta pelas instâncias de planejamento territorial em diferentes escalas, especialmente a partir da década de 1990. A abordagem que empreenderemos terá semelhança com a abordagem mais descritiva que marca o primeiro momento do método regressivo-progressivo, mas conservando a crítica.

No item “4. Desenvolvimento recente do conceito de eixo na ciência e no senso comum: entre sentidos normativos, analíticos e da prática” buscaremos alcançar nosso *terceiro objetivo específico*, que é *examinar o conceito de eixo em suas dimensões analítica e da prática na conjuntura recente e nas suas relações com os sentidos normativos dominantes*. Nesta seção, também trataremos o tema a partir de um viés descritivo, mas embasado pela teoria e pela crítica, novamente nos aproximando do que é o primeiro momento do método referido, no entanto, agora voltado para o exame de outras questões. Todavia, no fim deste item, empreenderemos, com relação ao conceito da prática de eixo, um movimento regressivo em busca de sua origem etimológica, que nos permitirá iluminar alguns pontos da história geral do conceito de eixo.

Nosso *quarto objetivo específico*, por sua vez, é *compreender regressivamente a história do conceito de eixo, em direção a sua gênese, e progressivamente, em direção ao presente e às possíveis projeções para o futuro*. Ele será alcançado por meio das discussões reservadas para o item “5. O conceito de eixo e os caminhos de sua historicidade: trajetórias desencontradas, encontros a promover”. Nesta parte, a última antes das considerações finais, completaremos os dois movimentos, regressivo e progressivo, de nossa abordagem baseada no método marxista. Percorreremos, primeiramente, o caminho regressivo até encontrar a gênese do conceito

de eixo e, daí em diante, o caminho progressivo, compreendendo as alterações ocorridas, a construção paulatina de sua polissemia e as possibilidades de conceituação potencialmente vindouras.

Os quatro objetivos específicos enunciados se imbricam e eventualmente se superpõem, mas só se completam subordinados ao objetivo central deste trabalho, que é *compreender criticamente a história do conceito de eixo como referente a uma espacialidade social, elucidando sua gênese e seu devir pela investigação das trajetórias de seus principais sentidos e funções*. Apenas o todo da obra nos permitirá verificar plenamente se esse objetivo foi satisfatoriamente cumprido ou não. Esta compreensão ficará reservada para nossa última seção textual, o item “6. Considerações finais”, que também nos servirá para apontar alguns possíveis novos percursos de pesquisa e como uma sinopse crítica da investigação efetuada, capaz de averiguar se fomos capazes de encontrar resposta a nosso problema de pesquisa — *Quais são a gênese do conceito de eixo e os fundamentos de seu devir histórico e o que esse devir aponta como possibilidades ainda não plenamente realizadas?* — por meio da confirmação de nossa tese, a qual lembramos: *O conceito de eixo, em seu sentido de espacialidade social — o qual não deve ser desvinculado do conceito de corredor —, encontra sua gênese na década de 1960 como conceito analítico voltado para compreender determinadas expressões espaciais do desenvolvimento econômico. Seu devir, porém, é marcado por sua significativa instrumentalização pelo planejamento territorial neoliberal, notadamente a partir dos anos 1990, distorcendo os sentidos originais. A difusão dos sentidos normativos desde então tem influência predominante sobre as definições científicas e do senso comum, embora esforços recentes no campo analítico tenham procurado ressignificar o conceito de eixo, dando-lhe maior embasamento teórico, algo que a recuperação das formulações originais pode ajudar.*

2. Fundamentações teórico-metodológicas: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva

Um conceito nunca é construído de forma isolada, por um único sujeito ou por um pequeno grupo de sujeitos. Seu valor mais precioso é sua comunicabilidade, isto é, a capacidade que ele tem de condensar significados muitas vezes complexos em um simples nome que, ao ser evocado, transmite toda a riqueza de seu conteúdo com clareza a uma comunidade ciente dessa relação singular entre o signo e o objeto que ele designa. Como já dissemos no item anterior, a validade de um conceito é intersubjetiva. O conhecimento de seu conteúdo deve ser compartilhado por uma coletividade, sendo essa partilha o fruto de um processo de construção conceitual longo e nem sempre intencionalmente controlado.

Dito isso, é fácil enxergar problemas em usos conceituais que se recusem a dialogar com a história do conceito em questão ou que a ignorem, que rechacem de antemão as visões divergentes e que se neguem a edificar sobre as virtudes de definições anteriormente elaboradas. Nossa pretensão nesta tese é diametralmente oposta. Queremos dar a conhecer, no caso do conceito de eixo, a riqueza de sua história, fornecendo as bases para que novas conceituações ou novos empregos desse conceito sejam mais rigorosos e menos arbitrários.

A fim de executar essa empresa, é imperativo contar com um arcabouço teórico coerente sobre conceitos e uma metodologia que dê conta de trabalhar com eles levando em consideração a perspectiva histórica que nosso objetivo central exige. Nossas buscas para acomodar essas demandas nos levaram além do terreno do pensamento geográfico, até encontrar na *história dos conceitos*, ou *história conceitual*, a solução ideal. Combiná-la a uma *abordagem regressivo-progressiva* tem fundamento, pois não devemos compreender o tempo como uma sucessão de fatos cronologicamente sequenciados. Nossa experiência concreta parte sempre do presente, mas o necessário conhecimento do passado e da história que se impõe a partir daí é basilar para revelar as contradições e a essência daquilo que a atualidade pura e simples só nos apresenta como aparência.

A metodologia a ser adotada nesta tese, bem como suas ancoragens teóricas, merecem ser bem elucidadas e, mais do que isso, apresentadas, devido a sua relevância para as mais diversas pesquisas, para um público que talvez nem sempre tenha contato com elas. Esta é a razão pela qual este capítulo está reservado para

perseguir o *primeiro objetivo específico* da presente tese, o qual é: *Prover as fundamentações teórico-metodológicas necessárias para a investigação acerca do conceito de eixo em sua historicidade*.

Dividiremos este capítulo em três partes. Primeiramente, apresentaremos aspectos teóricos gerais necessários para um trabalho coerente com conceitos — em complementaridade ao que já fizemos na introdução da tese — e os elementos teóricos e metodológicos sobre os quais repousam a história conceitual. Este será o item “2.1. A história dos conceitos: relações, teorias e método”. Por sua vez, no item “2.2. O método regressivo-progressivo: um percurso crescentemente relevante”, apresentaremos este método principalmente com base nos esclarecimentos de Karl Marx, Henri Lefebvre e Jean-Paul Sartre e procuraremos pôr em evidência sua validade cada vez mais eminente nas ciências da sociedade. Finalmente, no item “2.3. Fazendo cruzamentos metodológicos: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva”, justificaremos por que não seria pertinente aqui adotarmos integralmente o método regressivo-progressivo, mas apenas uma abordagem inspirada nele, e trataremos das razões para a combinação da história dos conceitos com essa abordagem e de como isso pode ser realizado.

2.1. A história dos conceitos: relações, teorias e método

A partir do que já discutimos na introdução desta tese, temos a certeza de que os leitores não estranharão se começarmos o presente item com o pressuposto de que as ciências se valem de conceitos para estabelecer satisfatórios graus de comunicabilidade entre as pesquisas conduzidas dentro de dada comunidade de cientistas. Da mesma maneira, os saberes técnicos e coloquiais assim também o fazem. Relembremos Nicola Abbagnano (CONCEITO, 2007, p. 168), quando relata que os conceitos são válidos mediante seu uso instrumental, que lhes permite descrever objetos da experiência sensorial, classificar objetos distintos em grupos comuns, organizar as relações lógicas entre os dados adquiridos e elaborar previsões ou projeções acerca do tempo futuro. Em suma, os conceitos científicos, por exemplo, podem ser considerados signos dos objetos científicos, mas nunca iguais a estes.

Gilles Deleuze e Félix Guattari (2013) defendem o entendimento de que somente a filosofia opera com *conceitos* e que a ciência operaria com *functivos*. Essa

posição já foi assinalada no item 1, momento em que também anunciamos nossa deliberada intenção de não ingressar em tal debate. Todavia, se deslocarmos alguns aspectos do pensamento dos dois filósofos sobre a operacionalização dos conceitos de uma discussão filosófica para uma discussão da epistemologia das ciências, ainda assim eles fazem sentido e merecem crédito. Este deslocamento não é, de forma alguma, proposta original do presente autor, mas uma releitura do que já fizeram os geógrafos Rogério Haesbaert (2009, 2014b, cap. 1) e Valter do C. Cruz (2013).

Começemos por algumas reflexões básicas, que fundamentam o que compreendemos como um conceito. Em primeiro lugar, para Deleuze e Guattari (2013): “Todo conceito remete a um problema, a problemas sem os quais ele não teria sentido algum e que só podem ser esclarecidos ou compreendidos à medida que são solucionados”. Sílvio Gallo (2003) se propõe a elucidar as compreensões da dupla francesa e resume bem a questão da diferença entre o conceito e a coisa mesma, rechaçando as posições extremas objetivistas e subjetivistas:

[...] o conceito não deve ser procurado, pois não está aí para ser encontrado. O conceito não é uma “entidade metafísica”, ou um “operador lógico”, ou uma “representação mental”. *O conceito é um dispositivo, uma ferramenta, algo que é inventado, criado, produzido, a partir das condições dadas e que opera no âmbito mesmo dessas condições.* [...] Se o conceito é *produto*, ele é também *produtor*: produtor de novos pensamentos, produtor de novos conceitos; e, sobretudo, produtor de acontecimentos, na medida em que é o conceito que recorta o acontecimento, que o torna possível. (p. 51-52, grifos nossos)

Gallo (2003, p. 52) ainda completa: “O conceito é um amálgama de elementos singulares que se torna uma nova singularidade, que produz/cria uma nova significação”. Deleuze e Guattari (2013) vão adiante na sua discussão sobre conceitos, tratando de sua dimensão histórica, que nos é particularmente cara neste item da tese. Eles afirmam que todo conceito possui uma história, mas essa história não é linear, porque passa pela necessidade de responder problemas diferentes e atravessa planos diversos. Os conceitos são majoritariamente formados por “fragmentos ou componentes de outros conceitos, que respondiam a outros problemas e supunham outros planos. Também pudera, já que cada conceito opera um novo recorte, traça novos contornos, deve ser reativado ou redimensionado.”

A seleção de trechos da obra de Deleuze e Guattari (2013) que fizemos até aqui, adicionada de nossas paráfrases e da citação feita a Gallo (2003) — sem ignorar-lhe as propositadas supressões —, atingem o limite do que poderíamos

aproveitar do pensamento dos dois filósofos, já que eles se referem a conceitos filosóficos — os únicos conceitos verdadeiros, segundo eles — e nós, a conceitos científicos, entre outros. Em nosso julgamento, ler os parágrafos anteriores interpretando a palavra “conceito” como “conceito científico”, “conceito técnico” ou “conceito coloquial” é algo plenamente pertinente e não representa um atentado à obra de Deleuze e Guattari.

Dialogaremos brevemente, agora, com uma parte da obra de Deleuze e Guattari (2013) que cita explicitamente diferenças entre os “conceitos” — filosóficos, como não poderia deixar de ser para eles — e aquilo que denominam “proposições científicas”. A confusão fundamental entre ambas as coisas, dizem eles, está na noção de que os conceitos filosóficos não são propositivos. As proposições científicas são definidas por sua relação de referência a um estado de coisas ou de corpos, assim como às condições dessa relação. Trata-se de condições externas à proposição mesma, ou, como queremos, externas ao conceito científico.

Resulta daí um primeiro aspecto diferencial entre a enunciação filosófica dos conceitos fragmentários e a enunciação científica das proposições parciais: toda enunciação é de posição, mas, no caso da proposição científica, essa posição lhe é exterior, porque tais proposições têm como objeto um referente, em vez de si próprias. O mesmo aconteceria com outras conceituações que não as filosóficas. Um segundo aspecto distintivo resultante é relativo àquelas pessoas que criam ou pelo menos assinam um conceito filosófico ou uma proposição científica. Em ambos os casos isso ocorre e em ambos os casos esses sujeitos operam como pseudônimos, mascarando o devir do conceito ou da proposição que os abarca, mas que também abarca uma longa história anterior (DELEUZE; GUATTARI, 2013). Todavia:

No caso das proposições, trata-se de *observadores parciais* extrínsecos, cientificamente definíveis por relação a estes ou aqueles eixos de referência. Por outro lado, para os conceitos [filosóficos], são *personagens conceituais* intrínsecos que rondam este ou aquele plano de consistência. (DELEUZE; GUATTARI, 2013)

Nós não fazemos qualquer objeção ao conteúdo escrito por Deleuze e Guattari a respeito da diferença entre conceito filosófico e proposição científica. Nossa divergência é simplesmente uma questão de semântica. Escolher falar em conceito científico não significa que não reconhecemos a diferente natureza deste em relação ao conceito filosófico. Também não significa que não compreendamos o conceito científico como uma proposição. Como já adiantamos no item 1, conceitos científicos são concepções do pensamento científico e não algo já dado. Eles são

construções sociais, elaboradas com determinados projetos e determinadas intenções. Sendo assim, podemos estender esse entendimento e reconhecer conceitos em outras esferas da vida social além da esfera científica.

Mesmo arranhando somente a superfície, os parágrafos anteriores revelam parte da complexidade acerca do entendimento sobre o que são conceitos. Como ferramenta para alguém, eles medeiam a relação entre o objeto que designam e esse sujeito, mas não se pode confundir: o conceito não é o objeto nem a mentalização do objeto feita pelo sujeito. Por isso, pesquisar um próprio conceito, não o objeto a que serve de signo, demanda uma teoria e uma metodologia adequadas, ainda mais se queremos compreendê-los no curso da história. Essa foi a procura que nos direcionou ao ramo da história intelectual e, mais especificamente, à história dos conceitos.

Podemos entender a história intelectual de maneira geral ou específica. Em sentido amplo, ela pode ser considerada um ramo da historiografia, tendo este ramo mesmo diversas vertentes, com distintos nomes. Em sentido estrito, porém, a história intelectual é a denominação compartilhada por algumas dessas vertentes, as quais pertenceriam a um ramo ainda inominado da ciência histórica, se é que poderiam ser agrupadas. Deliberadamente assumiremos o enfoque generalizante aqui.

Talvez neste ponto seria apropriado arriscar uma avaliação mais subjetiva de tendências dentro do campo como um todo. Infelizmente, no entanto, a história intelectual não é um todo. Ela não tem uma problemática [*problématique*] governante. Seus praticantes não partilham de qualquer senso de sujeitos, métodos e estratégias conceituais comuns. Em um extremo, eles analisam os sistemas de filósofos; no outro, examinam os rituais de pessoas analfabetas. Todavia, suas perspectivas podem ser classificadas de “altas” a “baixas” e pode-se imaginar um espectro vertical em que disciplinas fazem sombras umas sobre as outras, passando por quatro categorias principais: a história das ideias (o estudo do pensamento sistemático, usualmente em tratados filosóficos), a história intelectual particularmente falando (o estudo do pensamento informal, de climas de opinião e de movimentos literários), a história social das ideias (o estudo de ideologias e de difusão de ideias) e a história cultural (o estudo da cultura no sentido antropológico, incluindo visões de mundo e mentalidades [*mentalités*] coletivas). (DARNTON, 1980, p. 337)

Esta citação a Robert Darnton mostra a dificuldade de se definir amplamente a história intelectual, mas o autor não hesita em fazer algumas aproximações, juntando sob o mesmo ramo tendências mais estreitas do saber historiográfico, mas que, de fato, possuem alguns pontos em comum. Similarmente, François Dosse (2007, p. 14) afirma que a “história intelectual se desenvolveu em um ponto de encontro entre a história clássica das ideias, a história da filosofia, a história das mentalidades e a história cultural”. Para ele (p. 14), a história intelectual procuraria

levar em conta as obras, seus autores e o contexto de nascimento dessas obras, sem menosprezar ou sobrevalorizar qualquer dessas partes. Todavia, esta não é a realidade de todas as suas vertentes.

Entre esses autores, é Carl E. Schorske (1981) quem enuncia a *démarche* investigativa mais próxima daquilo que particularmente buscávamos, dentro de uma investigação norteada pelo movimento regressivo-progressivo, quando encontramos o amplo campo da história intelectual. Segundo ele, o historiador deve localizar e interpretar temporalmente um objeto em um campo marcado pelo cruzamento de duas linhas:

Uma linha é vertical, ou diacrônica, pela qual ele estabelece a relação de um texto ou de um sistema de pensamento a expressões anteriores no mesmo ramo de atividade cultural (pintura, política etc.). A outra linha é horizontal, ou sincrônica; por ela o historiador avalia a relação do conteúdo do objeto intelectual ao que está aparecendo nos outros ramos ou aspectos de uma cultura naquele mesmo tempo. (SCHORSKE, 1981)

Com base no exposto, podemos concordar com François Dosse (2007, p. 15) a respeito de uma peculiaridade interessante da história intelectual *lato sensu*: a pluralidade de caminhos teóricos e metodológicos que oferece. Ele exemplifica: há uma tendência mais contextualista, representada por Quentin Skinner e, de certa maneira, pela chamada Escola de Cambridge (Reino Unido); uma tendência que destaca a semântica histórica, capitaneada por Reinhart Koselleck; uma terceira, hermenêutica, incorporada por Paul Ricœur; entre outras. Apesar dos enfoques distintos, todas essas direções se preocupam em “interrogar a vida das ideias por meio de um ir-e-vir constante entre o passado e as perguntas que fazemos ao passado a partir de nosso presente” (DOSSE, 2007, p. 15).

Alguns esforços têm sido notados na geografia no sentido de aproveitar indagações e formas de investigação tipicamente feitas por historiadores intelectuais, tanto no Brasil, como percebe Larissa A. de Lira (2018, p. 97), quanto no exterior. David N. Livingstone (2002, p. 81) fala da importância de compreender o pensamento e as práticas geográficas à luz das circunstâncias culturais predominantes em determinadas épocas e lugares. Charles W. J. Withers (2011, p. 47), por sua vez, advoga em favor de uma história intelectual da geografia preocupada em interpretar esta ciência por meio de suas culturas epistêmicas em vez de interpretá-la por meio da simples cronologia das mudanças ocorridas com seu conteúdo cognitivo. Este apelo encontra um semelhante na crítica que Leônidas de S. Marques (2019) faz às abordagens idealistas que identifica no campo da história do pensamento

geográfico. Segundo ele, essas leituras negligenciam os sujeitos que de fato mobilizam as interpretações e os conceitos geográficos, encarando o movimento histórico intelectual na geografia como uma sequência de ideias organizadas em correntes que se sucedem mutuamente.

Uma vez que nos convencemos da pertinência do ramo da história intelectual, procedemos então para um exame de qual tendência de investigação caberia melhor em nossa pesquisa sobre as principais conceituações de eixo no presente e na história. Alinhando uma perspectiva crítica a um trabalho efetivamente voltado para o desenvolvimento dos conceitos, a vertente da história dos conceitos, ou história conceitual, se revelou ideal. Essa vertente ganhou expressividade em meados do século XX, desenvolvendo-se, segundo François Dosse (2007, p. 205), no cruzamento entre a epistemologia, a filosofia política e a história. No mundo anglófono, a história dos conceitos cresce sob considerável influência da Escola de Cambridge; na França, deve muito ao programa de história conceitual do político de Pierre Rosanvallon; e, nos países germanófonos, às investigações em semântica histórica de Reinhart Koselleck. É sobre os fundamentos teórico-metodológicos da história conceitual desenvolvida por Koselleck, também conhecida pelo seu nome em alemão, *Begriffsgeschichte*, que apoiaremos nossa pesquisa.

Koselleck (2012, p. 10) enxerga que o tema das histórias conceituais tem sido conscientemente discutido desde o século XVIII, sendo Georg Wilhelm Friedrich Hegel provavelmente o primeiro a cunhar esta expressão. A partir de então, o tema tem sido recorrente nos domínios da história, da lexicografia e em qualquer disciplina que tenha necessidade de empregar um método histórico-filológico, por exemplo para traduzir o sentido de um conceito à linguagem do presente. Todavia, a história conceitual consolida-se efetivamente na década de 1950, quando passa a remeter

a um campo da investigação histórica para o qual a linguagem não é um epifenômeno da chamada realidade [...], mas uma instância metodológica irreduzível e última sem a qual não se pode ter experiência alguma ou qualquer conhecimento do mundo ou da sociedade⁴. Para a história conceitual, a língua é, por um lado, um indicador da “realidade” previamente dada e, por outro lado, um fator dessa realidade. (KOSELLECK, 2012, p. 45, grifos nossos)

Para Dosse (2007, p. 205), a relevância atingida pela história conceitual é expressiva de uma dupla virada, hermenêutica e pragmática, ocorrida na metade do

⁴ Em citação a Stedman Jones (1988) e White (1986).

século XX nas áreas das ciências sociais envolvidas com pesquisas a respeito da linguagem. A atenção dada pela história conceitual “à ação situada, à posição enunciativa e à natureza dos destinatários dos textos” (p. 205) é um dos aspectos dessa virada. Sob esse guarda-chuva, a vertente da história das ideias, representativa dos esforços da Escola de Cambridge, e a *Begriffsgeschichte* de Koselleck apresentam alguns pontos em comum, “sobretudo na ênfase sobre a contextualização dos sujeitos e dos significados dos conceitos em diferentes espaços sociais”, como aponta Julio Benvivoglio (2010, p. 117)

Dosse (2007, p. 257) reconhece essa convergência, mas salienta uma diferença entre as duas abordagens mesmo no que diz respeito à relação entre a língua e seu contexto. Para ele, os anglo-saxões “privilegiam a performatividade da linguagem, o dizer como ato” (p. 257). Por outro lado, o interesse primordial de Koselleck é pelas condições da linguagem no âmbito da formação da realidade histórica, isto é, “trata-se de captar em que a experiência e o conhecimento histórico são tributários do sentido atribuído aos conceitos em uso” (DOSSE, 2007, p. 257). O próprio Koselleck descreve a evolução da história dos conceitos, citando a crítica à história das ideias como um de seus elementos formadores:

Do ponto de vista historiográfico, a especialização na história dos conceitos teve não pouca influência sobre as investigações conduzidas pela história social. Ela começou como crítica à tradução descontextualizada de expressões cronologicamente relacionadas ao campo semântico constitucional; em seguida, essa especialização pretendeu uma crítica à história das ideias, compreendida como um conjunto de grandezas constantes, capazes de se articular em diferentes formas históricas sem qualquer alteração essencial. Ambos os impulsos conduziram a uma delimitação metodológica mais precisa, pois, ao longo da investigação da história de um conceito, tornou-se possível investigar também o espaço da experiência e o horizonte de expectativa associados a um determinado período, ao mesmo tempo em que se investigava também a função política e social desse mesmo conceito. Em uma palavra, a precisão metodológica da história dos conceitos foi uma decorrência direta da possibilidade de se tratar conjuntamente espaço e tempo, com a perspectiva sincrônica de análise. (KOSELLECK, 2006, p. 104)

Reservaremos algumas linhas ainda neste item para esclarecer as importantes noções de espaço de experiência e horizonte de expectativa e para falar da relação entre sincronia e diacronia para a história dos conceitos. Contudo, trataremos agora de um aspecto básico sem o qual é impossível compreender a teoria e a metodologia da história conceitual, qual seja: a relação entre a *história dos conceitos* e a *história social*. Koselleck (2006, p. 97) apresenta resumidamente os dois campos:

A primeira dessas disciplinas se ocupa, predominantemente, dos textos e vocábulos, ao passo que a outra se serve dos textos apenas para deduzir, a partir deles, a existência de fatos e dinâmicas que não estão presentes nos próprios textos. Constituem

objeto da história social a investigação das formações das sociedades ou as estruturas constitucionais, assim como as relações entre grupos, camadas e classes; ela investiga as circunstâncias nas quais ocorreram determinados eventos, focalizando as estruturas históricas de médio e longo prazos, bem como suas alterações. A história social pode ainda investigar teoremas econômicos, por força dos quais se pode questionar os eventos singulares e os desenvolvimentos políticos dos fatos. Os textos, assim como as circunstâncias de origem, a eles associadas, têm aqui apenas um caráter de referência. Os métodos da história dos conceitos, por sua vez, provêm da história e da terminologia filosófica, da gramática e da filologia históricas, da semiologia e da onomasiologia. Seus resultados podem ser comprovados pela retomada de exegese textual, remontando sempre de volta a ela.

Embora Koselleck (2006, p. 97) aponte a relação entre a história conceitual e a história social como aparentemente frouxa e certamente difícil, ele não foge ao desafio de conciliá-las. Procurando articular a dimensão da linguagem à história social, Koselleck promove a história dos conceitos como “uma forma de historiografia que constitui o contraponto e o complemento lógico da história social” (WERNER, 1997, p. 8 *apud* DOSSE, 2007, p. 258). Para Tereza Cristina Kirschner (2007, p. 49), a abordagem de Reinhart Koselleck tem como ponto de partida, “de um lado, a historicidade de toda atividade humana e de toda reflexão e, de outro, a articulação de temporalidades específicas e múltiplas que a razão histórica busca apreender⁵”. Ainda segundo Kirschner (p. 49-50), Koselleck entende que estudar os conceitos e as alterações de seus significados numa dimensão temporal é uma condição fundamental do conhecimento histórico.

Koselleck jamais considera os conceitos como sistemas textuais autônomos, independentes da realidade situada fora do domínio estrito da linguagem. Os conceitos sempre guardam relação com a realidade social e a compreensão histórica precisa recorrer a eles para ser bem-sucedida (BENTIVOGLIO, 2010, p. 118). Em razão disso, Koselleck (2012, p. 31) critica as teorias que reduzem a realidade à dimensão da linguagem, comentando que essas teorias esquecem que

a linguagem tem e conserva duas facetas: por um lado, registra — receptivamente — o que é exterior a ela, manifesta o que se lhe impõe, sem que isto seja algo linguístico; isto é, registra e manifesta o mundo tal como ele se apresenta pré-linguisticamente e não linguisticamente. Por outro lado, a linguagem torna seus — ativamente — todos os estados de coisas e fatos extralinguísticos. Para que o extralinguístico possa ser conhecido, compreendido e entendido, ele deve ser plasmado em seu conceito. [...] sem conceitos não há experiência e sem experiência não há conceitos. (KOSELLECK, 2012, p. 31-32)

Sendo assim, os conceitos não devem ser entendidos apenas como fenômenos linguísticos, restritos ao domínio da linguagem, porque eles indicam algo situado

⁵ Em citação a Koselleck (1985, 1989, 1997).

para além desse domínio (KOSELLECK, 1992, p. 136). Todavia, a relação entre o conceito e o que ele compreende não pode ser reduzida à noção de que apenas o que o conceito faz é indicar o real externo à língua. Além de indicativo dela, o conceito age sobre a própria realidade, abre possibilidades de experiência ao mesmo tempo que limita outras, restringindo também as teorizações possíveis (2006, p. 109-110). Sendo assim, um conceito cumpre sempre duas funções: a de *indicador* e a de *fator* da realidade social (1992, p. 136).

Koselleck (1992, p. 135) é partidário de uma posição que já havíamos explicitado: a de que cada palavra adquire pelo uso um sentido, o qual faz referência a um conteúdo. Porém, enquanto é possível, no caso das meras palavras, pensar separadamente no *significado* e no *significante*, isso não procede quando falamos de conceitos. Em um conceito, esses dois sentidos se combinam “na mesma medida em que a multiplicidade da realidade e da experiência histórica se agrega à capacidade de plurissignificação de uma palavra” (2006, p. 109). Dessa maneira, os múltiplos significados possíveis contidos na palavra que designa um conceito tornam-se unicamente compreensíveis e conserváveis por meio do seu significante, isto é, a própria palavra. Isso nos conduz a reconhecer a imbricação entre a esfera conceitual e a esfera da experiência sensível, afinal o conceito “agrupa a riqueza da experiência histórica e a soma das lições teóricas e práticas tiradas dela” (2011, p. 20).

Como sabemos, uma palavra é sempre atribuída a um conceito, mas nem toda palavra pode tornar-se um conceito. Para a história conceitual, “uma palavra se torna um conceito se a totalidade das circunstâncias político-sociais e empíricas, nas quais e para as quais essa palavra é usada, se agrega a ela” (KOSELLECK, 2006, p. 109). Koselleck depreende daí duas coisas importantes: a primeira é que cada conceito é necessariamente polissêmico, o que de modo algum significa dizer que ele não pode ser claro (2006, p. 109); e a segunda é que “o significado das palavras pode ser definido com exatidão, mas os conceitos só podem ser interpretados” (2011, p. 20).

Um termo combina em si tanto as características de um dado conjunto de fatos quanto o significado de tal termo conforme é definido por esses fatos ou pela disciplina da qual faz parte, ainda que essas definições possam variar. Porém, um conceito só emerge quando os significados desses termos individuais, os quais descrevem um conjunto comum de fatos, desempenham não meramente uma função descritiva, mas também apontam para relações entre eles e refletem sobre essas relações. Aquilo que muda na história de um conceito não é apenas um significado de uma palavra para outro significado. Na verdade, a mudança ocorre em todo o complexo de significados que compunha a palavra, tanto na composição desses significados quanto em suas

interações. A história de um conceito sempre está contida em um processo de múltiplas camadas e múltiplos níveis. (KOSELLECK, 2011, p. 20)

Algumas importantes perguntas que a história conceitual se faz é quando, onde, por quem e como dadas intenções ou situações são concebidas. Faz-se isso a fim de compreender o que leva, no uso concreto da língua, à elaboração de um conceito como forma de resposta (KOSELLECK, 2012, p. 46). A história dos conceitos apresenta um método *histórico-crítico*. Primeiramente, procede-se a investigação pela palavra e o que ela designa, qual seja um objeto social e político determinado, ou pela palavra e as experiências, pensamentos e teoremas que ela abarca. Isso ocorre por meio da análise textual, que consegue delimitar a variedade de significados possíveis que as palavras podem ter. Todavia, todo significado alimenta-se de seu contexto e origina-se na situação a qual ele se refere, de modo que é o uso das palavras o verdadeiro objeto de investigação. (KOSELLECK, 2011, p. 16-17).

O método histórico-crítico sempre se preocupou em compreender essas situações concretas e delas derivar seus sentidos sociais e políticos na história. Para isso, a história conceitual também se ocupa em compreender os propósitos e sujeitos envolvidos no uso de um conceito, a fim de identificar antagonismos entre grupos sociais em torno de um mesmo conceito e terminologias pertinentes a cada grupo. Essa abordagem aparentemente apenas *sincrônica* e situada no passado requer, na verdade, uma tradução do conteúdo das palavras para a nossa linguagem cotidiana atual (KOSELLECK, 2011, p. 17).

Porém, a história dos conceitos é mais do que a soma das análises concretas dos conceitos. Mais do que oferecer meros inventários históricos de conceitos sociais e políticos, a história conceitual requer, adicionalmente, uma análise *diacrônica* de cada termo ou conceito. Neste segundo estágio de análise, portanto, os conceitos são removidos de seu contexto original, seus significados durante sucessivos períodos do tempo histórico são examinados e as relações entre esses significados são então especificadas. É só por meio da aderência a este procedimento que o método histórico-filológico pode subir ao nível da história conceitual. Só dessa maneira, por exemplo, podemos nos tornar cientes da persistência social de um significado e das estruturas a que correspondia. Por si própria, a persistência das palavras no tempo é um indicador insuficiente de que seu conteúdo não mudou. Apenas por meio de uma investigação diacrônica das camadas de significação contidas em um conceito é que podemos desvelar transformações estruturais de longo prazo. (KOSELLECK, 2011, p. 17-18)

Apesar da importância da análise diacrônica, ressaltamos que ela não deve ser tomada de forma estrita. Koselleck (2011, p. 18) comenta que é preciso analisar em cada conceito não só sua transformação histórica, mas também suas permanências. É desse modo que podemos diferenciar o simples surgimento de novos significados

das mudanças mais estruturais no sentido dos conceitos. Isso nos permite identificar: os conceitos que não correspondem mais à realidade social; os conceitos que, mesmo tendo emergido no passado, ainda servem para entender o mundo contemporâneo; e, inclusive, aqueles referentes a realidades ainda desconhecidas. O método da história conceitual precisa então entrelaçar diacronia e sincronia.

Koselleck (2006, p. 114-115) esclarece que, por meio da alternância entre as análises sincrônica e diacrônica, a história dos conceitos é capaz de decifrar a duração de experiências pretéritas e a capacidade que teorias e pensamentos que emergiram no passado têm de persistir no tempo. Essa alternância é o que permite descobrir antigos significados de alguns conceitos, relativos a fatos ou situações que já desvaneceram, ou significados lexicais mais recentes, referentes a novas realidades. Também é possível vislumbrar significados que persistem em determinados conceitos, mas que já não dizem respeito a qualquer circunstância concreta existente atualmente. Finalmente, somos capazes de identificar alguns fatos que se relacionam ao conceito em uso mesmo que o usuário não seja consciente desse significado. Em outras palavras, “a indagação fundamental a respeito dos processos de alteração, transformação e inovação conduz a uma estrutura profunda de significados que se mantêm, recobrem-se e precipitam-se mutuamente” (p. 107).

Ao evidenciar “a estratificação dos significados de um mesmo conceito em épocas diferentes” (KOSELLECK, 2006, p. 115), a história conceitual supera qualquer dicotomia que se possa querer estabelecer entre diacronia e sincronia, porque passa “a remeter à possibilidade de *simultaneidade da não-simultaneidade* que pode estar contida em um conceito” (p. 115, grifo nosso). Isto significa dizer que significados surgidos cronologicamente há mais tempo podem estar presentes com mais força em um conceito do que alguns significados relativamente recentes. A sequência cronológica do nascimento de cada significado não necessariamente coincide com a profundidade histórica do conceito.

Na perspectiva de Koselleck (1992, p. 140-141), o uso pragmático da língua ocorre sempre em uma situação de unicidade e ineditismo, sendo, portanto, irrepetível. Contudo, a comunicabilidade daquilo que é dito é garantida pelo conhecimento prévio da semântica, ou seja, do significado das palavras ditas. É sob esse entendimento que se pode averiguar a inovação e a transformação histórica na pragmática e na semântica (2012, p. 30). Com base nisso, Koselleck traça uma

conclusão fundamental para a relação entre sincronia e diacronia, sintetizando de alguma forma o que foi explicitado nos últimos parágrafos:

Devemos partir teoricamente da possibilidade de que em cada uso pragmático da linguagem (*Sprachpragmatik*), que é sempre sincrônico, e relativo a uma situação específica, esteja contida também uma diacronia. Toda sincronia contém sempre uma diacronia presente na semântica, indicando temporalidades diversas que não posso alterar. E aqui situa-se o ponto que pode sustentar minha defesa de uma história dos conceitos: ela pode ser escrita, posto que em cada utilização específica (*situative Verwendung*) de um conceito, estão contidas forças diacrônicas sobre as quais eu não tenho nenhum poder e que se expressam pela semântica. As mudanças neste campo são muito mais lentas do que no campo do uso pragmático da língua. (KOSELLECK, 1992, p. 141)

Para determinar o conteúdo histórico de um conceito, o método da história conceitual, que, como já dissemos, é um método histórico-crítico, também se vale, entre outras, de abordagens semasiológicas e onomasiológicas. Na lexicografia, a semasiologia parte de determinado termo e leva em consideração todos os seus significados. Opostamente, a onomasiologia parte de determinado significado e considera todos os significantes, isto é, todas as palavras utilizadas para designá-lo. Para a história conceitual, o importante é a alternância entre os procedimentos. A semasiologia é favorecida “na medida em que os conceitos são inicialmente abordados por meio das palavras usadas para expressá-los” (KOSELLECK, 2011, p. 18). Por outro lado, “quando investigamos como desenvolvimentos extralinguísticos, tais como mudanças nas estruturas históricas, são articulados por meio da linguagem” (p. 18), é a onomasiologia que é privilegiada.

Apesar da relevância dessas abordagens, a história dos conceitos não se interessa em levar qualquer delas ao extremo e nem tira proveito disso. Esta seria uma tarefa exaustiva e potencialmente infinita. Em nosso caso, por exemplo, como já salientado, não estamos preocupados com todos os possíveis significados da palavra “eixo”, mas apenas com aqueles que se referem a uma espacialidade social. Mesmo em relação a estes, ainda é necessário focar nas contribuições mais relevantes. Do lado oposto, também não temos que enumerar todas as inúmeras palavras para designar mais ou menos a mesma coisa que o conceito de eixo é capaz de designar. Nós nos serviremos delas enquanto nos ajudarem a compreender melhor as transformações históricas do conceito de eixo e do objeto a que ele se refere.

Uma relação muito cara à história conceitual foi até aqui apenas tangencialmente abordada: trata-se da relação entre o conceito e seu contexto social e político. Por obra da percepção de que os conceitos se transformam ao longo da história, a

história conceitual rompe com o continuísmo, que afirmava a perenidade e a imutabilidade das ideias, e com o dualismo entre um suposto mundo das ideias e um mundo da materialidade social. Ao fazer isso, a abordagem de Koselleck atrela o conceito a um espaço-tempo, considerando, como já foi aludido, o conceito como indicador e fator do fato social em produção (DOSSE, 2007, p. 254)

A virtude de Koselleck, neste sentido, foi a de atentar para a historicidade dos conceitos e do pensamento sócio-político, vinculando-os à realidade social e à compreensão hermenêutica. Com isso, valorizou a dinâmica e a existência de significados aparentemente diversos dentro de uma mesma época e até em um mesmo grupo social e, de igual modo, explicitou o caráter formativo e pragmático da constituição e do uso das ideias na História. (BENTIVOGLIO, 2010, p. 115)

Complementando: “Um conceito não é inalterável, não é um centro fixo e estável, mas deve ser entendido como um objeto imerso na temporalidade e na linguagem.” (BENTIVOGLIO, 2010, p. 123) Na história conceitual, portanto, os conceitos não são discutidos conforme a função linguística que exercem, mas sobretudo segundo sua função sociopolítica (KOSELLECK, 2011, p. 18). Dessa maneira, os conceitos transcendem o seu contexto imediato e se projetam no tempo e no espaço (BENTIVOGLIO, 2010, p. 122), o que, para a geografia, é um elemento fundamental.

Dosse (2007, p. 254-255) afirma ser uma obrigação metodológica restituir os conflitos sociais e políticos do passado por meio das fronteiras conceituais da época. Dar atenção às mudanças nos significados dos conceitos, tanto em sua evolução ao longo do tempo quanto, ao mesmo tempo, em sua posição com relação a teorias e outros conceitos, permite “compreender melhor a história social em sua concreção, ao superar o falso círculo vicioso que leva da palavra à coisa e vice-versa” (p. 255).

Entretanto, não podemos nos esquecer do fato de que a velocidade de mudança dos conceitos e a velocidade de mudança da realidade são distintas (KOSELLECK, 2012, p. 36). Sendo assim, é comum acontecerem lapsos de tempo entre as transformações nos dois domínios, o que leva à coexistência de significados antigos e novos em um mesmo conceito (KIRSCHNER, 2007, p. 51-52). Isto não é novidade, afinal a estratificação dos sentidos de um conceito se situa a distintas profundidades, o que gera, segundo Koselleck (2012, p. 37), um processo intrínseco à linguagem segundo o qual o potencial de modificação de um conceito no tempo é relativamente independente do conteúdo de realidade a que este conceito se atrela.

Ainda que existam nuances, são quatro as principais possíveis relações entre as transformações dos conceitos e da realidade histórica, como explicitam

Koselleck (2012, p. 32) e Bentivoglio (2010, p. 128). A primeira possibilidade é de que nem os conceitos nem o estado de coisas por eles captado permaneçam iguais; neste caso não há modificações sincrônicas nem diacrônicas. A segunda possibilidade é a de os sentidos dos conceitos se manterem inalterados, ao passo que a realidade se alterou. Aqui, os conceitos perdem a serventia para designar a realidade corrente, passando a se reportar a uma realidade pretérita, o que torna necessário que a linguagem capte novamente o real, agora transformado. A terceira relação possível ocorre quando os significados dos conceitos mudam, mas a realidade anteriormente captada não. Assim, é preciso cunhar novas formas de expressão linguística buscando o reajuste ao real. Por fim, a quarta possibilidade se dá quando ambos — estado de coisas e sentidos dos conceitos — se modificam, mas de maneira separada, distanciando-se, de maneira que a relação anteriormente verificada entre conceito e objeto não faz mais sentido. Neste caso, só “o método histórico-conceitual permite averiguar como e com que conceito se plasmava antes uma realidade” (KOSELLECK, 2012, p. 32).

Em razão mesmo desses entendimentos, reforçamos a necessidade de se tomar cuidado para não reduzir a relação entre conceito e contexto histórico a simples conexões mecânicas, frutos de uma compreensão causal ou meramente reflexiva. Essa relação deve, primeiramente, ser captada nos próprios textos (KIRSCHNER, 2007, p. 58). Esta é uma exigência metodológica — a separação, na análise, entre as afirmações linguísticas e a realidade concreta dos fatos — que o próprio Koselleck (1992, p. 145) endossa, afirmando ainda a imprescindibilidade de rigor teórico ao proceder com ela. É somente depois disso que podemos, enfim, indagar as fontes textuais acerca do que elas falam em relação aos fatos, verificar as mudanças ocorridas nas situações concretas no tempo transcorrido entre a elaboração dos textos e a atualidade e perceber a capacidade que tais textos tiveram para produzir conjuntamente a história. Em síntese, as permanências, alterações ou ineditismos dos sentidos de um conceito precisam ser entendidos antes que esses sentidos sejam interpretados como os indicadores genuínos dos conteúdos extralinguísticos para os quais apontam, antes, portanto, de serem usados para investigar a própria realidade social.

Na relação complexa entre conceitos e realidade, entre *dogmata* e *pragmata*, a separação entre linguagem e história não implica a recusa *tout court* do caráter linguístico constitutivo da realidade social e política, mas a busca de um modelo teórico no qual os significados linguísticos criam, ao mesmo tempo em que limitam, as

possibilidades da experiência política e social (JASMIN, 2006, p. 27 *apud* BENTIVOGLIO, 2010, p. 130).⁶

No uso pragmático dos conceitos, o usuário reforça um significado particular a fim de expressar sua mensagem da maneira que mais lhe convém. Na semântica, porém, as variadas experiências impressas num conceito, ocasionalmente muito antigas, são o que provê a riqueza conceitual e as distintas formas de se expressar o conceito, mas ao mesmo tempo, também limitam o que pode ser dito e compreendido (KOSELLECK, 2012, p. 46). Koselleck (1992, p. 136-137) afirma que todo conceito se relaciona a um contexto que lhe dá sentido, mas sobre o qual o conceito também retroage, tornando o contexto compreensível. No que se refere a fontes textuais, no nível mais imediato, o conceito reporta a um contexto que é o parágrafo em que se encontra e, em seguida, o texto todo. O procedimento de compreensão então se desdobra, em busca de contextualizações mais amplas, como um conjunto de fontes textuais afins. A contextualização pode ainda decerto se alargar, para abarcar fatos extralinguísticos. Isso “significa dizer que todo conceito está imbricado em um emaranhado de perguntas e respostas, textos/contextos” (p. 137).

Tal procedimento de contextualização não apresenta exatamente novidades quando comparado ao que faz a metodologia histórico-filológica. Todavia, para a história dos conceitos, é preciso, adicionalmente, investigar quais são as efetivas possibilidades que determinados léxicos dão para viabilizar certas formulações conceituais. Isso implica, da outra parte, que os léxicos também inviabilizam outras conceituações, as quais não encontram meios para serem formuladas (KOSELLECK, 1992, p. 137).

Dessa importante tarefa de compreensão da relação entre conceito e contexto, podemos depreender que a preocupação da história dos conceitos não é somente com os estratos semânticos dos termos, mas também com relação a como eles se articulam aos contextos sociais de sua produção e às continuidades e discontinuidades presentes na evolução histórica dos sentidos e dos objetos relativos aos conceitos. Cada conceito, esclarece Bentivoglio (2010, p. 132), acumula inúmeras experiências passadas e presentes, mas também contém em si expectativas sobre a realidade social, as quais agem sobre ela, determinando pelo menos a forma como a compreendemos. Assim, a abordagem de Koselleck busca superar a simples

⁶ Os grifos nesta citação se devem a estrangeirismos. O grifo em “*tout cort*” já constava no texto consultado, mas os grifos em “*dogmata*” e “*pragmata*” foram adicionados por nós.

descrição, mostrando a operatividade dos conceitos históricos e sua capacidade estruturada por situações singulares e, igualmente, estruturante delas (DOSSE, 2007, p. 258).

Dizer que os conceitos são portadores de experiências e expectativas é algo central na concepção teórica subjacente à história dos conceitos. Começemos pelas experiências. No processo que converte dado termo em um conceito, agrega-se a ele a totalidade dos contextos de experiência histórica a partir dos quais e em referência aos quais o conceito se desenvolve (BENTIVOGLIO, 2010, p. 122), resumidamente, seu *espaço de experiência*. Este espaço sintetiza conjuntamente a percepção e a investigação da realidade social e o sujeito internaliza as experiências por três formas diferentes. A primeira delas é por meio da surpresa, quando a experiência é original. A segunda, por meio da sucessão, quando a experiência é repetida ou acumulada. Por sua vez, a terceira forma é pela adaptação; neste caso, as experiências já retidas sofrem modificação ou esquecimento, diferenciando-se do que antes havia (p. 125). Portanto, ao associar um conceito à realidade experimentada, o sujeito lhe empresta essas experiências, que passam a compor o espaço de experiência do conceito. Este pode então ser descrito como “um tecido do passado e do presente em função de múltiplas trajetórias” (DOSSE, 2007, p. 259).

A título de informação, cabe aqui uma pequena digressão para afirmar que a existência dos conceitos se manifesta por meio de três operações análogas à da produção de experiências: conceitos podem ser registrados em seu surgimento original, podem ser continuados por meio de sua reprodução ou reescritos. Também aqui há um nexos com relação à temporalidade: curta, média e longa duração. Neste ponto Koselleck se afasta de um certo tipo de historicismo que preconiza o exercício de registrar experiências originárias e singulares como se fossem únicas, desconsiderando a continuidade e a sucessão. (BENTIVOGLIO, 2010, p. 126)

Tratemos agora das expectativas contidas nos conceitos. No processo de consolidação e nas situações de uso de todo conceito, há sempre significados sociopolíticos atrelados, obedecendo a intencionalidades, conscientes ou não, dos sujeitos sociais. Trata-se de *horizontes de expectativa ou espera* em relação ao que se quer referenciar por meio do conceito, mas também em relação ao que se quer que os outros apreendam daquela realidade. Neste sentido, segundo Dosse (2007, p. 259), os horizontes de espera são um futuro que se faz presente, como aquilo que ainda não existe. Eles não se referem a uma simples derivação da experiência correntemente vivida. Para completar, concordamos com Bentivoglio (2010, p. 122),

quando diz que, *acumulando experiências e expectativas, os conceitos evidenciam seu caráter plural e a incorporação de elementos sincrônicos e diacrônicos*.

Esses conceitos, portadores de experiência e de espera, não são simples epifenômenos da linguagem em oposição à história “verdadeira”; eles têm “uma relação específica com a linguagem, a partir da qual exercem influência sobre cada situação e acontecimento ou reagem a eles”⁷. Os conceitos não são redutíveis a alguma figura retórica nem simples ferramental próprio para classificar em categorias. Eles estão ancorados no campo da experiência, onde nasceram para dar conta de uma multiplicidade de significações. [...] Reinhart Koselleck [...], [todavia,] considera que os processos históricos não se limitam a sua dimensão discursiva: “A história jamais coincide perfeitamente com a maneira como a linguagem a capta e a experiência a formula”⁸. Como pensa Paul Ricœur, é o campo prático o enraizamento último da atividade de temporalização. (DOSSE, 2007, p. 258)

Aqui é necessário repetir que os conceitos não só registram como também interferem na própria realidade, ao serem capazes de estabelecer tanto as possibilidades efetivas da experiência quanto seus limites. Para Bentivoglio (2010, p. 123), um dos pontos fundamentais para a história dos conceitos é a reação dialética entre criação e determinação. Afinal, existe uma contradição perene entre as “estruturas objetivas de determinação de longo prazo que limitam e submetem o leque possível de atitudes e orientações históricas dos sujeitos” e o “caráter criativo da ação subjetiva” (p. 123).

Já a título de encerramento deste item, acreditamos que alguns aspectos teóricos caros à abordagem da história dos conceitos, mas ainda pouco discutidos aqui, precisam de atenção. Primeiramente, saibamos, por Koselleck (2012, p. 47), que todo conceito está integrado em uma rede formada por diversos outros conceitos. Entre esses outros conceitos, há aqueles que o contradizem, os que o sustentam e os que por ele são sustentados, conceitos anexos e adjacentes etc. Sem considerar esta rede, nenhum conceito pode ser adequadamente investigado. Conceitos paralelos exigem, por exemplo, abordagens onomasiológicas a fim de averiguar a similaridade do estado de coisas a que cada palavra se remete. A questão primordial é qual é o grau de precisão necessário para efetuar cada pesquisa histórico-conceitual. De qualquer maneira, “nenhuma ampliação ou limitação da investigação pode ignorar a atividade criadora de sentido e progressiva dos conceitos em sua transformação” (p. 47).

Outro aspecto teórico importante é a noção de que os conceitos, para que sejam formulados, exigem certo nível de abstração e teorização. Ao se tornarem cada

⁷ Em citação a Koselleck (1979, p. 264).

⁸ Em citação a Koselleck (1979, p. 195).

vez mais abstratos e atrelados a teorizações, os conceitos tornam-se também generalizantes (KOSELLECK, 1992, p. 135-136). Cabe à história conceitual ir além da mera sistematização dos sentidos dos conceitos e investigar “o processo pelo qual as experiências são registradas em conceitos e, tanto quanto possível, identificar as teorias incluídas em tais conceitos” (2011, p. 16). Além disso, o método em questão também se ocupa de examinar como tais conceitos — e as teorizações a ele atreladas — mudam ao longo do tempo (p. 21).

De certa maneira, a história conceitual precisa proceder a partir de uma seleção entre o que diz e o que não diz respeito a cada conceito, o que pode, em grande medida, ser feito por meio da própria análise da linguagem (1992, p. 137). Koselleck (1967, p. 81-89 *apud* BENTIVOGLIO, 2010, p. 119) elenca dez questões que a história dos conceitos deve fazer neste caso, as quais nos foram muito úteis na investigação que resulta neste trabalho:

- 1) Até que ponto é comum o uso do conceito?
- 2) Seu sentido foi objeto de disputa?
- 3) Qual o espectro social de seu uso?
- 4) Em que contextos históricos aparece?
- 5) Com que outros termos aparece relacionado, seja como complemento ou como oposição?
- 6) Por que é utilizado, com que propósitos e a quem se dirige?
- 7) Por quanto tempo esteve em uso?
- 8) Qual é o valor do conceito na estrutura da linguagem política e social da época?
- 9) Com que outros termos se sobrepõe?
- 10) Converte-se com o tempo com outros termos?

Por fim, cabe-nos, aproveitando o ensejo ocasionado pela citação à lista acima, lembrar de outra. Trata-se de algumas debilidades das quais, na pesquisa histórico-conceitual aqui empreendida, tentaremos nos esquivar, seguindo o aviso de Pierre Rosanvallon (1995, p. 12-16). A primeira é a tentação do dicionário, que, apesar de ser um importante instrumento de trabalho, não possui nenhuma qualidade verdadeiramente histórica. A segunda fraqueza é sucumbir a uma história das doutrinas, que vê em inúmeros autores os precursores ou continuadores de uma doutrina pretensamente definitiva ou estável, cujo ponto de chegada é traçado de antemão. A terceira debilidade é a do comparatismo textual, o qual enxerga uma obra somente em referência às outras, o que esconde a falta de capacidade de interrogação acerca dos textos que deveriam ser efetivamente focados. O quarto

problema é o reconstrutivismo, que supõe reescrever completamente uma obra a fim de encaixá-la num esquema interpretativo que alegadamente havia escapado ao autor original. Por fim, a quinta fraqueza é o tipologismo, que reduz a multiplicidade dos pensamentos e teorias a uma lista de escolas e doutrinas, por vezes sequencialmente ordenadas, a qual não dá nenhuma informação realmente relevante a respeito de tais pensamentos e teorias a não ser enquadrá-la em uma tipificação genérica.

Em virtude da não linearidade da história conceitual, acreditamos ser possível cruzar sua metodologia com uma abordagem de pesquisa norteada pelo método regressivo-progressivo. Este método também é marcado por um entendimento nada simplista acerca das temporalidades e exige que a compreensão do real se faça por meio de um movimento que parta do presente em direção ao passado, percebendo que as relações sociais atualmente coexistentes não têm a mesma idade, e um movimento do passado de volta ao presente, esclarecendo-o. As justificativas para esse cruzamento serão aprofundadas no último item deste capítulo, mas antes devemos nos familiarizar com os fundamentos do método regressivo-progressivo, objetivo do item a seguir.

2.2. O método regressivo-progressivo: um percurso crescentemente relevante

Como bem afirma David Harvey (1996, p. 53), a lógica dialética é inseparável da compreensão de que o espaço e o tempo não são coisas absolutas, coisas cuja existência seria perene, imutável e independente de quaisquer relações:

Há múltiplos espaços e tempos (e espaço-tempos) implicados em diferentes processos físicos, biológicos e sociais. Todos esses *produzem* — para usar a terminologia de [Henri] Lefebvre⁹ — suas próprias formas de espaço e tempo. Os processos não operam *no* espaço e *no* tempo, mas *ativamente constroem* espaço e tempo e, ao fazê-lo, definem escalas distintas para seu desenvolvimento. (HARVEY, 1996, p. 53)

Nossa filiação a essa concepção implica em reconhecer que a temporalidade não é algo único e linear, mas múltipla e repleta de continuidades e discontinuidades. Marx (2013, p. 54-61) nos ajuda a entender essa questão ao fazer a crítica ao método da economia política e apresentar o seu próprio método. Para ele, o método científico correto não pode limitar-se a descrever o aparente, apresentando uma

⁹ Em citação a obra de 1991.

“representação caótica do todo” (p. 54), nem a fazer uma análise da realidade concreta em busca de conceitos abstratos, mas que se furte a efetuar o movimento de volta ao concreto. No primeiro caso, não se alcança o essencial. No segundo, “a representação plena [...] [é] volatilizada em uma determinação abstrata” (p. 54), um movimento estéril quando se nega a retornar ao concreto e, portanto, a reconhecê-lo “como uma rica totalidade de muitas determinações e relações” (p. 54). Prosseguindo nessa crítica, Marx afirma que o conhecimento do presente possibilita compreender o passado, já que vestígios de tempos anteriores permanecem na atualidade. Além disso, relações que no passado existiam apenas como virtualidades podem ter se desenvolvido a ponto de hoje terem adquirido total sentido:

A sociedade burguesa é a mais desenvolvida e diversificada organização histórica da produção. Por essa razão, as categorias que expressam suas relações e a compreensão de sua estrutura permitem simultaneamente compreender a organização e as relações de produção de todas as formas de sociedade desaparecidas, com cujos escombros e elementos edificou-se, parte dos quais ainda carrega consigo como resíduos não superados, parte [que] nela se desenvolvem de meros indícios em significações plenas etc. A anatomia do ser humano é uma chave para a anatomia do macaco.¹⁰ Por outro lado, os indícios de formas superiores nas espécies animais inferiores só podem ser compreendidos quando a própria forma superior já é conhecida. Do mesmo modo, a economia burguesa fornece a chave da economia antiga etc. (MARX, 2013, p. 58).¹¹

Por conseguinte, o caminho de pesquisa que estabelece periodizações por meio de um movimento unidirecional que começa no passado rumo ao presente corre sempre o risco, muito palpável, de não apreender que relações essenciais em períodos mais recentes estiveram em gérmen em períodos predecessores, já que eram subordinadas a outras então mais determinantes. Marx (2013, p. 60) assevera:

Seria impraticável e falso, portanto, deixar as categorias econômicas sucederem-se umas às outras na sequência em que foram determinantes historicamente. A sua ordem é determinada, ao contrário, pela relação que têm entre si na moderna sociedade burguesa, e que é exatamente o inverso do que aparece como sua ordem natural ou da ordem que corresponde ao desenvolvimento histórico.

Para fugir desse problema seria igualmente questionável cair no caminho oposto, que é considerar, de maneira linear, evolucionista e etapista, os períodos e aspectos do passado como meros estágios de um progresso social que culminou no presente. Marx identifica este caminho como o da abordagem do “desenvolvimento histórico” (2013, p. 59), em crítica aos economistas de sua época, “que apagam

¹⁰ Os “*Grundrisse*”, obra aqui citada, são um compilado de manuscritos redigidos em 1857 e 1858, momento em que a teoria da evolução ainda estava sendo elaborada (Charles Darwin só viria a publicar “A origem das espécies” em 1859). Por isso, Marx dá a entender, conforme a compreensão da época, que o ser humano viria do macaco, e não que ambos evoluíram por linhas diferentes a partir de um ancestral comum.

¹¹ A interpolação sinalizada entre colchetes não é nossa; ela consta na edição da obra citada.

todas as diferenças históricas e veem a sociedade burguesa em todas as formas da sociedade” (p. 58). Ele rebate:

Como [...] a própria sociedade burguesa é só uma forma antagônica do desenvolvimento, nela são encontradas com frequência relações de formas precedentes inteiramente atrofiadas ou mesmo dissimuladas. Por exemplo, a propriedade comunal. Por conseguinte, se é verdade que as categorias da economia burguesa têm uma verdade para todas as outras formas de sociedade, isso deve ser tomado *cum grano salis* [com ressalvas]. Elas podem conter tais categorias de modo desenvolvido, atrofiado, caricato etc., mas sempre com diferença essencial. O assim chamado desenvolvimento histórico se baseia sobretudo no fato de que a última forma considera as formas precedentes como etapas até si mesma, e as concebe sempre unilateralmente, uma vez que raramente critica a si mesma [...]. (MARX, 2013, p. 58-59)

Com essas críticas sobre a mesa, podemos então começar a destrinchar a proposição metodológica de Marx. Ela se baseia em dois pares de movimentos de ida e volta. Esses pares se dão de maneira simultânea e imbricada, mas não devem ser confundidos. David Harvey (2013), Henri Lefebvre (1968, 1977, 2008) e Rémi Hess (1998) os elucidam bem: um chamado de *descenso-ascenso* e outro intitulado *regressivo-progressivo*.

Segundo Harvey (2013, p. 17-18), o método de Marx inicia-se com o *descenso*, isto é, a crítica da realidade imediata, experimentada pelos sentidos e percebida por cientistas, filósofos, escritores etc., buscando chegar a conceitos cada vez mais simples e mais profundos, que fundamentam essa realidade. Daí, inverte-se o sentido do movimento, que se torna *ascenso*, até o retorno à superfície fenomênica, que pode então ser reinterpretada com base nos conceitos fundamentais, desvelando o caráter essencial da realidade encoberto pelas aparências.

Sem usar os dois nomes dados por Harvey, Lefebvre (1977, p. 211) explica que o procedimento básico do *descenso* é a análise. Trata-se de um movimento do concreto ao abstrato, que parece se distanciar progressivamente do real, mas que só pode ser compreendido se completado pelo *ascenso*. Este revela o real como um todo infinitamente complexo e mostra que os conceitos abstratos evidenciados são distantes da realidade apenas em aparência; na verdade, são essenciais, sendo apenas eles que permitem apreender a totalidade concreta. Mais à frente, Lefebvre faz outras apreciações e acrescenta um terceiro movimento, igualmente importante:

Encontramos, então, em “O capital”, um primeiro movimento do pensamento dialético, pelo qual ele, analisando o que “está dado”, descobre a essência dos fenômenos. O pensamento dialético alcança assim os *conceitos*. Depois disso, num segundo movimento, ele retorna ao concreto, encadeando (dialeticamente) os conceitos e categorias abstratos, mas objetivos, assim determinados. [...]

Este segundo movimento, que constitui já a síntese ou a “exposição”, inclui uma parte de dedução. Nós já sabemos que daí resulta a impressão, para alguns, de uma construção. Contudo, na verdade, trata-se para Marx do arcabouço teórico da *história*, o qual a torna “inteligível” (mas o qual, verdadeiramente, já provém dela, de sua análise). Num terceiro movimento de pensamento, Marx indica como a prática social, no curso da história, produziu as realidades que os conceitos (ao refleti-las) apreendem. (LEFEBVRE, 1977, p. 214)

Além disso, faz parte também do método de Marx o par dos movimentos regressivo e progressivo. Como “os estágios ulteriores do desenvolvimento (e os *conceitos* que permitem seu conhecimento) esclarecem os momentos que os precedem” (LEFEBVRE, 1977, p. 211), o primeiro movimento é *regressivo*. Trata-se de remontar o passado a partir do presente, isto é, encontrar no presente aquilo que, nascido no passado, se desenvolveu a ponto de se tornar uma relação ou um aspecto dominante, mas também descobrir o que o presente conserva dos tempos pretéritos de maneira subordinada, transformada. É pela regressão que, na obra de Marx, “o modo de produção feudal se descobre como condição histórica do capitalismo, na Europa. Ele foi o que não é mais o capitalismo.” (LEFEBVRE, 1968, p. 72)

O segundo movimento é *progressivo*. Ele vai “do superado e do *finito* ao movimento que declara esse *fim*, que anuncia e faz nascer algo novo” (LEFEBVRE, 2008, p. 31); permite compreender o conjunto da história como uma totalidade. Pela progressão, procura-se “ver todos os possíveis conteúdos na situação presente. Procura-se assim iluminar o futuro ao tentar revelar o possível e o impossível.” (HESS, 1998, p. 181) O movimento progressivo permite a Marx ver com novos olhos as diferenças entre passado e presente e enxergar a gênese do presente, datando com precisão o nascimento das relações sociais mais importantes. Diferentemente da sociedade feudal, caracterizada pelas relações pessoais de dependência, “Marx deseja mostrar que a determinação pela economia data do capitalismo e a caracteriza. É a burguesia que constituiu, para dele se beneficiar, esse primado do econômico.” (LEFEBVRE, 1968, p. 72)

Muito aproveita conhecer um pouco da concepção materialista de Karl Marx e Friedrich Engels sobre a história para compreender mais precisamente o método regressivo-progressivo:

Essa concepção da história consiste [...] em desenvolver o processo real de produção a partir da produção material da vida imediata e em conceber a forma de intercâmbio conectada a esse modo de produção e por ele engendrada, quer dizer, a sociedade civil em seus diferentes estágios, como o fundamento de toda a história, tanto apresentando em sua ação como Estado como explicando a partir dela o conjunto das diferentes criações teóricas e formas da consciência — religião, filosofia, moral etc.

etc.¹² — e em seguir o seu processo de nascimento a partir dessas criações, o que então torna possível, naturalmente, que a coisa seja apresentada em sua totalidade (assim como a ação recíproca entre esses diferentes aspectos). Ela não tem necessidade, como na concepção idealista da história, de procurar uma categoria em cada período, mas sim de permanecer constantemente sobre o solo da história real; não de explicar a práxis partindo da ideia, mas de explicar as formações ideais a partir da práxis material e chegar, com isso, ao resultado de que todas as formas e [todos os] produtos da consciência não podem ser dissolvidos por obra da crítica espiritual, por sua dissolução na “autoconsciência” ou sua transformação em “fantasma”, “espectro”, “visões” etc., mas apenas pela demolição prática das relações sociais reais [*realen*] de onde provêm essas enganações idealistas; não é a crítica, mas a revolução a força motriz da história e também da religião, da filosofia e de toda forma de teoria. Essa concepção mostra que a história não termina por dissolver-se como “espírito do espírito”, na “autoconsciência”, mas que em cada um dos seus estágios encontra-se um resultado material, uma soma de forças de produção, uma relação historicamente estabelecida com a natureza e que os indivíduos estabelecem uns com os outros; relação que cada geração recebe da geração passada, uma massa de forças produtivas, capitais e circunstâncias que, embora seja, por um lado, modificada pela nova geração, por outro lado prescreve a esta última suas próprias condições de vida e lhe confere um desenvolvimento determinado, um caráter especial — que, portanto, as circunstâncias fazem os homens, assim como os homens fazem as circunstâncias. (MARX; ENGELS, 2017, p. 42-43).¹³

Embasando a concepção materialista da história está a noção filosófica do *devoir* ou *vir-a-ser*. Esta noção remonta à tradição filosófica grega, com Heráclito de Éfeso, tendo sido retomada por Hegel como um movimento por meio do qual tudo vive e existe (LEFEBVRE, 2009, p. 34). Para Hegel (1992, p. 23), “a Coisa mesma não se esgota em *seu fim*, mas em *sua atualização*; nem o *resultado* é o todo *efetivo*, mas sim o resultado junto com o seu *vir-a-ser*”. Portanto, sua visão é de que pensar apenas nas finalidades afasta a vida das coisas, mas, de modo também redutivo, considerar apenas o movimento – a tendência, para usar o vocábulo empregado por Hegel (1992, p. 23) – afasta a compreensão da efetividade das coisas.

Com base nisso, Jesus Ranieri (2011, p. 48) afirma que “Hegel atribui ao *devoir* a função de formador dos nexos do processo de desenvolvimento de todo e qualquer ser, pois mostra o quanto a constituição do mundo ganha exata preponderância sobre este mesmo ser”. Contudo, para o filósofo alemão, o *devoir* repousa sobre o espírito, a ideia, e não sobre a materialidade: “o espírito [...] é o seu *vir-a-ser* para [ser] o que é *em si*; e só como esse *vir-a-ser* refletindo-se sobre si mesmo ele é em si, em verdade, o *espírito*” (HEGEL, 1999, p. 215).¹⁴ Portanto, em Hegel, a “história

¹² A obra citada apresenta em nota a seguinte variante do manuscrito: “explicando a sociedade civil em suas diferentes fases e em seu reflexo prático-idealista, o Estado, assim como o conjunto dos diversos produtos e formas teóricas da consciência, da religião, da filosofia, da moral etc. etc.”

¹³ As interpolações sinalizadas entre colchetes não são nossas; elas constam na edição da obra citada.

¹⁴ A interpolação sinalizada entre colchetes não é nossa; ela consta na edição da obra citada

do pensamento aparece como a história do triunfo dos seres humanos sobre a realidade objetiva” (RANIERI, 2011, p. 28).

Marx critica a compreensão de Hegel, afirmando que “ele somente encontrou a expressão *abstrata, lógica, especulativa* para o movimento da história” (MARX, 2017a, p. 118). Em Marx, o devir se articula mais explicitamente ao materialismo histórico na afirmação de que “*toda a assim denominada história mundial nada mais é do que o engendramento do homem mediante o trabalho humano, enquanto o vir a ser da natureza para o homem*” (p. 114). Em contrapartida, o “trabalho que Hegel unicamente conhece e reconhece é o *abstratamente espiritual*” (p. 124), o que o situa no campo idealista.

Anos depois da proposição de um materialismo histórico, Marx passou a enxergar na obra de Hegel o fornecimento de um método adequado para alcançar as coisas em sua essência: o método dialético. Contudo, Marx precisou despi-lo de suas mistificações idealistas, de suas abstrações puras, da forma especulativa que se encontrava sob a filosofia de Hegel (LEFEBVRE, [1974], p. 87-88), que o concebia como método absoluto, capaz de tudo explicar e de conter o movimento de todas as coisas (LEFEBVRE, 2009, p. 34).

Marx, ao contrário (nunca é demais insistir neste ponto essencial), afirma que a ideia geral, o *método*, não dispensa de capturar cada objeto em sua própria essência. O método é apenas um guia, um arcabouço genérico, uma orientação para a razão no conhecimento de cada realidade. De cada realidade é preciso capturar *as suas* contradições particulares, *o seu* movimento individual (interno), *a sua* qualidade e *as suas* transformações bruscas. A forma (lógica) do método deve, então, subordinar-se ao conteúdo, ao objeto, à *matéria* estudada; ela permite abordar de forma eficaz seu estudo, captando os aspectos mais gerais dessa realidade, mas não substitui jamais a pesquisa científica por uma construção abstrata. Mesmo que *a exposição* dos resultados obtidos tenha o aspecto de reconstrução da coisa, isso não é mais do que uma aparência: não existe construção ou reconstrução factual, mas um encadeamento de resultados da pesquisa e da análise, de modo a reconstituir em seu conjunto o movimento (a história) da coisa; por exemplo, a história do Capital.

Assim, as ideias que se têm sobre as coisas — o mundo das ideias — não são mais do que o mundo real, *material*, expresso e *refletido* na cabeça das pessoas, isto é, são edificadas a partir da prática e do contato ativo com o *mundo exterior* por meio de um processo complexo de que participa toda a *cultura*. (LEFEBVRE, 2009, p. 34)

Desse encontro da dialética com o materialismo histórico emergiu o método notavelmente aplicado em “O capital: crítica da economia política”. Tal método, segundo Engels (1864 *apud* LEFEBVRE, [1974], p. 90), parte das relações econômicas, que são não as únicas, mas as mais simples relações reencontradas historicamente. Essas relações são determinantes enquanto momentos de relações mais complexas, mas não as esgotam. “O conteúdo dado é sempre uma totalidade

concreta. Este conteúdo complexo da vida e da consciência é a verdadeira realidade que se trata de alcançar e de elucidar.” (LEFEBVRE, [1974], p. 91)

O que Marx e Engels chamaram de o método dialético — como contrário ao metafísico — é nada além do método científico na sociologia, o qual consiste em considerar a sociedade como um organismo vivo em um estado de *constante desenvolvimento* (e não como algo mecanicamente concatenado e que, portanto, permitiria todo tipo de combinações arbitrárias de elementos sociais separados), um organismo cujo estudo requer uma análise objetiva das relações de produção que constituem a *formação social* dada e uma investigação de suas leis de funcionamento e desenvolvimento. (LÊNIN, 1977, p. 165, grifos nossos)

Essa citação de Vladímir Ilitch Uliánov, ou Lênin, é oportuna para avançarmos na compreensão de tal método justamente porque o conjuga a uma noção que Marx introduz, mas não desenvolve plenamente: a noção de *formação social* ou *formação econômica da sociedade* ou, melhor ainda, já que é mais abrangente, *formação econômico-social*¹⁵. De acordo com Lefebvre (1977, p. 208), a recuperação feita por Lênin deste conceito revela sua significância, a um só tempo, teórica e metodológica. A palavra “formação” evidencia o caráter de transformação permanente da realidade, histórica e objetivamente, logo sem considerar o “mundo humano” como separado do “mundo natural”. “Econômico-social”, por sua vez, marca a íntima relação entre dois aspectos dessa realidade, que, porém, não devem ser confundidos. Na teoria marxista, o econômico diz respeito às forças produtivas e às relações práticas entre os grupos humanos e a natureza. O social, por sua vez, se refere às relações dos seres humanos entre si, às relações de produção, às classes e forças sociais.

Lefebvre (1977, p. 209) também esclarece que a noção de formação econômico-social cabe tanto para falar de uma sociedade específica — sempre em processo de formação —, como a sociedade capitalista, quanto do conjunto da história e do desenvolvimento da sociedade, entendido como uma totalidade. Isso não é um problema, pois decorre da compreensão de que “cada momento da história, cada estrutura social, cada regime ou modo de produção constitui também um conjunto, um todo (ou uma ‘totalidade’), que deve ser estudado em si próprio, sem o separar do desenvolvimento total” (p. 209).

No método empregado por Marx e por Lênin — o mesmo para ambos —, é partindo da totalidade concreta da formação econômico-social capitalista, como se

¹⁵ Marx emprega o termo “formação econômica da sociedade”, por exemplo, no prefácio à primeira edição do livro 1 de “O capital: crítica da economia política” (2015a, p. 80), mas também em textos anteriores, segundo Lefebvre (1977, p. 207).

apresentava, respectivamente, na Inglaterra em meados do século XIX e na Rússia no início do século XX¹⁶, que se iniciam os momentos regressivo e de descenso, isto é, a análise histórico-dialética. Descobre-se que essas formações trazem consigo, “ao lado do que representa seu presente atual [...], um imenso passado e, finalmente, a história inteira [...]. A formação econômico-social mostra assim uma sedimentação, uma série de camadas sucessivas, datando de todas as épocas” (LEFEBVRE, 1977, p. 219).

Por sua vez, a reconstituição do desenvolvimento da formação econômico-social nos momentos progressivo e de ascenso¹⁷ revela um processo objetivo, que possui suas próprias leis, as quais se originam da relação entre o ser humano e a natureza. Quanto a elas, é imperativo saber que se trata de leis dialéticas e de tendência, simultaneamente. Enquanto leis dialéticas, comportam contradições e nascem dessas mesmas contradições; enquanto leis de tendência, são relativas e valem apenas dentro de certos limites (LEFEBVRE, 1977, p. 217). Lefebvre adiciona ainda uma explicação muito importante:

Existem as leis *universais* do devir (dialético) — as leis *gerais* (da formação econômico-social) — e enfim as leis *específicas*, particulares a cada época, modo de produção, estrutura ou regime social. Essas leis se emaranham, se interpenetram reciprocamente, envolvem umas as outras — ou, ao contrário, se limitam e se excluem. Mas são sempre leis *do devir*, leis *em devir*, leis *no devir*. Consequentemente, não há “leis naturais” no sentido de leis independentes do tempo — leis *eternas*, imutáveis, absolutas. Essa concepção metafísica da lei foi definitivamente ultrapassada por Marx, tanto para a natureza quanto para a história e a realidade social. Existem somente as leis internas de processos *objetivos* (*naturais*). E as leis definham, morrem — ou são envolvidas, retomadas e dominadas por outras — tais como os processos dos quais elas são leis. Elas têm uma história objetiva e são as leis de uma história. (LEFEBVRE, 1977, p. 218)

Tudo isso exposto, podemos estar seguros e entender plenamente que o objetivo de uma investigação realizada sob o materialismo histórico e dialético é, como disse Marx (2015a, p. 90), “se apropriar da matéria [*Stoff*] em seus detalhes, analisar suas diferentes formas de desenvolvimento e rastrear seu nexos interno”¹⁸. Em outras

¹⁶ Note-se que aqui evitamos propositadamente utilizar expressões como “formação econômico-social capitalista *inglesa*” e “formação econômico-social *rusa*”. Em substituição, escolhemos falar em “formação econômico-social capitalista *na Inglaterra*” e em “formação econômico-social capitalista *na Rússia*”. A razão disso é porque aquelas formas incorrem num erro comum, que vê em cada sociedade nacional um desenvolvimento capitalista mais ou menos autônomo e, consequentemente, vários capitalismo. Nossa compreensão é de que o capitalismo é um só e seu desenvolvimento, embora contraditório e desigual, com distintas manifestações, também forma uma unidade.

¹⁷ Vale ratificar, se ainda não está claro, que esses momentos todos — regressão, descenso, progresso e ascenso — se interpenetram e não existem um sem o outro no método dialético conforme empregado por Marx.

¹⁸ A interpolação sinalizada entre colchetes não é nossa; ela consta na edição da obra citada.

palavras, nossas, preocupa-se em apreender o *fundamento histórico-dialético* do objeto investigado. Queremos explorar um duplo significado da palavra “fundamento” aqui. Primeiramente, fundamento diz respeito àquilo que funda algo, servindo-lhe de sustentação para o que se construirá a seguir. Portanto, *o fundamento encontra-se na gênese e como gênese do objeto investigado e permite seu desenvolvimento histórico*. Em segundo lugar, o fundamento também se refere àquilo que determina a existência de algo, sem o qual este algo seria radicalmente diferente. Dessa maneira, *o fundamento revela-se como essência do objeto investigado e determina e conduz seu vir-a-ser*. Esses dois significados se imbricam e se articulam e devem ser considerados em termos histórico-dialéticos. Por isso, apreender o fundamento histórico-dialético do objeto pesquisado significa, sinteticamente, compreendê-lo em seu devir histórico e em sua essência, considerando suas contradições e a unidade entre os contrários.

Para Karel Kosík (2002, p. 22-25), o método dialético crítico abole as oposições aparentemente insolúveis do mundo da pseudoconcreticidade para atingir o mundo real, destruindo o senso de existência autônoma dos produtos da sociedade para reencontrá-los dentro de um processo social de produção. Entre essas oposições aparentemente insolúveis está aquela entre gênese e essência¹⁹, cuja unidade contraditória desejamos enfatizar por meio da utilização do termo fundamento histórico-dialético, já que ambas se superam reciprocamente no movimento do devir.

Finalmente, podemos considerar realizado um apanhado geral acerca das concepções teóricas que embasam a proposição metodológica de Marx, a qual podemos, sem qualquer prejuízo de sentido, chamar de *método regressivo-progressivo*: uma denominação consagrada por Sartre (1974) a partir de suas leituras de Lefebvre²⁰. De acordo com Hess (1998, p. 181-182), Lefebvre depreende das publicações de Marx seu método, mas sua originalidade está em aplicá-lo a formas sociais concretas. Quanto a isto, havemos de discordar frontalmente, pois significa implicitamente considerar que Marx não investigava a concreticidade do real.

¹⁹ Essa oposição se encontra já em Sócrates, retratada em diálogos escritos por Platão, e é lembrada pelo próprio Kosík (2002, p. 23), embora este empregue “estrutura” no sentido de “essência”, decisão à qual cabe uma crítica, baseada em Lefebvre (1963, p. 18-19), já que essa equiparação carrega um quê estruturalista, que parece liquidar a história.

²⁰ Sartre (1974, p. 41, nota 1), a propósito, tributa a Lefebvre a formulação do método regressivo-progressivo, lamentando-se de que outros marxistas não tenham seguido seu caminho. Por outro lado, Lefebvre se queixa da atribuição feita por Sartre, afirmando que o método não é seu, mas do próprio Marx (HESS, 1998, p. 192).

O que podemos afirmar, de modo geral, é que tal como Marx, Lefebvre não dedicou uma obra inteiramente à discussão metodológica; o que temos são alguns escritos esparsos (entre os quais figura notadamente parte de um artigo de 1953) e, principalmente, o exemplo prático, já que ele empregou o método regressivo-regressivo, por exemplo, em estudos sobre comunidades camponesas (LEFEBVRE, 2011b), sobre o urbano (2008) e sobre a produção do espaço (2013). É justamente outro filósofo francês, Sartre, de quem também nos valeremos, quem escreve mais páginas sobre esse método e suas possibilidades de aplicação (SARTRE, 1974).

Segundo Lefebvre (1953, p. 125-126), alicerçando o método regressivo-regressivo está a compreensão de que o real comporta uma dupla complexidade: horizontal e vertical. A *complexidade horizontal* se manifesta como diferenças essenciais entre formações e estruturas que possuem a mesma data histórica, isto é, que são determinadas por elementos sociais e políticos contemporâneos. Essa complexidade pode ser estudada comparativamente, examinando os conjuntos de condições subjacentes às referidas diferenças, e é ainda mais explícita ao considerarmos as determinações da época atual.

Por sua vez, a *complexidade vertical*, a que também podemos nos referir por *complexidade histórica*, diz respeito à coexistência de formações e estruturas que datam de épocas distintas, ocasionalmente justapondo, mesmo em espaços restritos, formas antigas e modernas. Trata-se de uma “conservação relativa, que não exclui as influências, as degenerescências, as integrações mais ou menos bem-sucedidas do arcaico aos conjuntos recentes” (LEFEBVRE, 1953, p. 126). As duas complexidades “se entrecruzam, se sobrepõem, agem uma sobre a outra. Daí um emaranhamento de fatos que só uma boa *metodologia* pode desembaralhar.” (p. 126).

Lefebvre se opõe ao método do estruturalismo, que se concentrava no estudo da complexidade horizontal, negligenciando e às vezes até negando a complexidade vertical (HESS, 1998, p. 185). Este método, conforme Lefebvre (1989, p. 561), toma o estrutural como ponto de partida e o concebe como constante em cada conjuntura, determinando-as e determinando seu encadeamento. O método regressivo-regressivo, por outro lado, prioriza, de modo relativo, o conjuntural sobre o estrutural e o que é dinâmico sobre o que é estático, entendendo o estrutural apenas como um momento do devir, como aquilo que “designa os elementos comuns aos instantes sucessivos que constituem esse momento” (p. 560).

Longe de eliminar o estrutural, este método [regressivo-progressivo] o busca, visa a ele, quer apreendê-lo e explicá-lo. Ele não o considera como um simples agrupamento empírico de dados, agrupamento constatável nos fatos. Ele [o estrutural] tem uma dignidade mais elevada, aquela da essência. Porém, nenhuma essência é eterna. Este método não considera e se proíbe de considerar o estrutural como uma constante. Essência produzida no devir durante um “momento”, essa essência será ultrapassada; ela já o foi. Ela é só um aspecto do devir e esse devir dialético é já, a cada instante ou momento, muito mais complexo e mais rico que a essência. O essencial (o estrutural), tomado isoladamente, é desértico. Assim é a concha na praia, vazia; peguemo-la com cuidado; ela tem uma estrutura; ela permite estudar a vida que a secretou; ela é nada sem essa vida. Este método não admite (na minha opinião) qualquer ontologia, nem algo de normativo, qualquer “valor”, qualquer “axiologia”, em uma palavra, qualquer pressuposição exterior ao método: à dialética. (LEFEBVRE, 1989, p. 560-561)

Concordamos com Henri Lefebvre (1977, p. 220) que permanecer no presente, descrevendo o que se observa, atinge apenas a aparência das coisas, afinal, como salienta José de Souza Martins (1996, p. 23), “a contemporaneidade da superfície não corresponde à idade do que coexiste”. A compreensão por trás disso é de que o desenvolvimento histórico e social não se dá uniforme e linearmente e que os processos e relações sociais em definhamento se misturam e se subordinam às leis dos novos processos e relações determinantes (LEFEBVRE, 1977, p. 220). Desse modo, nem todas as relações que se calcam em extensões de tempo podem ser identificadas pela ideia de que a história se divide em períodos que se sucedem (MARTINS, 1996, p. 21).

De acordo com Hess (1998, p. 189), o método regressivo-progressivo consiste primeiro em estudar o presente e encontrar nele os pontos de referência, aqueles nos quais o momento atual se apoia. A partir daí, pode-se “reconstituir a história à medida que se remonta seu curso percorrendo-o geneticamente” (HESS, 1998, p. 186). A aplicação do método regressivo-progressivo consiste, segundo Lefebvre (1953, p. 134-135), em três momentos de pesquisa, os quais elucidamos a partir de agora, com base nas próprias palavras de Lefebvre, mas aproveitando para alongar um pouco mais as reflexões.

Primeiro momento: descritivo — “Observação, mas com um olhar informado pela experiência e por uma teoria geral. No primeiro plano: a observação participante em campo. Uso prudente das técnicas de investigação (entrevistas, questionários, estatísticas).” (LEFEBVRE, 1953, p. 134)

Este momento pretende dar conta parcialmente da complexidade horizontal da realidade social. Trata-se de uma descrição dos elementos sincronicamente visíveis — ou melhor, apreensíveis pelos sentidos —, mas não de uma mera listagem

daquilo que é percebido. Esse procedimento deve ser iluminado por uma base teórica que lhe sirva de guia e lhe permita “reconstituir [...] a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que vê” (MARTINS, 1996, p. 21). Sartre (1974, p. 86) explica que a primeira preocupação do método regressivo-progressivo é situar o objeto investigado em seu contexto. Para isso:

Nós pedimos à história geral para que nos restitua as estruturas da sociedade contemporânea, seus conflitos, suas contradições profundas e o movimento geral que estas determinam. Portanto, temos no início um conhecimento totalizante do momento considerado, mas, com relação ao objeto de nosso estudo, esse conhecimento permanece abstrato. Ele começa com a produção material da vida imediata e termina com a sociedade civil, o Estado e a ideologia. Ora, no interior desse movimento *já figura* nosso objeto e ele é condicionado por esses fatores, na mesma medida em que os condiciona. Assim sua ação já está inscrita na totalidade considerada, mas ela continua implícita e abstrata para nós. Por outro lado, nós temos certo conhecimento fragmentário de nosso objeto: por exemplo, nós já conhecemos a biografia de [Maximilien de] Robespierre enquanto uma determinação da temporalidade, isto é, uma sucessão de fatos bem estabelecidos. Esses fatos parecem concretos, porque são conhecidos com detalhe, mas falta-lhes a *realidade* já que não podemos ainda associá-los ao movimento totalizador. Essa objetividade não significante contém em si, sem que possamos capturar-lha, a época inteira em que apareceu, da mesma maneira que a época, reconstituída pelo historiador, contém essa objetividade. E, no entanto, nossos dois conhecimentos abstratos caem um para fora do outro. (SARTRE, 1974, p. 87)

Segundo momento: analítico-regressivo — “Análise da realidade descrita. Esforço para *datá-la* exatamente (para não se contentar com uma constatação quanto a “arcaísmos” não datados, não comparados uns com os outros).” (LEFEBVRE, 1953, p. 134)

Conforme Martins (1996, p. 21), o segundo momento é aquele no qual “mergulhamos na complexidade vertical da vida social, a da coexistência de relações sociais que têm datas desiguais”. É preciso tomar os elementos materiais e imateriais que ancoram o conjunto descrito no primeiro momento e recuperar suas histórias particulares, articulando-a com a história geral. Isso permite descobrir as distintas temporalidades que correspondem ao nascimento desses elementos, os quais até então pareciam contemporâneos, porque se apresentam simultaneamente na dimensão do vivido. Um valioso expediente deste momento do método é fazer uso dos saberes de diferentes disciplinas (p. 21-22). O momento analítico-regressivo ganha um sentido muito mais claro se considerarmos o que Sartre (1974, p. 66) identifica como uma dialética do objetivo e do subjetivo. Para elucidá-la:

Dever-se-ia mostrar aqui a necessidade conjunta da “interiorização do exterior” e da “exteriorização do interior”. A práxis, com efeito, é uma passagem do objetivo ao objetivo pela interiorização; o projeto como superação subjetiva da objetividade em direção à objetividade, tensionado entre as condições objetivas do meio e as

estruturas objetivas do campo dos possíveis, representa *em si mesmo* a unidade movente da subjetividade e da objetividade, essas determinações cardeais da atividade. O subjetivo aparece então como um momento necessário do processo objetivo. Para que se tornem condições reais da práxis, as condições materiais que governam as relações humanas devem ser vividas na particularidade das situações particulares [...]. Ora, experimentar já é uma superação rumo à possibilidade de uma transformação objetiva; na *experiência do vivido*, a subjetividade se volta contra si própria e se arranca do desespero pela *objetivação*. Assim, o subjetivo retém em si o objetivo que ele nega e que supera em direção a uma objetividade nova; e essa nova objetividade, em sua qualidade de *objetivação*, exterioriza a interioridade do projeto como subjetividade objetivada. Isso quer dizer *a uma só vez* que o vivido como tal encontra seu lugar no resultado e que o sentido projetado da ação aparece na realidade do mundo para assumir sua verdade no processo de totalização. (SARTRE, 1974, p. 66-67)

Levando isso em conta, depreendemos que a objetividade é fruto de múltiplos processos de objetivação, os quais nasceram de projetos que foram postos em prática pelo trabalho e pela ação humana em sua relação com a natureza. Este é um movimento de totalização, que resulta numa realidade nova, a qual tem sua própria significação (SARTRE, 1974, p. 68). Desse modo, o presente momento do método deve considerar o objeto investigado em sua particularidade e, tomando a realidade anteriormente descrita, considerá-lo também em sua singularidade, isto é, naquilo que tem de único, mesmo em comparação com objetos semelhantes. “Nada pode ser descoberto se, primeiramente, não chegarmos tão longe quanto nos for possível na singularidade histórica do objeto” (p. 89).

A análise e a regressão nos impelem a desbravar aquilo que Alvaro Ferreira (2017, p. 91-92) chama de *substrução* do real, isto é, “os elementos que são anteriores ou que estão por trás da concretude observada, mas que são importantes para compreendermos sua concreção”. Segundo Ferreira (2017, p. 92-93), assim nos indagamos acerca dos grupos sociais participantes da produção do espaço (e da produção de outras dimensões da realidade) e acerca das racionalidades e intencionalidades que engendram *projeções* do resultado dessa produção, as quais conduzem a efetiva *materialização*. Remontar a história do processo de objetivação estudado até o momento em que cessarmos de perceber esse processo indica que chegamos a um ponto do passado em que essa objetivação se encontra ainda em germen. Aí temos o projeto em sua situação objetiva, isto é, em relação à objetividade anterior a que ele estava submetido, pela mediação da subjetividade; ou, nos termos de Sartre (1974, p. 64), descobrimos as condições materiais de existência que circunscreviam o campo de possibilidades ao projeto e à objetivação.

Terceiro momento: histórico-genético — “Estudo das modificações sucedidas a esta ou aquela estrutura, anteriormente *datada*, pelo desenvolvimento ulterior (interno ou externo) e por sua subordinação às estruturas gerais. Esforço em direção a uma classificação genética das formações e estruturas, no quadro do processo geral. Esforço, portanto, para retornar ao atual anteriormente descrito, para reencontrar o presente, mas elucidado, compreendido: *explicado*.” (LEFEBVRE, 1953, p. 135).²¹

De acordo com Martins (1996, p. 22), neste momento

[...] é possível descobrir que as contradições sociais são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. Ao contrário, na concepção lefebvriana de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. Na descoberta da gênese contraditória de relações e concepções que persistem está a descoberta de contradições não resolvidas, de alternativas não consumadas, necessidades insuficientemente atendidas, virtualidades não realizadas²². Na gênese dessas contradições está de fato a gestação de virtualidades e possibilidades que ainda não se cumpriram. Porque é o desencontro das temporalidades dessas relações que faz de uma relação social em oposição à outra a indicação de que um possível está adiante do real e realizado.

Uma vez datada a realidade descrita e descobertas as condições objetivas que, ao mesmo tempo, delimitavam e forneciam possibilidades para o projeto, torna-se possível compreender a gênese do objeto investigado. Podemos entender por *gênese* o processo que abarca a *projeção* — quando existe apenas o desenvolvimento do projeto, isto é, da ideia do objeto, que, portanto, ainda não nasceu — e o *nascimento* do objeto — o momento em que, nas palavras de Sartre (1978, p. 94), o objeto “escapa a seu autor” e “entra bruscamente em oposição à realidade objetiva”, o que marca “a objetivação do subjetivo e sua [imediata] alienação”.

A gênese é, portanto, a passagem do condicionamento objetivo à objetivação. Porém, como ainda esclarece Sartre (1978, p. 96), “o movimento dialético [...] explica o ato por sua significação terminal, a partir das condições de partida”. Isto significa dizer que só podemos compreender o sentido do projeto e a gênese do objeto pelo exame progressivo de seu devir, do “movimento que realiza os possíveis” (p. 96). Afinal, a execução do projeto sempre objetiva “superar as condições

²¹ Pedimos a compreensão dos leitores por termos transgredido a regra geral de isolamento e recuo de citações com mais de três linhas. A razão disso foi para evitar que a formatação deste trecho, que sintetiza o terceiro momento do método regressivo-progressivo, diferisse dos parágrafos correspondentes aos dois outros momentos.

²² Em citação a Lefebvre (1980).

presentes em direção a sua mudança posterior, superar o objeto presente em direção a uma ausência” (p. 96).

Contudo, como a gênese consoma a alienação do autor em relação ao objeto que projetou, o desenvolvimento do objeto por meio da realização dos possíveis guarda sempre uma contradição entre as finalidades originais da objetivação e a inexistência objetiva desses fins. Primeiro, porque nem todo fim efetivamente se realiza no processo de objetivação. Segundo, porque os possíveis que se realizam não são reflexos exatos do projeto. Terceiro, porque projetos novos e renovações de projetos antigos se inserem a todo momento no devir, tendo eles seus próprios condicionamentos e objetivos.

O fim se transforma, passa do abstrato ao concreto, do global ao detalhado; ele é, a cada momento, a unidade atual da operação ou, se preferirmos, a unificação em ato dos meios: sempre *do outro lado do presente*, ele é, no fundo, somente *o próprio presente visto de seu outro lado*. No entanto, ele contém em suas estruturas relações com um futuro mais distante. [...] O fim se enriquece no curso da empresa, ele desenvolve e supera suas contradições com a própria empresa; terminada a objetivação, a riqueza concreta do objeto produzido supera infinitamente aquela do fim (tomado como hierarquia unitária dos sentidos), em qualquer momento do passado que a considerarmos. Mas isso é precisamente o fato de que o objeto não é mais um fim: ele é o produto “em pessoa” de um trabalho e ele existe no mundo, o que implica uma infinidade de relações novas (de seus elementos uns com os outros no novo meio da objetividade — de si mesmo com os outros objetos culturais — de si mesmo, como produto cultural, com os homens). (SARTRE, 1974, p. 100)

Considerando isso, entendemos que o retorno ao presente que ocorre no terceiro momento do método regressivo-progressivo — retorno efetuado através de um movimento progressivo que parte do passado descoberto no segundo momento do método — permite reencontrar o presente — deixado momentaneamente de lado após o primeiro momento — e elucidá-lo com base nos sentidos do projeto e no conhecimento do processo de objetivação, revelando-nos o movimento dos referenciais fundamentais do objeto pesquisado e, portanto, sua essência.

Mesmo tendo esclarecido os três momentos do método regressivo-progressivo, ainda devemos dizer mais algumas palavras sobre ele. A divisão desses momentos não deve nos fazer crer que um é independente do outro e que são sequenciais: primeiro, a descrição; depois, a análise; finalmente, a síntese. Se Lefebvre (1953), quando escreveu explicitamente sobre seu método, não sublinhou suficientemente a interpenetração dos três momentos, os estudos que empreendeu valendo-se do método regressivo-progressivo, porém, não deixam margem para dúvida quanto a isso. Sartre (1974, p. 97) pode nos ajudar: “O movimento da compreensão

é *simultaneamente* progressivo (em direção ao resultado objetivo) e regressivo (eu remonto em direção à condição original).” Sartre (1974, p. 87) caracteriza o método regressivo-progressivo como um vaivém que determina progressivamente o objeto, aprofundando o entendimento sobre a época, e regressivamente a época, aprofundando o entendimento do objeto. Em vez de tentar integrá-los imediatamente, ele recomenda mantê-los separados “até que o envolvimento recíproco se faça por conta própria e ponha um termo provisório na pesquisa” (SARTRE, 1974, p. 87).

A exploração dessa profundidade é um descenso do concreto absoluto [...] a seu condicionamento mais abstrato (isto é, às condições materiais, ao conflito das forças produtivas e das relações de produção enquanto essas condições aparecem em sua universalidade e são vividas por todos os membros de um grupo indefinido, ou seja, praticamente por sujeitos *abstratos*). [...] Mas as significações mais concretas são radicalmente irredutíveis às significações mais abstratas, o “diferencial” em cada camada significativa reflete, empobrecendo-o e contraindo-o, o diferencial da camada superior; ele esclarece o diferencial da camada inferior e serve de rubrica à unificação sintética de nossos conhecimentos mais abstratos. O *vaivém* contribui para enriquecer o objeto com toda a profundidade; ele determina, na totalização histórica, o lugar ainda vazio do objeto. (SARTRE, 1974, p. 92).

Todavia, esse vaivém, situado no momento regressivo do método, deve ser completado por outro vaivém, situado no momento progressivo, o qual, segundo Sartre (1974, p. 93), procede com um ascenso da abstração do condicionamento material e social à concretude da obra, ou seja, da objetividade anterior à objetivação final, num “movimento de enriquecimento totalizador que engendra cada momento a partir do momento anterior” (p. 93). Em suma, ainda de acordo com Sartre (p. 100), o método regressivo-progressivo entende que as transformações de um objeto são sempre produtos de operações pretéritas das quais foram a finalidade. Essas operações podem ter objetivos mais imediatos e parciais, o que leva a resultados mais concretos. Porém, esses objetivos remetem a outros, mais distantes no passado e mais amplos, de forma que os resultados são mais abstratos quanto mais os fins objetivam algo próximo de uma totalização. Sendo assim, o pesquisador precisa compreender que à medida que a produção do concreto totalizador (do objeto) progride no tempo, mais afastado no passado se torna o fim que o criou. Portanto, o processo de objetivação escalona-se em “séries de significações que vão das mais ricas às mais pobres, das mais concretas às mais abstratas, das mais singulares às mais gerais e que, por sua vez, nos reenviam do subjetivo ao objetivo” (p. 100).

Essas observações mostram que o entrecruzamento entre os movimentos regressivo e progressivo e de descenso e ascenso — ambos os pares presentes no

método de Marx, sobre o qual já falamos — é notável. Podemos acrescentar uma visão panorâmica de Sartre (1974, p. 94) quanto ao método regressivo-progressivo, segundo a qual ele é “um vaivém enriquecedor entre o objeto (que contém toda a época como significações hierarquizadas) e a época (que contém o objeto em sua totalização)”. Assim, quando reencontramos, no terceiro momento, o objeto no presente, mas agora com sua profundidade e sua singularidade esclarecidas, ao invés de o percebermos como exterior à totalização, tal qual no primeiro momento, passamos a vê-lo como componente de uma unidade dialética com essa totalização (p. 94). O diagrama representado na figura 1 procura sintetizar os momentos do método regressivo-progressivo e a relação de seus movimentos com os eixos passado–presente e concreto–abstrato.

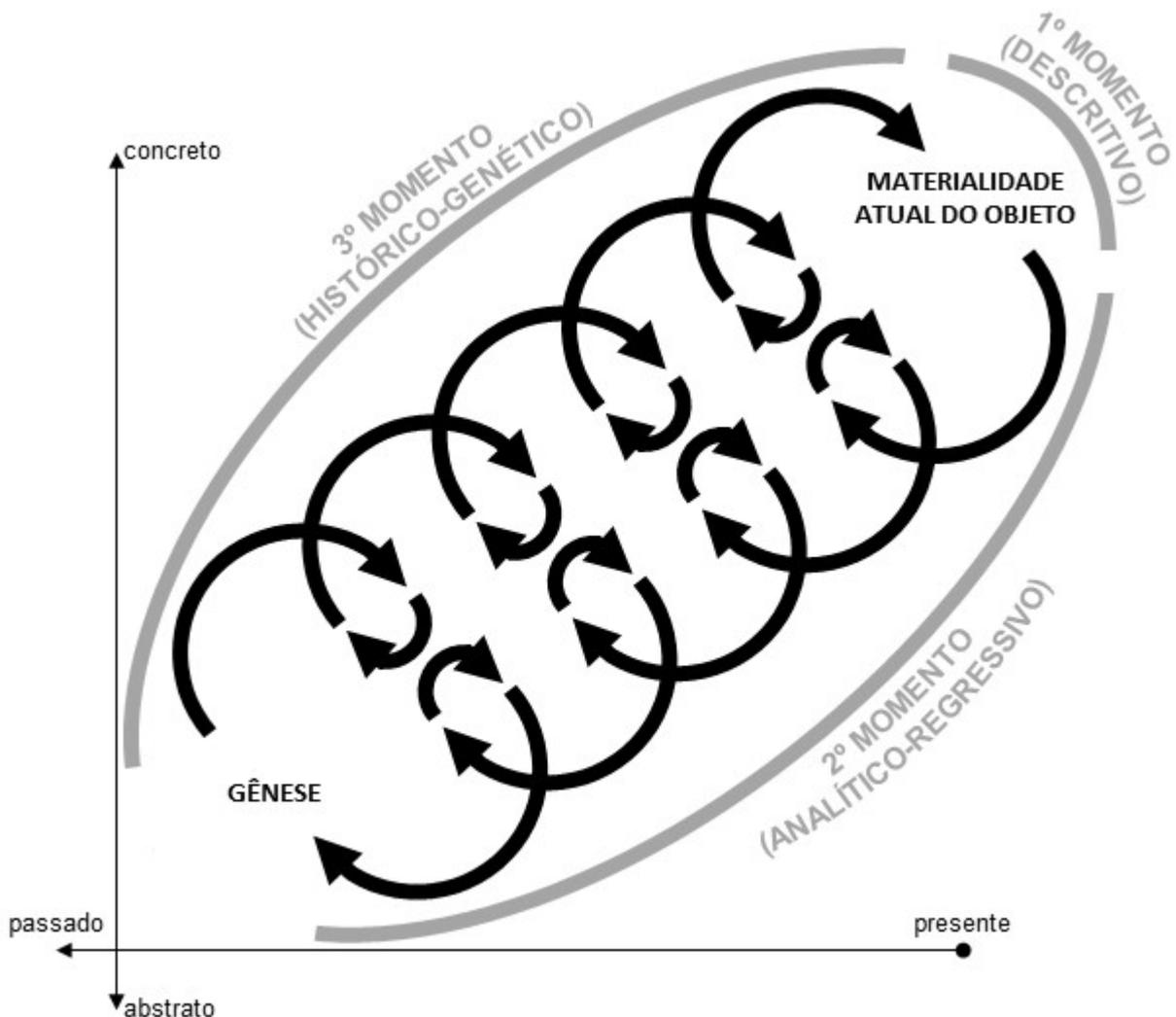


Figura 1: Representação dos momentos do método regressivo-progressivo e seus movimentos de vaivém em relação com os eixos passado–presente e concreto–abstrato — A relação do método com os tempos futuros foi suprimida deste diagrama para facilitar o entendimento; as setas representando os movimentos de vaivém são apenas uma representação simplificada dos movimentos regressivo, progressivo, de descenso e de ascenso; o verdadeiro vaivém não é um movimento uniformemente variado. Elaboração própria.

Encerraremos os esclarecimentos gerais sobre o método regressivo-progressivo com duas advertências que impõem cuidados. Em primeiro lugar, Lefebvre (2013, p. 123) alerta que os movimentos regressivo e progressivo se entrelaçam, de modo que “a parte ‘regressiva’ corre sempre o risco de se chocar com a parte ‘progressiva’, de interrompê-la ou de obscurecê-la” (HESS, 1998, p. 190), já que o começo da pesquisa se reencontra no fim, mas o fim já está presente desde o início. Quanto a isso, devemos evitar firmar juízos repentinos e nos apegarmos a ideias fixas, muito embora talvez seja impossível evitar as repetições (LEFEBVRE, 2013, p. 123-124). A segunda necessidade é não nos revolvermos em questões de origem, isto é, na busca interminável e infrutífera pelas razões das razões, pelos prelúdios dos projetos... “Procurar a origem é se perder na obscuridade dos tempos. O nascimento, ao contrário, permite determinar o lugar, o momento, a conjuntura.” (HESS, 1998, p. 188)

2.3. Fazendo cruzamentos metodológicos: a história dos conceitos sob uma abordagem regressivo-progressiva

Por meio deste último item, esperamos ter iluminado para os leitores a relevância e importância que adotar o método regressivo-progressivo pode ter para as ciências sociais. Essa relevância se acentua particularmente no caso das pesquisas que se preocupam em apreender as temporalidades inerentes a seus objetos investigativos. Embora este seja o nosso caso, há algumas questões que nos apontam para o fato de que não seria pertinente adotarmos este método aqui sem algumas adaptações imprescindíveis. Em nome do rigor científico, portanto, esta tese se baseia num cruzamento entre os métodos da história conceitual e uma abordagem de pesquisa baseada no método regressivo-progressivo, mas não simplesmente coincidente com ele.

Usemos alguns parágrafos para esclarecer essa posição, evidenciando o que nos obriga a nos afastarmos de uma adoção modelar do método regressivo-progressivo. Em primeiro lugar e acima de tudo, a proposição metodológica de Marx foi elaborada para a investigação de objetos sociais concretos. Sua dialética é materialista e, por mais que seu método efetue um movimento de descenso até encontrar as determinações mais abstratas da realidade concreta, ainda assim esse movimento

se completa com um ascenso de volta à concreticidade, a qual é o verdadeiro objeto a ser esclarecido pela pesquisa.

Contudo, o objeto investigativo sobre o qual esta tese se debruça não é o eixo como materialidade espacialmente produzida, mas o *conceito de eixo*. Por mais que significado e significante se imbriquem nos conceitos, como já vimos em Koselleck (2006, p. 109) — afinal, é por meio dos conceitos que interpretamos a realidade —, ainda assim o conceito e a coisa a que o conceito faz referência não são idênticos. É um erro tratar ambos como equivalentes intercambiáveis. Recorrer a isso seria como enxergar, de maneira idealista, uma autossubsistência do conceito, isto é, ver, à maneira de Hegel (2018, p. 42-43), uma equivalência entre a substância e a ideia, isto é, o conceito como determinação absoluta, determinando inclusive o conteúdo. “Em lugar de expressar e de refletir sobre o movimento do conteúdo, a dialética [idealista hegeliana] produz esse movimento. Não é tanto um método de análise quanto é um método de construção sintético e sistemático do conteúdo.” (LEFEBVRE, [1974], p. 55)

Nós podemos compreender dialeticamente que o conceito de eixo não existe despido de uma dimensão prático-sensível. Não há contradição aí, afinal, ele não é unicamente uma concepção da mente e da linguagem, deslocado do mundo extralinguístico. Também é impossível pensar na materialidade de um eixo dissociada de seu conceito, afinal, um eixo não deve ser encarado como uma espacialidade autoevidente, cuja existência seja óbvia e independa das significações empreendidas pelo pensamento humano.

Todavia, o foco de nossas investigações é o conceito, não o objeto concreto que ele designa. Não ignoramos a indissociabilidade dialética entre referente e conteúdo, mas esta é uma tese a respeito da *história do conceito de eixo*, não a respeito da *história da espacialidade axial*. Em virtude de nosso objeto de pesquisa não constituir, portanto, uma materialidade concreta, precisamos promover algumas adaptações para podermos desenvolver uma investigação sob a abordagem regressivo-progressiva. Isso implica em utilizar o método empregado por Marx com reservas. Muito aproveitamos lidar com o conceito de eixo de maneira análoga à maneira como Lefebvre trata o conceito de produção do espaço no começo de sua principal obra dedicada a discuti-lo:

Um conceito novo, a *produção do espaço*, se descobre no início; ele deve “operar”, ou, como se diz às vezes, “trabalhar” esclarecendo processos dos quais ele não pode

se separar, já que se origina deles. Deve-se, então, servir-se desse conceito deixando-o se desdobrar, sem, no entanto, assumir, à maneira dos hegelianos, a vida e a força próprias do conceito, a realidade autônoma do saber. Ao fim, depois de ter se esclarecido pela verificação de sua própria formação, a *produção do espaço* (conceito teórico e realidade prática indissolivelmente ligados) se explicitará e isso será a demonstração: uma verdade “em si e para si”, realizada e, porém, relativa. (LEFEBVRE, [1974?], p. 80 *apud* HESS, 1998, p. 190-191)²³

Gostaríamos que essas necessárias adaptações não fossem interpretadas como heréticas por uma ortodoxia marxista apegada a supostas tradições irredutivelmente materialistas. Tais adaptações não ocorrem por falta de rigor metodológico, mas por uma compreensão diametralmente oposta. Em nossa opinião, seguir o caminho de investigação empreendido por Marx e Lefebvre como uma cartilha rígida parece ser exatamente o contrário do que esses pensadores recomendariam. Repitamos uma citação a Lefebvre (2009, p. 34) feita há pouco:

O método é apenas um guia, um arcabouço genérico, uma orientação para a razão no conhecimento de cada realidade. De cada realidade é preciso capturar *as suas* contradições particulares, *o seu* movimento individual (interno), *a sua* qualidade e *as suas* transformações bruscas.

O próprio Jean-Paul Sartre, de quem nos valem para defender a validade da abordagem regressivo-progressiva, parece ajustar aqui e ali elementos da *démarche* metodológica regressivo-progressiva ao examinar as vidas e obras do advogado e político Maximilien de Robespierre e do escritor Gustave Flaubert, ambos franceses. Isso ocorre especialmente quando Sartre (1974, *passim*) dá exemplos de questões relacionadas a seus pensamentos ou ao sentido de seus textos, as quais também não lidam diretamente com materialidades, assim como as discussões conceituais que aqui travaremos. Nem por isso, Sartre se furta a empregar o método referido.

Dito isso, podemos agora evidenciar a forma pela qual podemos realizar um cruzamento entre a abordagem investigativa regressivo-progressiva e os métodos da história dos conceitos, aproveitando para justificar a pertinência e mostrar a relevância deste cruzamento. Em primeiro lugar, o conceito de história da história dos conceitos não é linear, assim como o tempo também não é tratado linearmente pelo método regressivo-progressivo. Inclusive já citamos Kirschner (2007, p. 49), que aponta na obra de Koselleck sua preocupação com “a articulação de temporalidades específicas e múltiplas que a razão histórica busca apreender”.

²³ Para evitar imprecisões derivadas de duas traduções subsequentes, optamos por traduzir este trecho de “*La production de l’espace*” (“A produção do espaço”) para o português diretamente do idioma francês original – já que tivemos acesso a ele por meio de uma citação direta a Lefebvre feita por Hess – em vez de traduzi-lo a partir da publicação em espanhol, “*La producción del espacio*”, à qual tivemos acesso regular (e que é citada em outras ocasiões nesta tese).

Koselleck (2006, p. 114-115) sublinha serem imprescindíveis às investigações histórico-conceituais o entrelaçamento e a alternância das aproximações sincrônicas e diacrônicas aos conceitos pesquisados, a fim de identificar a duração dos significados, seus percursos e suas relações com o contexto. De forma muito semelhante, o método regressivo-progressivo preza pelo vaivém constante entre passado e presente para o esclarecimento das temporalidades distintas de cada relação social. Assim como Martins (1996, p. 22) afirma que ao cabo de uma investigação regressivo-progressiva descobrimos que o que se apresenta no presente não é contemporâneo, Koselleck (2006, p. 115) diz que a história conceitual revela a simultaneidade da não-simultaneidade presente nos conceitos.

A busca pela compreensão da dupla complexidade do real também está presente nos dois percursos metodológicos. A *complexidade horizontal* corresponde à *complexidade sincrônica* e diz respeito à diversidade e multiplicidade de elementos e relações cuja idade coincide. Por sua vez, a *complexidade vertical* do método regressivo-progressivo corresponde à *complexidade diacrônica* da história dos conceitos, que revela a dimensão historicamente variada que esses elementos e relações contêm, ainda que de maneira encoberta.

Há ainda outros pontos de união entre a história conceitual e o método adotado por Marx. Koselleck (2001, p. 16-17), por exemplo, afirma seu método como histórico-crítico e refuta uma posição idealista ao colocar no centro de suas preocupações o uso dos conceitos, ou seja, aquilo que efetivamente pode gerar implicações práticas, fora do domínio puramente linguístico. A propósito, Dosse (2007, p. 258) salienta que os conceitos se baseiam no campo das experiências e que Koselleck de forma alguma reduz a história à dimensão discursiva. Sua relação é dialética: a linguagem e os conceitos indicam a realidade histórica ao mesmo tempo que a influenciam (KOSELLECK, 2012, p. 45).

Embora não utilize esta palavra, a história dos conceitos busca compreendê-los em seu *devenir*, assim como as pesquisas pelo método regressivo-progressivo fazem com seus objetos sob investigação. Koselleck (2011, p. 18) dá atenção às transformações sofridas pelos conceitos na história, mas também às permanências de alguns de seus sentidos, aos significados que se desenvolveram plenamente e àqueles que desvaneceram. Ele também atenta, assim como recomenda a abordagem regressivo-progressiva, para os usos potenciais dos conceitos, para os sentidos que ainda podem se desenvolver...

A história dos conceitos não é exclusivamente imaterial, como ocasionalmente pode soar, caso não a conheçamos bem. Ela está sempre em contato com a história social. Perceber as alterações nos sentidos dos conceitos e relacioná-las aos contextos sociais de sua produção, transformação ou reprodução nos fazem compreender a dimensão histórica em seu processo de concreção e de materialização. Ainda podemos relacionar os conceitos com os outros dois elementos da tríade entre materialização, projeção e substrução proposta por Ferreira (2017, p. 91-92). Como frutos de múltiplos projetos em disputa, os conceitos são sempre projeções sobre o real concreto; interferem nele com base nas intencionalidades mobilizadas no ato de seu emprego. Além disso, como elementos sem os quais seria impossível interpretarmos a realidade em concreção, os conceitos sempre se inserem de alguma maneira no processo de substrução. Esses vínculos intrínsecos e inseparáveis dos conceitos e da história conceitual com a materialidade e com o concreto são precisamente o que nos permite proceder com uma pesquisa de história conceitual sob uma abordagem regressivo-progressiva.

Koselleck (2006, p. 104) e Sartre (1974, p. 66-67), aliás, parecem se complementar quando o primeiro fala em *espaço de experiência e horizonte de expectativa*, e o outro, em *interiorização do exterior e exteriorização do interior*. Para explicar, precisamos fazer um paralelo entre as noções usadas por cada autor, por isso devemos retomar o processo de gênese dos objetos, elucidado no último item. Contidos na gênese, há dois momentos: a projeção e o nascimento do objeto. O primeiro momento remete ao desenvolvimento do projeto, de modo que o objeto apenas existe enquanto ideia. Dessa maneira, quem reina no momento da projeção é o conceito, não o objeto.

A *projeção*, tal como a conceituação, está sempre imbuída da intenção de transformação da objetividade apreendida. Contudo, ela se inscreve inescapavelmente em um universo de possibilidades limitadas, “tensionado entre as condições objetivas do meio e as estruturas objetivas do campo dos possíveis” (SARTRE, 1974, p. 66). Ambas, projeção e conceituação, representam, portanto, a interiorização, pelo sujeito, da objetividade que lhe é externa, mas que ele experimenta. No jargão da história conceitual, trata-se da incorporação do espaço de experiência ao conceito, isto é, incorporação da totalidade dos contextos de experiência histórica objetiva em referência aos quais o conceito é formulado (BENTIVOGLIO, 2010, p. 122). Por sua vez, o campo dos possíveis de que fala Sartre guarda semelhança

com a noção de horizonte de expectativa a que Koselleck se refere, ou seja, o que o sujeito espera denotar por meio do conceito. Aqui, é a subjetividade que está em vias de exteriorização, em busca da produção de uma nova objetividade. Sartre (1974, p. 67) sintetiza todo o processo: “o subjetivo retém em si o objetivo que ele nega e que supera em direção a uma objetividade nova; e essa nova objetividade, em sua qualidade de *objetivação*, exterioriza a interioridade do projeto como subjetividade objetivada”.

Quando essa exteriorização do interior se efetiva, já é o segundo momento da gênese, ou seja, o *nascimento* do objeto. Se quisermos traçar a relação com a história conceitual, o nascimento do objeto é como: o ato da fala, para um conceito da prática; a publicação, para um conceito analítico-científico; ou a promulgação da regra ou do plano, para um conceito normativo. A partir do momento do nascimento, o devir é que comandará se as expectativas contidas no conceito se realizarão, se novas experiências se agregarão, assim como novas possibilidades etc.

Já anunciamos na introdução que na investigação que baseia esta tese procedemos com os métodos da história dos conceitos, mas seguindo um caminho de pesquisa regressivo-progressivo, respeitando a medida em que as abordagens podem se cruzar, como demonstrado no presente item. Nosso caminho expositivo até o fim do trabalho também procurará seguir a tendência geral dos três momentos do método regressivo-progressivo explicitados por Lefebvre (1953), isto é, partir do presente, remontar ao passado e, enfim, progredir de volta ao presente, mirando o futuro. Entretanto, não nos apegaremos a isso como uma sequência rígida: primeiramente, para não perder a flexibilidade de tratar de alguns pontos desviantes quando melhor convier; e, finalmente, para não perder de vista o vaivém que caracteriza o método mais do que a simples concepção de uma dupla de movimentos — regressão e progressão.

3. O conceito de eixo como instrumento do planejamento territorial: a construção de um paradigma normativo

Como já falamos na introdução desta tese, o conceito de eixo pode ser empregado em diferentes âmbitos da linguagem. Se ele é utilizado na linguagem coloquial cotidiana, tende a exercer a função de um conceito da prática. Se seu uso é feito em busca de alguma forma de interpretação teórica da realidade, por exemplo, por cientistas, “eixo” parece funcionar como conceito analítico. Se, porém, o sentido do emprego deste conceito é mais propositivo, possuindo um intento de alterar ou ao menos ordenar o estado de coisas, entendemos com Rogério Haesbaert (2014b, p. 31) que se trata de um *conceito normativo*. Trata-se, como o adjetivo “normativo” indica, de regular atos ou procedimentos, estabelecer padrões, planos, regras, leis etc.

É ponto pacífico de discussão o fato de que, nas últimas décadas, mais fortemente a partir dos anos 1990, têm se tornado cada vez mais comuns projetos de planejamento territorial baseados em desenvolver, principalmente por meio do provimento de infraestrutura, determinadas porções do espaço que possuem uma forma predominantemente linear e ligam importantes pontos de concentração de atividades econômicas relevantes (ou os concentram ao longo de sua “linearidade”). Essas porções do espaço são costumeiramente identificadas por dois nomes: *eixos* ou *corredores*. Todavia, inúmeros complementos a esses nomes são admitidos, a depender do projeto e do que ele propõe: eixos ou corredores de desenvolvimento; de integração; econômicos; de transporte; de circulação; de comunicação; de exportação; viários; logísticos; entre outros.

Portanto, *o conceito normativo de eixo tem sido regularmente mobilizado como signo de uma espacialidade social instrumentalizada pelos agentes que promovem o planejamento do espaço*. Neste grupo, as definições do que é um eixo variam muito, a depender das filiações teóricas e políticas de cada usuário desse conceito, mas dois aspectos básicos encontram-se na maioria dessas definições, como adiantamos no parágrafo acima. A primeira característica é a de que um eixo corresponde a uma forma espacial alongada, quase sempre definida pela presença de uma ou mais vias de transporte importantes. A segunda característica é que um eixo geralmente põe em comunicação dois ou mais pontos distintos no espaço, viabilizando o deslocamento entre tais locais. Todavia, devido ao senso pragmático

do planejamento territorial, em suas concepções, o eixo não liga simplesmente quaisquer localidades, mas aquelas que possuem alguma expressividade para a atividade planejadora, em termos econômicos, políticos, culturais ou outros.

Compartilhando essas mesmas duas características fundamentais está, igualmente, o conceito de corredor. É importante sublinhar que na significativa maior parte das conceituações de eixo e das conceituações de corredor no âmbito normativo não existe nenhum traço distintivo acentuado que nos impeça de tratá-los aqui como conceitos relativamente intercambiáveis. Percorrendo um caminho onomasiológico, ao partir do sentido geral do conceito normativo associado à palavra “eixo”, encontramos outro possível referente a esse sentido: a palavra “corredor”. Por conseguinte, as distinções entre o grupo de conceituações de eixo e o grupo de conceituações de corredor não são mais agudas do que as distinções encontradas no interior de cada grupo, entre os significados individuais.

Desse modo, a partir dos dois aspectos fundamentais levantados, cada conceituação — seja ela atrelada à palavra “eixo” ou à palavra “corredor” — passa a se diversificar uma da outra mais perceptivelmente. Essa diferenciação depende, a princípio, do complemento (se houver) a que cada conceituação se liga, dos propósitos particulares de seus usuários e do conjunto de experiências históricas atreladas ou não a ela, como vimos no item 2.1. Também arriscamos dizer que a preferência pela utilização da palavra “eixo” ou da palavra “corredor” tem a ver, em parte, com o termo mais comum verificado em cada idioma no período corrente. Essa inferência vem de nossos levantamentos de bibliografia e de projetos de planejamento, por meio dos quais pudemos constatar que, atualmente, o termo “eixo” parece ser mais comum em português e em espanhol (“*eje*”), enquanto “corredor” seria mais usual nas línguas inglesa e francesa (em ambas, “*corridor*”).

Com base nessas elucidacões acerca da relativa equivalência verificada entre as palavras “eixo” e “corredor” para o conceito que nesta tese pesquisamos, precisamos deixar claro para os leitores que ao traçarmos aqui a história do conceito de eixo como espacialidade social não ignoraremos a história do conceito de corredor sob o mesmo sentido. Caso o fizéssemos, não conseguiríamos responder a nosso problema de pesquisa com a mesma amplitude e clareza.

Por que, então, esta tese se anuncia como centrada no conceito de eixo, e não em ambos? São quatro os motivos. O primeiro é por uma questão de fluidez do texto, pois se a cada utilização da palavra “eixo” tivéssemos que ressaltar que

consideramos também a palavra “corredor” como sua similar a leitura se tornaria caótica. O segundo motivo é porque este trabalho é redigido em português, idioma no qual o contato com o conceito de eixo é mais usual do que com o conceito de corredor.

O terceiro motivo é semântico. Segundo o dicionário *Houaiss Eletrônico*, a palavra “eixo” pode significar também algo que articula coisas em torno de si ou algo que dá sustentação a outras coisas (EIXO, 2009). Dessa maneira, quando se o entende como espacialidade social e se incorpora a ideia de um espaço de ligação entre duas localidades, o termo “eixo” pode também, por derivação de sentido, incorporar os outros dois significados mencionados, o que permite ampliar sua riqueza de sentido. Além disso, a palavra “eixo” parece mais adequada para designar uma espacialidade que poderia abranger maiores áreas lateralmente à forma linear que usualmente lhe serve de guia. “Corredor”, por outro lado, dá a sensação de estreiteza e de contar com um propósito único, a passagem, como um simples meio para alcançar outros espaços.

Por fim, o quarto motivo é que, no âmbito científico, o conceito de eixo tem se mostrado, atualmente, bem mais receptivo para ressignificações que lhe tragam uma riqueza explicativa maior do que as conceituações normativas impostas pelo planejamento do que o conceito de corredor, cujas definições normativas continuam muito predominantes em sua reprodução por cientistas, ainda que frequentemente de maneira crítica. Além disso, a regressão histórico-conceitual que empreendemos no item 5.1 nos revelará que o pioneirismo entre as definições teóricas sobre essas formas espaciais pode ser atribuído a Pierre Pottier (1963), que escolheu denominá-las como “eixos” (“*axes*”).

Ao longo das próximas páginas, buscaremos atingir nosso *segundo objetivo específico* nesta tese: *Apreender a instrumentalização do conceito de eixo pelo planejamento territorial, sua conformação como conceito normativo e as características fundamentais desses projetos*. Para fazê-lo, dividiremos o capítulo cinco seções. No item “3.1. Considerações introdutórias sobre o planejamento territorial baseado em eixos ou corredores”, faremos alguns apontamentos de partida para fundamentar a discussão sobre o emprego normativo desses conceitos.

Os itens seguintes servirão para examinarmos a forma como algumas experiências de planejamento mobilizaram ou têm mobilizado o conceito de eixo ou o conceito de corredor. Assim, poderemos captar as especificidades de cada uso, mas

também suas similaridades, compreendendo, de forma geral, seu processo de instrumentalização pelos agentes planejadores. Isso está em linha com os métodos da história conceitual, os quais procuram sempre articular a dimensão semântico-histórica com a história social propriamente dita. Portanto, evitaremos fazer dessa história uma mera compilação dos sentidos já adotados para o conceito de eixo, mas sim um exame crítico da historicidade do seu uso, compreendendo-o sempre em seu contexto social, geográfico e político.

O item “3.2. Algumas experiências pioneiras de planejamento baseado em eixos e corredores” abordará algumas experiências de planejamento um pouco mais antigas a mobilizar regularmente o conceito de corredor e o de eixo. O item seguinte, “3.3. Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento no planejamento territorial no Brasil”, servirá para discutir a estratégia de planejamento territorial baseada no conceito de Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento (ENID), adotada pelo governo federal brasileiro na gestão presidencial de Fernando Henrique Cardoso.

No item “3.4. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana”, compreenderemos a utilização deste conceito numa escala continental de planejamento e como seu sentido foi sendo (inevitavelmente) alargado. Por fim, no item “3.5. A identificação de um paradigma de planejamento territorial: outros exemplos de planos baseados em eixos ou corredores”, examinaremos outras experiências de planejamento que instrumentalizaram estes conceitos, percebendo em todas elas, além das trabalhadas nos itens anteriores, alguns padrões que nos permitem falar em um paradigma de planejamento territorial baseado nessas noções tornadas ferramentas.

3.1. Considerações introdutórias sobre o planejamento territorial baseado em eixos ou corredores

Como comentamos logo no início deste capítulo, tem havido, nos últimos anos, uma proliferação pelo mundo de projetos de planejamento territorial que visam a transformações espaciais por meio do desenvolvimento de eixos ou corredores. Contudo, para podermos caminhar na mesma passada, dois termos carecem de

uma breve elucidação: planejamento e planejamento territorial. Segundo Julio Vinuesa Angulo (2015, p. 475), *planejamento é*:

Um conjunto de ações que, partindo da análise da realidade e da definição de alguns objetivos a conseguir, supõe a utilização de um plano elaborado com critérios científicos, técnicos ou políticos e sua utilização mediante uma aplicação oportunamente organizada [...], tratando de se adiantar aos acontecimentos mediante a análise prospectiva, para diagnosticar e prognosticar problemas e poder alcançar, com as medidas que se estimem mais apropriadas, as melhoras desejadas e possíveis. Trata-se tanto de reduzir os riscos da incerteza como de aproveitar de maneira eficiente as oportunidades.

Planejamento territorial, por sua vez, é definido sinteticamente por Fernando Manero Miguel (2015b, p. 483) como um conjunto de procedimentos que podem ser aplicados em diferentes escalas e que procuram efetivar, por meio de instrumentos regulatórios, determinadas orientações gerais e específicas de ordenamento territorial. Como a própria noção de planejamento evidencia, as intervenções espaciais promovidas pelo planejamento do território procuram atingir determinados objetivos, articulando-os em uma programação de ações a serem tomadas no decorrer de um período geralmente preestabelecido. A concepção de que o planejamento territorial pode ser levado a cabo em várias escalas é particularmente importante e a ela retornaremos mais adiante.

Parece haver consenso entre os pesquisadores das propostas de planejamento territorial baseadas em eixos que a década de 1990 e as seguintes foram as que testemunharam uma verdadeira multiplicação do número destes projetos, os quais passaram a ser encontrados por todo o globo. Em um livro dirigido por Yann Alix (2012) sobre *corredores de transporte*, encontram-se estudos de projetos de planejamento propostos nas últimas três décadas. Olivier Hartmann (2012) trata de projetos integrados na África Subsaariana; Juliette Duszynski e Emmanuel Préterre (2012), de planejamentos no Canadá, no Reino Unido, na Bélgica e na França; Alain Savina e Laurie Francopoulo (2012), também na França; e Théo Notteboom (2012), nos Estados Unidos, nos Países Baixos e em outros países da Europa, e na Rússia, com ligações com as regiões do Golfo Pérsico, da Manchúria e da Mongólia.

Um número recente da revista acadêmica francesa *EchoGéo*, publicado em 2019, contém um dossiê sobre *corredores de desenvolvimento*, no qual diversos artigos analisam projetos de planejamento baseados neste conceito em curso ou consolidados pelo mundo. Alain Cariou (2019) expõe um projeto nessa toada na região da Sibéria e da Mongólia; Lucile Medina (2019), na América Central;

Véronique Fourault-Cauët e Jean-Fabien Steck (2019), no Quênia; Nathalie Fau (2019a), no Sudeste Asiático; Thomas Foin (2019), na região do Grande Mekong, também na Ásia de Sudeste; e Philippe Cadène e Yves-Marie Rault (2019), na Índia.

Outros projetos certamente não faltam. Um livro ainda mais recente, editado por Soraya Caro Vargas (2020a), acerca de *corredores econômicos* como paradigmas de integração, os apontam em profusão. Alexánder Arciniegas Carreño (2020) aborda planejamentos axiais na China; Pankaj K. Jha (2020), na Índia; Jerónimo Delgado Caicedo e Juliana Andrea Guzmán Cárdenas (2020), no continente africano; Ahmad Saffee (2020) e Ume Farwa e Guzanfar Ali Garewal (2020), na China e no Paquistão; Leonardo E. Stanley (2020), na Argentina; Azhar Serikkaliyeva (2020), na Ásia Central, especialmente o Cazaquistão; e Gökhan Tekir (2020), na Turquia.

Os textos mencionados nos três últimos parágrafos fazem parte de coletâneas voltadas para a discussão de eixos ou corredores, mas há diversas outras obras espalhadas em revistas, livros, anais de eventos etc., além de projetos específicos de planejamento baseados em eixos ainda com poucas análises científicas feitas sobre eles. Citemos apenas mais alguns. Jean Debrie e Claude Comtois (2010) mencionam exemplos de planejamentos com base em corredores de desenvolvimento na Europa, na América do Norte, na Ásia-Pacífico, na África Ocidental e na Subsaariana e, inclusive, se dedicam a um estudo comparativo entre a implantação de corredores na Europa e na América do Norte. Eko Budi Santoso, Heru Purboyo e Dewi Sawitri (2012) reportam experiências de planejamento de eixos de desenvolvimento na Indonésia. Jeferson Cristiano Tavares (2016), por sua vez, faz excelente discussão sobre os planos de *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs)*, no Brasil, assim como diversos outros autores, por exemplo, Bertha K. Becker (1999), Luiz Ablas (2003), Antonio Carlos F. Galvão e Carlos Antônio Brandão (2003) e Neli Aparecida de Mello (2003). Tavares (2016) também discute os *Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs)* elaborados no âmbito do continente sul-americano como um todo e os assim chamados *vetores territoriais* da Macrometrópole Paulista, que grosso modo seguem a mesma lógica dos eixos.

Enfim, como podemos notar, há uma abundância de projetos de planejamento baseados em eixos que vêm sendo propostos desde a década de 1990. É impossível e mesmo indesejável que os examinássemos um por um. Primeiro, porque nenhum

esforço de pesquisa daria conta de levantar todos os registros de planos baseados em eixos ou corredores pelo planeta. Segundo, porque mesmo que isso fosse possível, o volume de informações coletadas tornaria qualquer esforço analítico e de teorização inoperante. Terceiro, porque o que é verdadeiramente necessário neste momento da pesquisa, considerando nossa abordagem dialética, é apreender o movimento de conceituação normativa de eixo (ou corredor) enquanto uma totalidade. Karel Kosík (2002, p. 43-44) é fundamental para explicar o sentido desta fala, afinal,

totalidade não significa *todos os fatos*. Totalidade significa: realidade como um todo estruturado, dialético, no qual ou do qual um fato *qualquer* (classes de fatos, conjuntos de fatos) pode vir a ser racionalmente compreendido. Acumular todos os fatos não significa ainda conhecer a realidade; e todos os fatos (reunidos em seu conjunto) não constituem, ainda, a totalidade. Os fatos são conhecimento da realidade se são compreendidos como fatos de um todo dialético — isto é, se não são átomos imutáveis, indivisíveis e indemonstráveis, de cuja reunião a realidade saia constituída —, se são entendidos como partes estruturais do todo.

A lógica dialética compreende, portanto, que um fenômeno é um momento do todo e que ele se define ao mesmo tempo em que define o todo. “Esta recíproca conexão e mediação da parte e do todo significam a um só tempo: os fatos isolados são abstrações, são momentos artificialmente separados do todo, os quais só quando inseridos no todo correspondente adquirem verdade e concreticidade.” (KOSÍK, 2002, p. 49). Desse modo, nós nos dedicaremos, sim, ao exame histórico-conceitual de determinadas definições normativas de eixo ou corredor, mas certamente não de todas. As conceituações investigadas serão, porém, sempre interpretadas como exemplos em relação dialética com um todo maior, que é o movimento geral de apropriação desses conceitos pelo planejamento territorial. Este movimento, por sua vez, também é parte, ou melhor, momento de totalidades mais amplas, como o devir do conceito de eixo e, no limite, a realidade concreta.

Justamente porque o real é um todo estruturado que se desenvolve e se cria, o conhecimento de fatos ou conjuntos de fatos da realidade vem a ser conhecimento do lugar que eles ocupam na totalidade do próprio real. Ao contrário do conhecimento sistemático (que procede por via somatória) do racionalismo e do empirismo — conhecimento que se move de pontos de partida demonstrados através de um sistemático acrescentamento linear de fatos ulteriores —, o pensamento dialético parte do pressuposto de que o conhecimento humano se processa num movimento em espiral, do qual *cada início* é abstrato e relativo. Se a realidade é um todo dialético e estruturado, o conhecimento concreto da realidade não consiste em um acrescentamento sistemático de fatos a outros fatos, e de noções a outras noções. É um processo de *concretização* que procede do todo para as partes e das partes para o todo, dos fenômenos para a essência e da essência para os fenômenos, da totalidade para as contradições e das contradições para a totalidade; e justamente neste processo de correlações em espiral no qual todos os conceitos entram em movimento *recíproco* e se

elucidam mutuamente, atinge a concreticidade. O conhecimento dialético da realidade não deixa intactos os conceitos no ulterior caminho do conhecer; não é uma sistematização dos conceitos que procede por soma, sistematização essa fundada sobre uma base imutável e encontrada uma vez por todas: é um processo em espiral de *mútua compenetração e elucidação* dos conceitos, no qual a abstratividade (unilateralidade e isolamento) dos aspectos é superada em uma correlação dialética, quantitativo-qualitativa, regressivo-progressiva. A compreensão dialética da totalidade significa não só que as partes se encontram em relação de interna interação e conexão entre si e com o todo, mas também que o todo não pode ser petrificado na abstração situada por cima das partes, visto que o todo *se cria a si mesmo* na interação das partes. (KOSÍK, 2002, p. 50)

Mesmo se desconsiderássemos essa decisão metodológica, a própria multiplicação de projetos de planejamento baseados em eixos a partir dos anos 1990 é um primeiro indicativo de que se trata de uma tendência bem ampla, o que por si já ajudaria a justificar a seleção, para um exame mais detido, de alguns planos como exemplos desse processo mais geral. Contudo, antes de dar encaminhamento a isso, gostaríamos de discutir a questão escalar que está implicitamente contida nesse apinhado que fizemos de diversas propostas planejadoras que utilizam eixos ou corredores como instrumentos para a transformação territorial.

Debie e Comtois (2010, p. 131) falam que os planejamentos baseados em corredores têm passado por uma gradativa passagem do privilégio às leituras nacionais desses corredores ao privilégio a leituras regionais, que promovem corredores como ferramentas de integração na maior parte dos agrupamentos regionais. Os autores não deixam claro se essas leituras regionais seria sub ou supranacionais, mas parece que eles consideram mais o primeiro caso, já que em seguida (p. 132) afirmam que os exemplos de propostas que usam o conceito de corredor operam nos níveis nacional, regional e internacional. Tavares (2016) é outro que afirma que o planejamento por eixos ocorre em escalas distintas, apontando exemplos muito próximos a nossa realidade em nível continental, nacional e estadual. Para ele, a propósito, as propostas de organização territorial por meio de eixos “retomam o debate regional pelo viés interesalar (nos âmbitos continental, nacional e estadual), excluindo, contudo, o debate no âmbito local” (p. 687).

Para podermos expressar nossas considerações a respeito dessa questão escalar no planejamento territorial fundado no conceito de eixo, precisamos fazer alguns esclarecimentos justamente sobre a noção de escala. Primeiramente, a questão escalar não pode ser reduzida a uma questão dimensional. Não é a extensão do eixo ou o tamanho da área a ele relacionada que definem sua escala, como se falássemos em degraus hierárquicos entre a menor e a maior amplitude escalar, por exemplo

entre a chamada escala local e a escala global, passando pela estadual, a nacional e a continental... O argumento de que a dimensão por si só definiria a escala é tão pobre que perde a validade imediatamente se considerarmos inclusive um problema dimensional: falar em escala nacional referente a Portugal, por exemplo, é absolutamente diferente de falar em escala nacional com referência ao Brasil.

Além disso, as escalas não são instâncias naturais, predefinidas, como caixas dentro das quais podemos classificar cada fenômeno. Por mais que esta interpretação pudesse se desvencilhar da armadilha dimensional do espaço absoluto (o que não necessariamente ocorre), ela também não teria serventia por negligenciar que as próprias escalas são construções sociais inerentes a cada espaço-tempo e não exterioridades. Para Neil Smith (1992, p 73-74, grifo nosso), com quem concordamos:

As diferentes sociedades não só produzem o espaço, como [Henri] Lefebvre nos ensinou, mas também produzem escala. A produção da escala pode ser a diferenciação mais elemental do espaço geográfico e é inteiramente um processo social. Não há nada ontologicamente dado sobre a divisão tradicional entre lar e localidade, escala urbana e regional, nacional e global. *A diferenciação das escalas geográficas estabelece e é estabelecida por meio da estrutura geográfica das interações sociais.* Com um conceito de escala como produzida, é possível evitar, de um lado, o relativismo que trata a diferenciação espacial como um mosaico, e, de outro lado, evitar uma divisão reificada e acrítica das escalas que repete um fetichismo do espaço. Deveria ser possível, em outras palavras, interpolar as “regras de tradução” que nos permitem entender não só a construção da própria escala, mas a maneira como os significados são traduzidos entre as escalas. Como um evento global, os protestos da Praça da Paz Celestial [(Pequim, China)] têm um significado muito diferente do que têm como um evento local; ambos são claramente coincidentes, embora não idênticos [...].

Sara González (2005) complementa a visão de Neil Smith com alguns pontos.

Um deles é que as relações escalares encerram relações de poder. Como produtos sociais, as escalas são objeto de luta política, mas também são meios para ela, afinal alterações nas relações escalares, reescalamento de fenômenos e outros processos envolvendo escalas geralmente modificam as estruturas do exercício de poder, favorecendo determinados grupos sociais, mais atuantes nas escalas privilegiadas, em detrimento de outros. Apesar de expressarem relações de poder, outro ponto que González levanta é que se deve rechaçar uma concepção hierárquica das escalas. Ao serem interpretadas como recortes ou níveis da realidade, mascaram-se relações fundamentais. A todo momento, as escalas se entrelaçam, se mesclam e se hibridizam. Além disso, diversos processos sociais se desenvolvem, cada vez mais

frequentemente, em múltiplas escalas — multiescalaridade — ou mesmo as atravessando — transescalaridade.

Considerando isso, podemos compreender que a própria escala dos projetos de planejamento baseados em eixos é construída, principalmente, pelos agentes planejadores e ordenadores do território. Todavia, esses projetos não impactam apenas a escala para a qual foram principalmente pensados, mas todas as demais, sejam elas mais abrangentes, pois tais projetos tendem a reestruturar as relações de poder existentes entre os distintos espaços, sejam elas mais reduzidas, pois geralmente causam enormes transformações e dificilmente dialogam com os grupos sociais localmente afetados.

Boa parte dos eixos planejados o são com a perspectiva de promover a integração regional por meio da intensificação dos fluxos, entre outros propósitos, obviamente. Tocar na questão regional aqui remete a um processo de instrumentalização da noção de região promovido pelas instâncias de planejamento, em geral estatais, já desde os anos 1930 na Grã-Bretanha, mas principalmente a partir dos anos 1960, como afirma Manero Miguel (2015a, p. 480). Um dos grandes males dessa instrumentalização tem sido um ocasional reducionismo da noção de região a um mero nível escalar hierárquico, geralmente situado “abaixo” da escala nacional e “acima” da escala das aglomerações urbanas, tal como costumamos ver em inúmeras divisões regionais arbitrárias, levando em conta apenas interesses políticos e ignorando quaisquer peculiaridades espaciais nas regionalizações. Superada essa visão limitante de região, porém, não vemos problema em reconhecer o planejamento regional como forma legítima de planejamento do espaço, tendo a região como seu enfoque. Manero Miguel (2015a, p. 480) define o *planejamento regional*

como o conjunto de diretrizes, normas, projetos e instrumentos que, a partir da capacidade de decisão apresentada pelas administrações públicas, se orientam para a promoção do desenvolvimento nas regiões. A condição de *espaço de coerência* que distingue o fato regional — fundamentada na concepção e no tratamento integrados de seus componentes espaciais e dos processos dinâmicos que têm lugar entre eles — converte-o em um cenário geograficamente adequado para a formatação de políticas públicas concebidas com uma orientação regionalizada. Persegue-se, desse modo, que os diferentes elementos constitutivos da região apareçam funcionalmente articulados de acordo com as metas de desenvolvimento previstas a partir da execução de ações congruentes com um plano de atuação programado de forma multissetorial e com um horizonte que prima o médio e o longo prazo.

Com base nesses entendimentos, precisamos retomar e contestar a afirmação de Debie e Comtois (2010, p. 132) de que o planejamento em corredores ocorreria em três escalas: a regional, a nacional e a internacional. Esses autores parecem

equalizar a questão regional a uma dimensão escalar mais reduzida do que a nacional, chegando inclusive a afirmar que enxergam uma passagem de uma leitura planificadora que privilegiava uma abordagem no nível do país para uma leitura voltada a propor corredores em unidades territoriais menores, que eles chamam de regiões, empobrecendo a noção.

Na verdade, nossa compreensão é de que todas as propostas de planejamento territorial baseadas em eixos mencionadas neste capítulo são, fundamentalmente, propostas de planejamento regional, na medida em que um de seus objetivos centrais é a integração das regiões que os eixos ligam ou que atravessam, independentemente de sua efetividade em produzi-la ou do caráter reduzido dessa integração à ideia de integração dos mercados. As escalas de influência dessas propostas, porém, são múltiplas. O que principalmente difere um plano do outro nesse aspecto escalar são as escalas privilegiadas de ação dos agentes planejadores, isto é, se os planos são encabeçados por governos nacionais, estaduais ou provinciais, municipais, por organismos supranacionais ou multilaterais, por outras instâncias de governança institucionalizadas, por empresas privadas, por organizações não governamentais (ONGs) etc.

3.2. Algumas experiências pioneiras de planejamento baseado em eixos e corredores

De acordo com Jean Debie e Claude Comtois (2010, p. 131), bem como com outro texto de Comtois (2012, p. 76), na década de 1970 começou a se desenrolar um aproveitamento do conceito de *corredor de desenvolvimento* como unidade de planejamento por algumas agências governamentais, isto é, como uma porção do território alvo de ações planificadoras. Esses corredores estavam sendo concebidos como “uma região adjacente a uma dorsal de infraestruturas de transporte” (COMTOIS, 2012, p. 76).

Debie e Comtois (2010, p. 131) e Comtois (2012, p. 76) afirmam que, influenciados pela retórica de que o desenvolvimento dessas infraestruturas levaria a uma estruturação mais adequada da economia, reforçando os laços de interdependência entre seus setores, os agentes do planejamento introduziram então propostas de concentrar investimentos infraestruturais nesses corredores. Acreditava-se,

assim, suscitar um desenvolvimento econômico nos pontos terminais dos eixos, mas também em todo o seu conjunto, o que facilitaria a integração regional e atrairia novos investimentos. Segundo essa lógica, isso daria mais vigor ao crescimento econômico, pois seria um “meio de reduzir o custo dos produtos importados, de melhorar o acesso aos mercados internacionais, de aumentar a cobertura das redes industriais, de acelerar o movimento de recursos e de expandir a difusão das inovações” (DEBRIE; COMTOIS, 2010, p. 131)

Ainda conforme Debie e Comtois (2010, p. 131) e Comtois (2012, p. 76), a disseminação do planejamento territorial baseado em eixos ou corredores continuou ocorrendo na década de 1980, já com uma intensidade um pouco maior. Todavia, eles apontam que o conceito de *corredor de desenvolvimento* foi gradativamente sendo trocado pelo conceito de *corredor de comércio* como ferramenta planificadora. De fato, este novo conceito passou a ser propagado e, segundo os autores, traduz melhor a necessidade de integração econômica por trás dos objetivos do planejamento. No entanto, havemos de discordar dessa ideia de substituição gradativa de um termo pelo outro se ela contiver qualquer caráter generalizante. Isto parece ser pertinente apenas para as empirias pesquisadas pelos autores, especialmente o caso do planejamento territorial no Canadá, onde leciona Comtois e onde, realmente, notamos uma série de projetos baseados no conceito de corredor de comércio (“*corridor de commerce*”, em francês; ou “*trade corridors*”, em inglês). Em diversos outros locais do globo, os conceitos de *corredor de desenvolvimento* e *eixo de desenvolvimento* continuaram muito presentes, mesmo dividindo espaço com outros complementos.

Segundo o departamento responsável pelas políticas e programas de transporte do governo federal do Canadá:

Os *gateways* e os corredores de comércio do Canadá compreendem a infraestrutura, as redes, as atividades, a tecnologia, a regulamentação e as políticas relacionadas os modos de transporte marítimo, rodoviário, ferroviário e aéreo, os quais asseguram os movimentos de mercadorias e passageiros que apresentam importância nacional para o comércio internacional. Como nação comerciante, o Canadá procura melhorar a competitividade do país nos mercados mundiais tirando partido da abordagem sobre os *gateways* e os corredores comerciais estratégicos. (CANADÁ, 2020)

Esses *gateways* e corredores de comércio estão atualmente agrupados em três regiões estratégicas do país. Primeiramente, há o *Gateway* e Corredor da Ásia-Pacífico, que “visa a reforçar a posição concorrencial do Canadá estabelecendo a melhor rede de transporte entre a Ásia e a América do Norte”. Também há o *Gateway*

Continental Ontário–Quebec, “um elemento crucial da rede de transporte multimodal do Canadá”, que “assegura uma ligação essencial entre todas as instalações chaves do *gateway* e também dos cruzamentos fronteiriços Canadá–Estados Unidos”. Por fim, o *Gateway* e Corredor de Comércio do Atlântico, caracterizado como “uma rede de transporte que conecta a América do Norte a mercados na Europa, no Caribe, na América Latina e na Ásia, via o Canal de Suez [(Egito)]” (CANADÁ, 2020)²⁴.

É notável que o conceito de corredor de comércio, pelo menos no Canadá, não tenha mudado muito da década de 1980 para o ano de 2020. Referindo-se à noção sendo aplicada pelo planejamento territorial na penúltima década do século XX, Debrie e Comtois (2010, p. 131) e Comtois (2012, p. 76), contam que três conjuntos de elementos compreendiam o conceito de corredor de comércio. O primeiro grupo eram os próprios *fluxos*, os quais abrangiam pessoas e mercadorias, mas também serviços e informações. Estes fluxos resultariam da concentração que os corredores exerceriam sobre funções de produção, transformação e distribuição. O segundo conjunto componente dos corredores de comércio era formado pelos *sistemas e as infraestruturas de transporte* a servir de suporte para os fluxos. Por fim, havia o conjunto de *políticas e leis* feito para regulamentar os dois outros grupos.

Importantes mudanças podem ser percebidas entre as conceituações normativas de corredor da década de 1970 e da década de 1980 apontadas acima. Primeiramente, nota-se que a definição se tornou bem mais complexa por meio da incorporação de novos elementos. Por sua vez, a mudança do complemento conceitual, de corredor *de desenvolvimento* para corredor *de comércio*, deixa ainda mais cristalino que os objetivos da proposição desses eixos estão majoritariamente a serviço de interesses econômicos.

Porém, a grande novidade está para além do que a mudança do complemento conceitual pôde revelar. Essa novidade se situa na base do próprio conceito normativo de corredor. Enquanto as definições dos anos 1970 reconheciam o corredor como uma simples região lindeira a equipamentos de transporte, as dos anos 1980 incorporaram tais equipamentos — entendendo-os como interligados em um sistema — e mais os fluxos que pelo corredor se desenvolvem e as regras institucionais

²⁴ Todas as citações diretas neste parágrafo são a Canadá (2020). Nós suprimimos a referência em todas as outras ocasiões para não atrapalhar a fluidez do texto.

sobre esses equipamentos e fluxos. Trata-se de uma compreensão muito alargada sobre corredores (ou eixos), cuja amplitude nós enxergamos inclusive como reveladora do caráter normativo desse conceito.

Explicuemos... existe entre os eixos e os fluxos de transporte uma relação de complementaridade. Na medida em que garantimos como entendimento básico que um eixo liga dois ou mais pontos no espaço, compreendemos igualmente que o eixo passa a viabilizar fluxos entre esses pontos. Portanto, para serem reconhecidos como tais, os eixos demandam que esses fluxos ocorram, ao mesmo tempo que os fluxos se aproveitam dos eixos para se deslocarem. Apesar disso, eixos (ou corredores) são eixos (ou corredores) e fluxos são fluxos. Ambos não se confundem.

Porém, ao passo que o planejamento territorial examinado pelos autores supracitados passou a incluir, na década de 1980, os fluxos dentro das próprias definições dadas aos corredores, a confusão entre eles se instaurou. Como comentamos, isso é um reflexo do próprio caráter normativo impresso pelos agentes planejadores no conceito de corredor. O planejamento, que já havia tornado esse conceito uma ferramenta para a ordenação do espaço, ao incluir em seu sentido normativo também os fluxos a que os corredores dão suporte, buscou ativamente selecionar aqueles que favoreceriam mais os seus propósitos. É uma forma de abrir caminho para uma hierarquização dos fluxos, separando aqueles que se desenvolveriam mais rapidamente, ao longo de eixos bem equipados, e os que deveriam procurar outros percursos para se deslocarem, menos privilegiados. De forma semelhante, as políticas e códigos voltados para a própria gestão das infraestruturas de transporte e dos fluxos também foram incluídos nas conceituações normativas de corredor, outra vez à procura de maior controle por parte dos planejadores.

Há ainda um ponto final a destacar a respeito das conceituações de corredor de comércio nos anos 1980: o fato de que entre os fluxos admitidos estão não só os de pessoas e produtos, mas também os fluxos de serviços e de informações. Podemos perceber aí uma significativa modificação em relação aos entendimentos sobre os fluxos de transporte, passando a englobar também fluxos que poderíamos classificar como imateriais. De todo modo, para se deslocarem, serviços e informações quase sempre requerem uma infraestrutura própria, que pode ser canalizada linearmente, como em corredores, o que explica o entendimento da conceituação mencionada. Exemplos dessa infraestrutura específica são linhas telefônicas e cabeamentos de energia, que promovem fluxos imateriais, e encanamento de água e esgoto,

gasodutos e oleodutos, que permitem fluxos materiais além dos classicamente desenvolvidos em rodovias, ferrovias ou hidrovias.

Antes de prosseguirmos, acreditamos que seja muito proveitoso aclarar brevemente o que queremos dizer aqui quando empregamos os termos “fluxos”, “fluxos materiais” e “fluxos imateriais”. Tomaremos como base Milton Santos (2014c, p. 85), quando afirma que o espaço é formado por *fixos* e por *fluxos*, sendo que os fluxos realizam o movimento de um fixo a outro:

Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar o trabalho, não são idênticos e o rendimento por eles obtido está em relação com a adequação dos objetos ao processo imediato de trabalho. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas — isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo — podem ser estudadas por meio desses dois elementos: fixos e fluxos. (SANTOS, M., 2014c, p. 86)

M. Santos (2014c, p. 85) ainda elucida que ao colocarem em relação dois fixos, que por si só são objetos técnicos, produtos imediatos do trabalho, os fluxos lhes dão também uma qualidade de objeto social, porque os reinserem, após o processo produtivo, no movimento da sociedade. Quando falamos, porém, em fluxos materiais, estamos falando do deslocamento de tudo aquilo que possui materialidade no sentido físico da palavra, isto é, que possui, entre outras propriedades, massa e extensão. Esse entendimento se assemelha bastante à definição clássica de “transporte” formulada por Charles H. Cooley (1894, p. 13): “um movimento de coisas — massas de qualquer tipo — de um lugar a outro”. Contudo, a noção de transporte hoje em dia costuma, inclusive em acepções científicas, abarcar outros movimentos nos quais não ocorre transmissão de matéria, como transferências de energia de modo geral, ondas mecânicas, ondas eletromagnéticas etc.

De qualquer maneira, todo fluxo material é também um fluxo físico, mas a recíproca não é verdadeira. Podemos entender como fluxos físicos “imateriais” quaisquer fluxos fisicamente verificáveis, mas que não transmitam matéria, independentemente se ocorrem em meio material (como as ondas mecânicas, tais quais as ondas sonoras) ou no vácuo (como pode ocorrer com a radiação eletromagnética, produzindo, por exemplo, ondas de luz). Além dos fluxos físicos materiais e dos fluxos físicos “imateriais”, a definição de M. Santos (2014c) possibilita, e diríamos que até encoraja a isto, pensarmos que existem outros tipos de fluxos imateriais,

que não seriam fisicamente perceptíveis, mas que fazem parte da vida cotidiana tanto quanto os fluxos físicos.

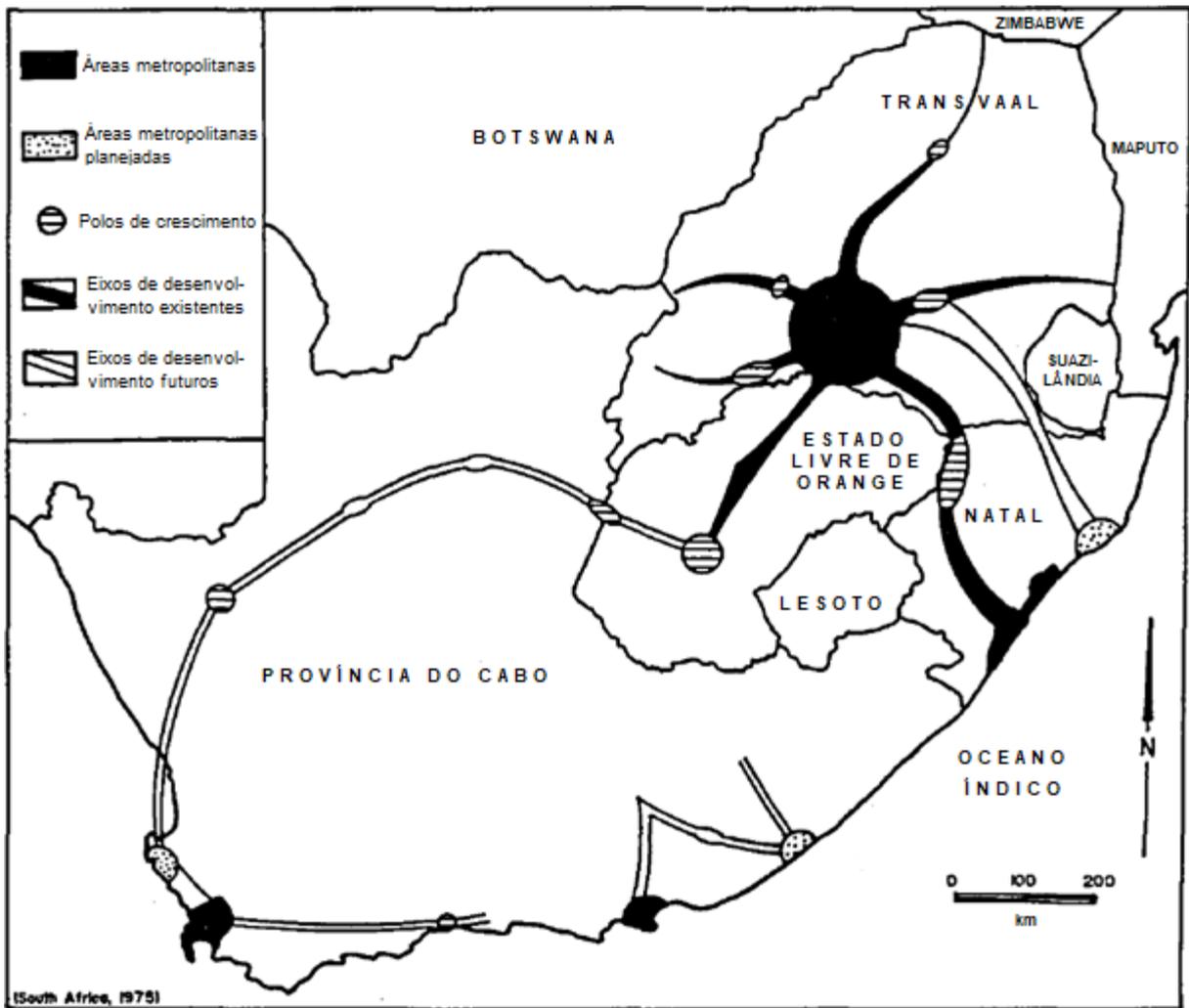
No mundo atual, têm enorme relevância os fluxos de dinheiro em forma digital nos bancos, em outras instituições financeiras, na bolsa de valores e até mesmo em simples transações com cartões de crédito ou débito. Também há fluxos de informação entre comunicantes e receptores, dos mais variados tipos. O próprio ato de emitir uma mensagem e ser compreendido poderia ser considerado um exemplo banal disso, se comparado a um exemplo complexo, como os bancos de dados informáticos que reúnem e disseminam informações sobre comportamentos dos usuários de Internet, a fim de veicular, entre outras coisas, anúncios publicitários personalizados. David Harvey (2018, p. 15-34) faz interessantes reflexões sobre uma outra categoria de fluxos imateriais: aqueles relacionados à circulação do valor. Classificar esses fluxos como imateriais, porém, não significa de forma alguma que eles não acarretam consequências materiais objetivas, como diria Harvey (p. 19).

Também de forma pioneira, outra experiência de planejamento regional nacionalmente conduzida, esta mobilizando o conceito de eixo, em vez do de corredor, foi o Plano Nacional de Desenvolvimento Físico (NPDP)²⁵ da África do Sul aprovado em 1975. Esse plano empregou a noção de *eixo de desenvolvimento*, indicando diversos desses eixos no território sul-africano. Ele também os separou em eixos de desenvolvimento existentes e futuros, o que deve ser lido como eixos cujo planejamento intencionava consolidar ou criar (mapa 2).

Como podemos perceber no mapa e Hermanus S. Geyer (1987, p. 284) também aponta, a maior parte dos eixos de desenvolvimento constantes no NPDP se originavam em áreas metropolitanas e percorriam longas distâncias, passando por um ou mais centros privilegiados, até sumirem abruptamente ou desvanecerem nas áreas de fronteira com os países vizinhos. Apenas um eixo existente terminava, de fato, em outra área metropolitana: o que comunica a área megalopolitana²⁶ da província de Pretória–Witwatersrand–Vereeniging (PWV, atual província de Gauteng) — a qual engloba as metrópoles de Joanesburgo e Pretória, entre várias outras cidades —, na porção central-nordeste do país, à área metropolitana de Durban–Pietermaritzburg, a sudeste.

²⁵ Sigla para o nome em inglês “*National Physical Development Plan*”.

²⁶ Identificação atribuída por Geyer (1987, *passim*).



Mapa 2: Eixos de desenvolvimento existentes e futuros indicados no Plano Nacional de Desenvolvimento Físico (NPDP) da África do Sul, de 1975 — Indicavam-se também as áreas metropolitanas existentes e planejadas e polos de crescimento. Fonte: Geyer (1987, p. 285), traduzido.

Apesar do pioneirismo em utilizar normativamente a noção de eixos de desenvolvimento, o NPDP não a propunha como a ferramenta privilegiada para o incentivo ao desenvolvimento na África do Sul. Thomas J. D. Fair (1975, p. 127-129) nos revela a hierarquia de espaços prioritários para a concentração dos esforços de planejamento por parte do governo nacional sul-africano. O primeiro conjunto de espaços eram as já mencionadas áreas metropolitanas de PWV e de Durban–Pietermaritzburg, além das de Port Elizabeth (no sul do país) e da Península do Cabo (no extremo sudoeste), cujo desenvolvimento o governo estaria planejando estimular, por meio de orientações de uso do solo, até que ele pudesse se desenrolar espontaneamente. O segundo conjunto de espaços eram áreas metropolitanas planejadas, mas ainda não existente como tais.

Apenas no terceiro grupo encontravam-se os eixos de desenvolvimento, lado a lado com os polos de crescimento. Estes, ainda inexistentes, eram projetados

como “cidades ou complexos de cidades que assegurarão, sem muito estímulo, suficiente crescimento potencial para desenvolver e dar suporte a uma grande população” (FAIR, 1975, p. 128)²⁷, as quais deveriam distar de áreas metropolitanas já existentes para que pudessem desenvolver-se como cidades independentes ao longo do tempo. Embora o NPDP não expresse precisamente o que são eixos de desenvolvimento, Fair (1975, p. 128) depreende de uma revisão minuciosa do plano que eles simplesmente dizem respeito a ligações a serem encorajadas entre determinados centros metropolitanos e polos de crescimento — possivelmente, acreditamos, com o intuito de viabilizar o surgimento e desenvolvimento desses polos. O propósito desse encorajamento, porém, é explicitado: “para alcançar um padrão de povoação mais favorável” (FAIR, 1975, p. 128)²⁸. O NPDP contava ainda com três outros grupos nessa hierarquia: cidades principais, que concentrariam serviços em nível regional; pontos de crescimento, inexistentes, tais como os polos de crescimento, mas projetados para abrigar centros industriais ou centralidades dentro de bantustões²⁹; e, finalmente, regiões não nodais, as quais não apresentavam nenhuma aglomeração capaz de exercer funções de centralidade.

De acordo com Johannes Ernst Drewes e Mariske van Aswegen (2013, p. 195), os objetivos do NPDP sul-africano de 1975 estavam ligados a uma política de desconcentração dos núcleos econômicos do país. A promoção dessa desconcentração deveria gerar, segundo o paradigma de planejamento adotado, um desenvolvimento regional equilibrado em todo o país. Este paradigma era o do planejamento físico, praticamente revelado inclusive pelo nome completo do NPDP: Plano Nacional de *Desenvolvimento Físico*. Para Gary Pivo *et alii* (1990, p. 55), a definição de planejamento físico mudou muito pouco — apenas passou a incluir o *design* urbano e o planejamento ambiental —, de modo a ainda podermos recorrer à antiga conceituação de Donald H. Webster (1958, p. 137 *apud* PIVO *et al.*, 1990, p. 55):

O planejamento físico se preocupa com o padrão geral de uso do solo, com as características e a localização de construções e estruturas públicas, com o desenho das

²⁷ Esta citação, na verdade, é uma reprodução direta de um trecho do texto do Plano Nacional de Desenvolvimento Físico (NPDP) da África do Sul de 1975, constante na página 18, mas Thomas J. D. Fair, autor da obra que consultamos (1975), não inclui o plano em questão nas suas referências, o que nos impediu de fazer a citação corretamente, utilizando a expressão “*apud*”.

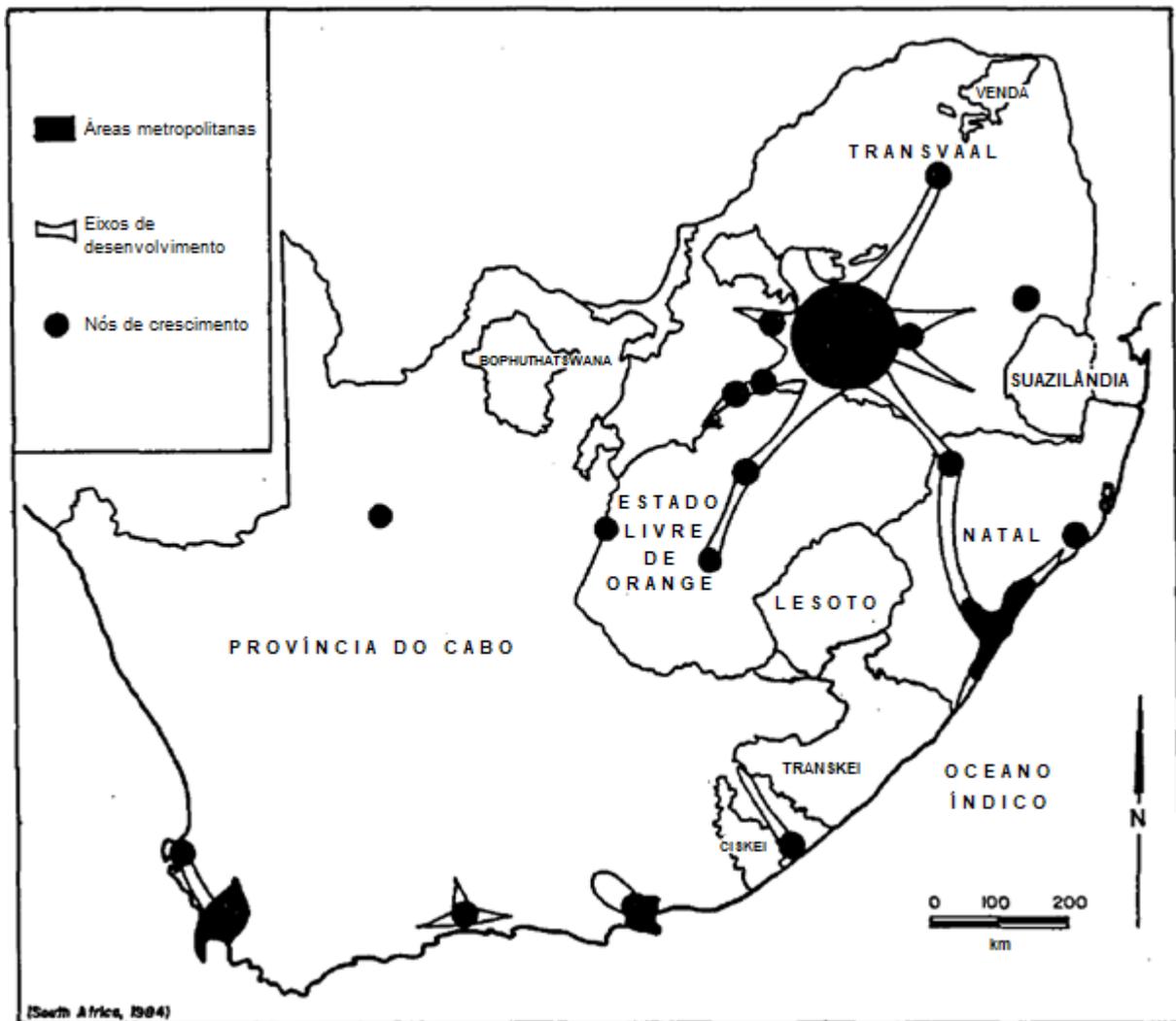
²⁸ Esta citação também é uma reprodução direta de um trecho do NPDP, este constante na página 17, o qual Fair (1975) não inclui nas suas referências, impedindo-nos de fazer a citação corretamente, utilizando a expressão “*apud*”.

²⁹ Durante a política de *apartheid* na África do Sul, alguns territórios, denominados bantustões, foram segregados do resto do país para concentrar parte da população negra em grupos etnicamente homogêneos a fim de criar Estados autônomos.

ruas, com a localização e o desenvolvimento de sistemas de trânsito e de transporte e com todas as outras instalações físicas que são necessárias ou desejáveis para promover melhoras econômicas, conforto, conveniência e bem-estar geral.

Apesar desses ideais de fundo embasando o NPDP, Drewes e Van Aswegen (2013, p. 195) afirmam que o plano se descolou muito da realidade do território sul-africano, propondo iniciativas ambiciosas em regiões pouco equipadas e povoadas, o que acabou conduzindo a um desenvolvimento desequilibrado no panorama nacional. Especificamente sobre a questão dos eixos de desenvolvimento no plano, Geyer (1987, p. 284-256) critica que não havia base para justificar todos os eixos identificados como já existentes e que parte deles deveria ser classificada como um conjunto de eixos potenciais. Além disso, alguns dos eixos de desenvolvimento categorizados como futuros não tinham o suporte de nenhum outro centro de desenvolvimento de fato existente ou ao menos planejado, de modo que não ligavam efetivamente dois centros. Por fim, Geyer aponta que os eixos eram em geral muito extensos em relação à força dinamizadora dos centros aos quais estariam ligados e critica também a presença no plano dos eixos que eram interrompidos bruscamente ou desvaneciam sem nenhum ponto terminal dinamizador, e, portanto, sem o equilíbrio entre centros que possibilitaria as interações constituintes de eixos.

Em 1981, ainda sob influência das ideias do planejamento físico e com o objetivo de promover a desconcentração espacial já referida, o governo nacional sul-africano, após deliberações em conjunto com o setor privado (DREWES; VAN ASWEGEN, 2013, p. 195), lançou um novo documento para guiar o planejamento regional no país, o Plano Good Hope para a África do Sul (*The Good Hope Plan for Southern Africa*), que ainda sofreria algumas adaptações em 1985. Geyer (1987, p. 286) lista algumas mudanças do novo plano em relação ao NPDP. Uma delas reporta às classes hierárquicas prioritárias para os investimentos. As chamadas áreas metropolitanas planejadas constantes no NPDP foram incorporadas como polos de crescimento no Plano Good Hope. Por sua vez, a distinção entre pontos de crescimento e polos de crescimento foi mantida, mas sublinhou-se a função dos primeiros “como um instrumento para mudar a estrutura industrial física do país”, enquanto os últimos tinham um sentido que enfatizava “as propriedades nodais dos centros em um contexto regional” (GEYER, 1987, p. 286). O autor também percebe a omissão de um bom número dos eixos de desenvolvimento que ele considerava como fictícios no plano anterior, estando os remanescentes mais de acordo com a realidade da época (mapa 3).



Mapa 3: Áreas metropolitanas, eixos de desenvolvimento e nós de crescimento indicados no Plano Good Hope para a África do Sul, de 1981 — Fonte: Geyer (1987, p. 287), traduzido.

Assim como o NPDP, o Plano Good Hope também não alçou os eixos de desenvolvimento a uma posição instrumental privilegiada dentro do paradigma de planejamento físico em que também estava inserido. Segundo Drewes e Van Aswegen (2013, p. 196), a principal estratégia dos dois planejamentos envolvia estimular a desconcentração espacial por meio da criação e consolidação de polos de crescimento espalhados pelo território nacional. A própria definição de eixos de desenvolvimento que embasava o Plano Good Hope mostra essa preponderância dos polos de crescimento:

[...] eixos de desenvolvimento consistem em uma série de cidades que, em grande medida, são relativamente próximas umas às outras e se localizam ao longo de rotas que conectam grandes e vibrantes centros ou ao longo de rotas que se originam nesses centros e onde se podem encontrar e explorar determinados recursos. (SOUTH AFRICA, 1984, p. 44 *apud* GEYER, 1987, p. 292)

Geyer (1987, p. 291-292) tece algumas críticas a essa concepção e às propostas de planejamento em eixos contidas nos dois planos com base na conceituação

analítica de eixo a que se filia, derivada das concepções originais de Pottier (1963) e das contribuições de outros autores, mas adicionando-lhes uma generosa dose de metodologias da econometria espacial e outros procedimentos predominantemente quantitativos. De qualquer maneira, é interessante notar que o conceito normativo de eixo de desenvolvimento adotado pelo governo sul-africano da época não se prendia à necessidade aparentemente internalizada — Geyer (1987, *passim*) reforça as reprimendas aqui — de que um eixo deveria ligar dois locais que exercessem considerável centralidade em nível regional.

Além desse ponto, há outro a se salientar. Os eixos de desenvolvimento foram, pelo NPDP, compreendidos como formas de estabelecer um povoamento mais equilibrado. Por sua vez, pelo Plano Good Hope, foram interpretados como conjuntos de cidades ao longo de rotas importantes que partem de pelo menos um grande centro. Ambos os entendimentos sobre o que seriam eixos de desenvolvimento, parecem focar mais na questão da distribuição populacional e menos na questão econômica, ainda que esta se faça presente nos dois planos e apareça já na segunda definição, quando se fala em encontrar e explorar recursos. Essa orientação menos economicista nos remete diretamente ao paradigma de planejamento sob o qual os planos foram elaborados. Tal tendência, todavia, foi mudando com o tempo e os planejamentos baseados em eixos pelo mundo todo passaram a apresentar uma preocupação econômica gradativamente maior, especialmente em relação aos benefícios para o setor privado.

3.3. Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento no planejamento territorial no Brasil

O exemplo brasileiro é emblemático da mudança de orientação com relação às preocupações econômicas mencionada no fim do item anterior. Em nível federal, os *eixos de desenvolvimento* foram introduzidos no planejamento regional no Brasil durante o primeiro mandato presidencial de Fernando Henrique Cardoso (1995–1998). A Constituição Federal de 1988 instituiu o mecanismo do plano plurianual (PPA), a fim de estabelecer, “de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada” (BRASIL,

[2021]). Os orçamentos anuais, por sua vez, deveriam estar em consonância com o PPA e, ainda segundo o texto constitucional, teriam “entre suas funções a de reduzir desigualdades inter-regionais, segundo critério populacional”.

O PPA e os demais mecanismos associados emergiram, portanto, como instrumentos de planejamento no contexto da redemocratização, viabilizando uma maior transparência das gestões nos três níveis de governo, sob o princípio da fiscalização popular acerca do cumprimento dos objetivos dos planos. Cada PPA deve ser aprovado por uma lei quadrienal e vige do segundo ano de um mandato executivo até o fim do primeiro ano do mandato seguinte. Foi, portanto, com relação ao PPA relativo ao período entre 1996 e 1999 que o conceito de eixo de desenvolvimento foi primeiramente mobilizado no âmbito da administração pública federal brasileira.

É muito importante examinarmos aqui os antecedentes dessa proposta. Antonio Carlos F. Galvão e Carlos Antônio Brandão (2003, p. 194) lembram que nos anos 1970 os projetos de planejamento no Brasil empregavam fartamente a noção de *corredores de transporte*. Luiz Ablas (2003, p. 171), por sua vez, rememora que no início dos anos 1980, houve alguns projetos de implantação de *corredores de exportação*. Estes corredores podem ser conceituados, conforme Carlos S. de Castro (1980, p. 4), como um tipo particular de corredores de transporte, caracterizados por serem ligações privilegiadas entre as zonas que concentram a produção de determinadas mercadorias para exportação e os terminais de embarque para o mercado externo.

Tais ligações seriam dotadas de infraestrutura adequada e sistemas operacionais de transporte de ponta, capazes de conceder aos corredores uma alta capacidade de tráfego para a movimentação de grandes volumes. Seu objetivo principal, ainda segundo Castro (1980, p. 4-5), seria reduzir os custos de deslocamento, de carga e descarga e de transbordo entre diferentes modais de transporte e ele seria alcançado pela operacionalização combinada e racional das infraestruturas, dos veículos e das instalações terminais. Em termos de estímulo ao desenvolvimento e considerando o Brasil dos anos 1980 como um grande exportador de produtos primários agrícolas:

A hipótese que estaria por detrás dessa ideia é que existindo uma via de acesso ao exterior a produção agrícola se implantaria com uma certa facilidade levando à ocupação e ao desenvolvimento do interior. No entanto, privilegiando o comércio externo, essa proposta caracterizou-se pela pouca contribuição às economias

localizadas entre os pontos de origem e destino dos corredores, concentrando-se o crescimento econômico apenas em suas extremidades, onde apareceram problemas relacionados à incapacidade de responder a crescentes demandas por infraestrutura econômica e social. (ABLAS, 2003, p. 171)

Independentemente dessas experiências, Galvão e Brandão (2003, p. 194) têm razão em salientar que obras de infraestrutura geralmente marcam o início de praticamente qualquer projeto de governo em fomento ao desenvolvimento, em praticamente qualquer matiz que este termo possa apresentar. As razões para isso encontram-se no fato de que as grandes intervenções infraestruturais demandam a mobilização de recursos os mais variados e a geração de empregos (pelo menos temporários), podendo ainda revalorizar empreendimentos no entorno e estimular a criação de novos. Trazendo para o primeiro plano a relação entre a constituição de eixos e a viabilização de melhores fluxos de transporte que ele poderia proporcionar, podemos compreender, como os autores, que se “havia deficiências de infraestrutura, especialmente de transportes, dificultando a integração e articulação das regiões, isso constituía pesado entrave ao desenvolvimento, do lado tanto da oferta como da demanda” (p 194). Isso permitiu que o planejamento em eixos ganhasse visibilidade e causasse uma boa impressão no meio político.

Todavia, a influência mais direta sobre o planejamento em eixos que viria a tomar forma no PPA 1996–1999 foi do engenheiro Eliezer Batista da Silva³⁰, que presidiu, entre 1961 e 1964 e entre 1979 e 1986, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), mineradora então estatal e, desde 1997, privada, tendo assumido o nome mais reduzido “Vale” a partir de 2007. O sucesso do planejamento logístico da CVRD foi notório, concebendo-o com base na operação economicamente harmônica das redes de transportes, telecomunicações e energia.

Em 1992, Batista da Silva tornou-se titular da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República durante o governo de Fernando Collor (1990–1992), mas retirou-se ainda no mesmo ano, quando começou o processo de *impeachment* de Collor. Todavia, no tempo em que esteve à frente da Secretaria, o ex-presidente da CVRD disseminou suas opiniões acerca dos problemas que causavam entrave ao desenvolvimento econômico do país. Segundo Claudio Antonio G. Egler (2001), seus estudos passaram a compor “um mapa que indicava os principais

³⁰ A título de informação complementar, Eliezer Batista da Silva, falecido em 2018, é pai do empresário Eike Batista, este notabilizado pela grande fortuna pessoal que acumulou até 2012, quando começou a ser investigado por diversos crimes, como corrupção e lavagem de dinheiro, estando preso desde 2017.

corredores logísticos necessários, em sua concepção, para vencer os gargalos internos de infraestrutura e aumentar a eficiência da integração do território nacional na economia mundial”.

Após a campanha presidencial vitoriosa de Fernando Henrique Cardoso (FHC) em 1994, os estudos de Batista da Silva foram apresentados ao futuro presidente e por ele bem recebidos. Com base nisso, o PPA 1996–1999 introduziu, primeiramente, a ideia de *eixos de integração nacional e continental*. De acordo com Claudio Antonio G. Egler (2001), esses eixos foram concebidos como grupamentos de projetos de infraestrutura necessários para a atração de investimentos e a integração regional, definidos, segundo Flávia Lúcia C. Feres (2001, p. 57), “a partir das potencialidades regionais, da dinâmica espacial do desenvolvimento do País e dos requisitos para sua inserção na economia mundial”.

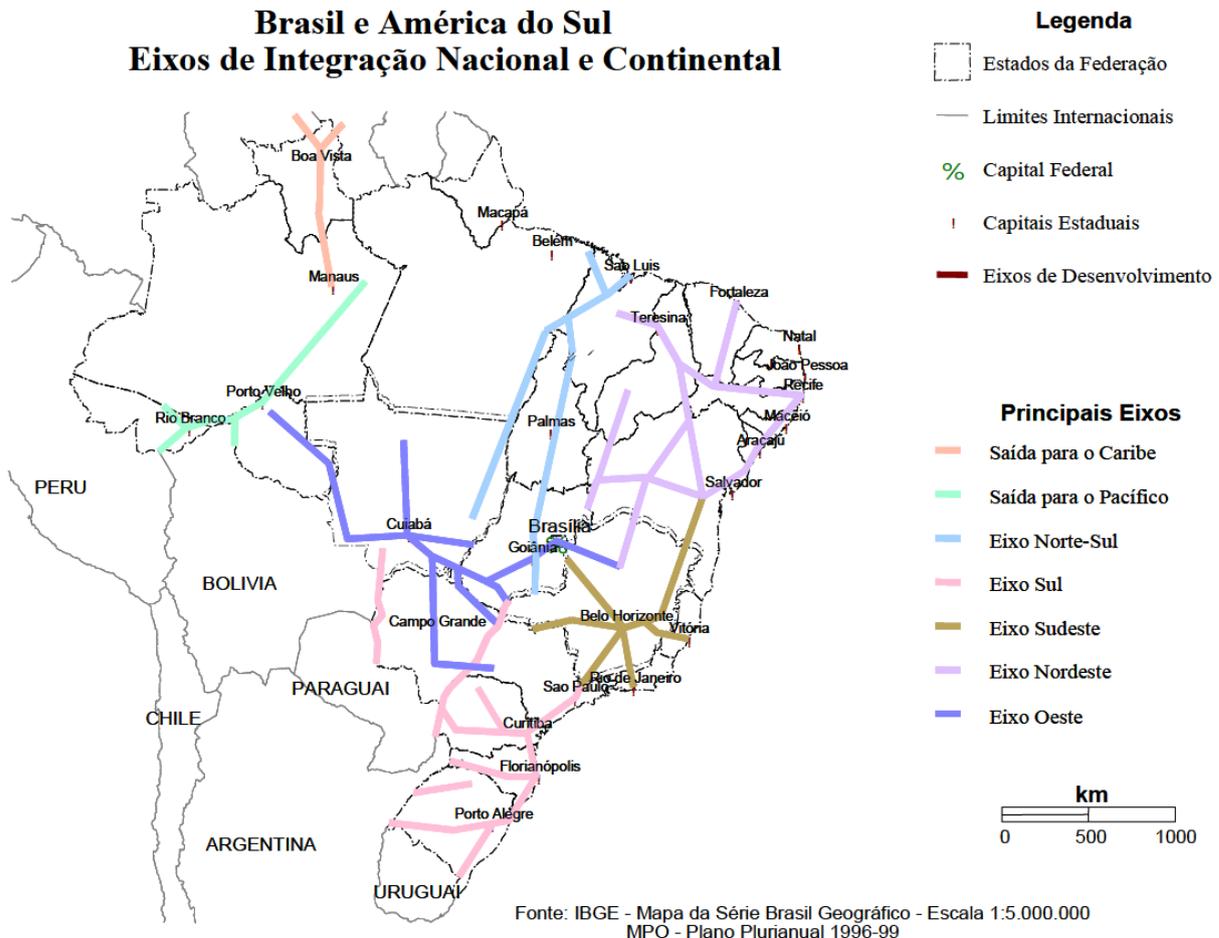
Como afirmam Egler (2001) e Feres (2001, p. 57-59), a primeira proposição dividia os projetos e ações prioritárias em sete grupos, cinco deles formados por eixos nacionais de integração, e dois, por eixos continentais de integração (mapa 4). Entre os eixos nacionais, listavam-se o Eixo de Integração Norte–Sul, o Eixo de Integração Oeste, os Eixos de Integração do Nordeste, os Eixos de Integração Sudeste e os Eixos de Integração Sul. Por sua vez, os dois eixos continentais eram o Eixo Saída para o Caribe e o Eixo Saída para o Pacífico.

A respeito dos cinco grupos entre os quais se distribuem os eixos de integração nacional, convém notar um aspecto que pode ser revelador de uma concepção implícita do que seria um eixo nesta primeira proposta do PPA 1996–1999. Trata-se do emprego da palavra “eixo” no singular ou no plural. Entre os eixos nacionais de integração, as duas únicas classes no singular são o Eixo de Integração Norte–Sul e o Eixo de Integração Oeste. Se olharmos atentamente o mapa 4, perceberemos que estes dois eixos possuem uma orientação mais linear que os demais grupos de eixos de integração nacional. A própria descrição de ambos que consta em Egler (2001), Feres (2001) e num documento do Ministério das Relações Exteriores (BRASIL, [1996?]) sobre o PPA 1996–1999 ressalta o caráter principal de ligação entre duas regiões ou áreas do país, ainda que contenham algumas ramificações secundárias.

Por outro lado, os três demais conjuntos de eixos de integração nacional — Eixos de Integração do Nordeste, Eixos de Integração Sudeste e Eixos de Integração Sul — referem-se à palavra “eixo” sempre no plural, como se em vez de

representarem um eixo único com ramificações representassem, na verdade, uma malha de eixos que se entrecruzam, como também sugere a observação do mapa 4. Dessa maneira, essa proposta inicial de planejamento em eixos adotada pelo governo FHC parece se ancorar numa compreensão normativa de *eixo de integração* como uma faixa territorial a pôr em ligação e, dessa forma, integrar duas ou mais regiões ou dois ou mais pontos.

Brasil e América do Sul Eixos de Integração Nacional e Continental



PUC-Rio - Certificação Digital N° 1621726/CA

Mapa 4: Eixos nacionais e continentais de integração originalmente propostos pelo plano pluri-anual 1996–1999 do governo federal brasileiro — Fonte: Egler (2001).

Galvão e Brandão (2003, p. 187-188) são certos ao elucidar o contexto político que possibilitou a emergência da proposta de eixos de desenvolvimento no planejamento estatal federal. Eles apontam três eventos “indissociáveis do apelo político e técnico que teve a estratégia” (p. 187). O primeiro foi a eleição de um novo presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, depois do período político conturbado que marcou a gestão de Fernando Collor, o que suscitou uma atmosfera de boas expectativas. O segundo evento foi a manutenção da estabilidade monetária conseguida por meio do Plano Real em 1994, condição indispensável para a retomada do planejamento, já que tais projetos sempre dependem de alguma

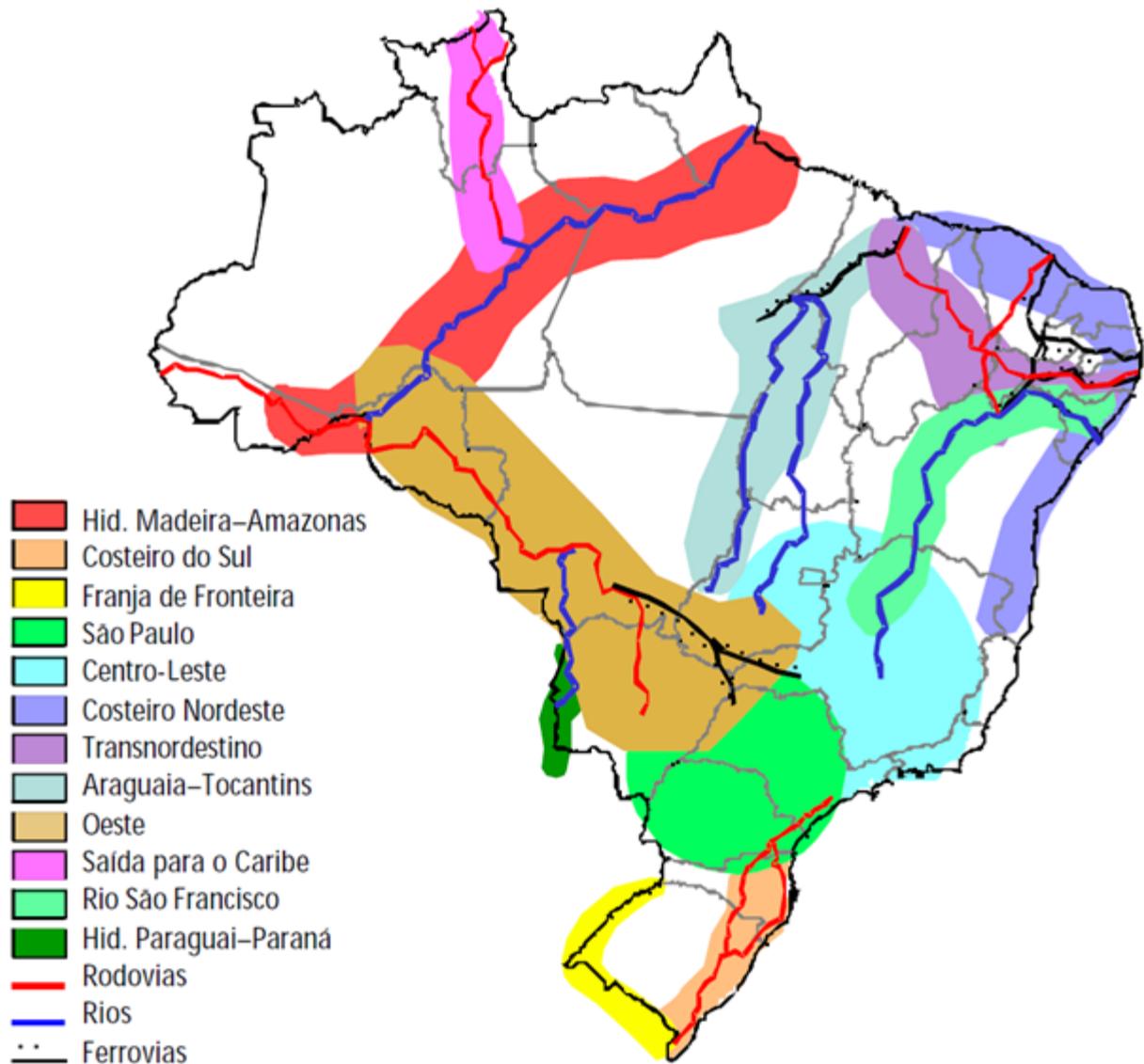
normalidade e previsibilidade para os cálculos econômicos e orçamentários. O terceiro evento, por sua vez, foi a retomada de investimentos diretos de capital estrangeiro no Brasil — interrompidos durante a grande crise experimentada — num contexto de globalização e financeirização da economia mundial, ainda vigente.

Na esfera do planejamento estatal, tal combinação de fatores foi tomada com bastante ânimo, já que “as políticas regionais tradicionais e seus instrumentos definiram a olhos vistos nas duas [...] décadas [precedentes], tal como ocorreu com vastos campos das políticas ativas de Estado no Brasil no mesmo período” (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 189). As mudanças de fato ocorreram, mas menos em relação ao governo imediatamente anterior, e mais em relação àqueles mais distantes, denominados desenvolvimentistas. Foi com esse paradigma de planejamento que se estava rompendo.

Segundo Galvão e Brandão (2003, p. 192), em busca de capitalizar politicamente em cima do momento de altas expectativas, o governo FHC passou a promover grandes campanhas publicitárias. Nessa toada, o PPA 1996–1999 foi revisto menos de um ano após ter entrado em vigor e relançado sob o novo nome de Programa Brasil em Ação.

O novo Plano, em parte para diluir essa impressão de que se descartava de alguns projetos do PPA, justificava-se pela necessidade de introduzir reformas estruturais na gestão pública, de forma a aproximá-la de uma visão gerencial estratégica, típica da iniciativa privada. O PPA tornava-se agora uma referência mais distante das intenções governamentais, sendo substituído por outro documento no diálogo com as forças sociais interessadas, mais enxuto e escoimado de atividades e projetos que compunham supostamente o varejo das ações governamentais. (GALVÃO; BRANDÃO, p. 192)

O Programa Brasil em Ação acabou remodelando a proposta inicial de alocação prioritária de investimentos em cinco eixos de integração nacional e dois eixos de integração continental. A nova divisão passou a contar com 12 eixos, todos denominados *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* (ENIDs), indicados no mapa 5. Abandonaram-se, portanto, pelo menos no nome do conceito as pretensões de integração continental. Tais eram os ENIDs: Eixo Saída para o Caribe (Rodovia BR-174); Eixo da Hidrovia Madeira–Amazonas (Saída para o Atlântico); Eixo Araguaia–Tocantins (Ferrovia Norte–Sul e Ferrovia Carajás); Eixo Costeiro do Nordeste; Eixo Transnordestino; Eixo do Rio São Francisco; Eixo Oeste; Eixo Centro-Leste; Eixo São Paulo; Eixo da Hidrovia Paraguai–Paraná; Eixo Costeiro do Sul; e Eixo da Franja de Fronteira.



Mapa 5: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento constantes no Programa Brasil em Ação, revisão do plano plurianual 1996–1999 do governo federal brasileiro — Fonte: Gartenkraut (2002, p. 38), modificado.

Se a proposição original dos sete eixos de integração havia se afastado das concepções de planejamento de Batista da Silva, como afirma Egler (2001), parece que isso não pode ser dito a respeito dos doze ENIDs do Programa Brasil em Ação. Essas semelhanças podem ser verificadas por meio do exame do relatório “Infra-estrutura para desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul”, elaborado por Batista da Silva e publicado primeiramente em inglês, em 1996, e depois em português, em 1997, após considerável tempo de estudos.

Batista da Silva (1997, p. 10-11) afirma que o objetivo central desse relatório era a proposição de uma forma de desenvolvimento sustentado para o conjunto dos países da América do Sul. Esse tipo de desenvolvimento se embasava numa perspectiva geoeconômica, procurando compreender o continente como uma única

unidade econômica, e em princípios de “ecoeficiência”. Suas diretrizes consistiam em procurar adicionar valor às mercadorias regionalmente produzidas dentro da própria região, mas buscando maximizar a equidade social e a proteção ao meio ambiente tanto quanto se priorizaria a lucratividade. A promoção do desenvolvimento ocorreria pelo planejamento racional e integrado da infraestrutura da América do Sul, por meio da “*combinação e desenvolvimento simultâneo* de sistemas de energia, logística e comunicação” (p. 10).

Além de promover a integração física e regional, o novo paradigma buscará oportunidades de aumentar a eficiência através do desenvolvimento de ligações *multimodais* combinando simultaneamente grandes *componentes* de infraestrutura (tais como transporte, telecomunicações e geração/transmissão de energia) em *cinturões de desenvolvimento*, para promover uma infraestrutura eficiente, econômica, social e ambientalmente sadia e o desenvolvimento que nela se baseará. Este “aglomerado” de projetos de desenvolvimento pode economizar tempo e dinheiro em cada etapa do projeto e de sua implementação. Promoverá também o desenvolvimento de grandes eixos de logística, que podem servir de base não apenas para o comércio mas também para o acesso democrático a recursos de desenvolvimento como energia, água, saneamento, telefonia e outros serviços básicos. (BATISTA DA SILVA, 1997, p. 11-12)

Estes aspectos já nos revelam algumas semelhanças com a proposta dos ENIDs do Programa Brasil em Ação. A ênfase dada à multimodalidade das operações logísticas atesta tal similitude, bem como a dada aos investimentos em infraestrutura como necessários para promover o desenvolvimento não só econômico como também social. Além disso, o relatório de Batista da Silva lista uma série de obras infraestruturais consideradas importantes em distintas áreas do continente sul-americano, ao passo que o programa brasileiro faz o mesmo, mas com relação ao território nacional. A propósito, muitas das obras prioritárias são coincidentes, o que revela o caráter tributário da proposta dos ENIDs em relação às concepções de Batista da Silva. As analogias prosseguem se compararmos a citação feita acima, a Batista da Silva (1997, p. 11-12), com a citação abaixo, a Feres (2001, p. 61), em que trata dos ENIDs.

Cabe salientar que os impactos e resultados esperados com a consolidação da abordagem de eixos de desenvolvimento eram os seguintes: a) potencialização e consolidação das vocações produtivas dos setores econômicos das sub-regiões abrangidas; b) aumento da eficiência do sistema de comercialização (transporte, armazenagem, serviços de telecomunicação); c) superação das deficiências e pontos de estrangulamento existentes; d) promoção de emprego e renda e a melhoria da eficiência alocativa obtida pela articulação do planejamento aos diversos níveis; e, e) ampliação dos impactos dos investimentos públicos e privados na área de abrangência do macro-eixo.

Neste momento, parece-nos oportuno desfazer uma confusão entre o conceito de eixo e um conceito que aqui e ali aparece no planejamento regional: o conceito

de cinturão (ou *belt*, em inglês, como também é bastante conhecido). Sem tirar o mérito de sua preciosa análise, Tavares (2016, *passim*) trata ambos os termos aparentemente como sinônimos ao afirmar que o conceito de eixo de integração e desenvolvimento utilizado durante o governo FHC derivou das propostas de implementação de cinturões de desenvolvimento por Batista da Silva. É preciso separar os pontos pertinentes e os pontos impertinentes relativos a esta questão.

A proposição de Batista da Silva (1997) em relação à América do Sul baseava-se no estabelecimento, em escala continental, de cinturões de desenvolvimento concebidos como amplas regiões de planejamento infraestrutural. Esses cinturões teriam como ponto nevrálgico de sua organização e delimitação uma rede macrologística composta por toda a infraestrutura de coleta, estocagem, transporte, manuseio e distribuição de bens e pelos sistemas de transporte de pessoas, mas também se configurariam conforme suas redes de telecomunicações em longa distância e de produção e distribuição de energia elétrica (p. 33). Dessa maneira, a definição de *belt* para Batista da Silva é muito mais ampla do que os significados costumeiros de eixo. Existe apenas um trecho do relatório assinado pelo engenheiro que aproxima o cinturão de desenvolvimento a alguns sentidos mais usuais de eixo, o qual reproduzimos:

Cinturões de desenvolvimento econômico através do continente podem ser formados pela *ligação de dois ou mais centros urbanos existentes e a atividade econômica a eles associada, a começar pelas redes de transporte* e incluindo instalações associadas como portos, terminais de carga e descarga, instalações de estocagem e manuseio e hidrovias, rodovias e ferrovias. (BATISTA DA SILVA, 1997, p. 33-34, grifo nosso)

Contudo, em outra passagem — aliás, já citada aqui — Batista da Silva (1997, p. 11) deixa claro que um cinturão de desenvolvimento contém grandes eixos de logística. É sob esse entendimento que o autor acaba conduzindo toda sua proposta de implantação de dois cinturões de desenvolvimento na América do Sul. O primeiro abrangeria a costa norte do continente; e o segundo, a costa leste. Todavia, as regiões que ambos os cinturões abraçam se estendem mais de 1.000 km para o interior do continente, contemplando áreas totais não muito menores do que o território brasileiro, repletas de eixos planejados percorrendo as mais diversas direções, numa espécie de malha logística sobre o território.

Portanto, embora, como mostramos, as concepções de Eliezer Batista da Silva tenham, com efeito, influenciado os projetos de planejamento regional do Programa Brasil em Ação, a concepção dos ENIDs não é diretamente derivada do conceito de

cinturão de desenvolvimento. A raiz da confusão conceitual que supostamente faz Jeferson Cristiano Tavares (2016) — confusão que nós também reproduzimos em um trabalho prévio (BARTHOLOMEU, 2017, p. 4) — parece residir em um depoimento de Raphael de A. Magalhães (2015) que serve de apresentação a um livro de memórias de Batista da Silva reportadas a Luiz Cesar Faro, Carlos Pousa e Claudio Fernandez (2015).

Nele, Magalhães (2015, p. 12) revela a desconstrução empreendida por Batista da Silva em relação ao conceito de corredor de exportação, propondo uma substituição pelo conceito mais amplo de eixo, associado a uma concepção também mais ampla de logística. Esta nos parece uma declaração bastante fidedigna, visto a relativa proximidade entre os conceitos de eixo e de corredor. Todavia, imediatamente em seguida, Magalhães equivale, sem cerimônias, os termos “*belt*” e “eixo”, abandonando qualquer outra consideração acerca de corredores, numa demonstração infeliz de falta de compreensão do conceito de cinturão adotado por Batista da Silva. Curiosamente, Faro, Pousa e Fernandez (2015) não cometem o mesmo equívoco no corpo do livro, comparando o *belt* a uma espinha de peixe (p. 158-159) — no sentido do esqueleto completo, exceto os ossos da cabeça —, o que pensamos ser uma metáfora razoavelmente adequada.

É essencial perceber que por trás da influência do relatório produzido por Batista da Silva sobre a proposta dos ENIDs do Programa Brasil em Ação estavam articulados interesses de grandes firmas nacionais e multinacionais e orientações estatais fortemente privatistas. É preocupante que pouco ou nada se comente acerca de quem encomendou a Batista da Silva os estudos sobre as oportunidades de investimento em infraestrutura, até porque essas informações não estão ocultas: elas constam na segunda capa do relatório e são parcialmente repetidas nos agradecimentos, no prólogo e na introdução.

O principal patrocinador do relatório foi o setor voltado para a América Latina do Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (BCSD-LA)³¹. O BCSD surgiu como um fórum na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento ocorrida no Rio de Janeiro em 1992, que ficou conhecida como ECO-92. A partir daí, tornou-se uma organização formada pelos diretores executivos de diversas empresas multinacionais e se fundiu, em 1995, ao

³¹ Sigla para o nome em inglês “*Business Council for Sustainable Development — Latin America*”.

World Industry Council for the Environment (Conselho Mundial Industrial para o Meio Ambiente), dando origem à organização atual, o Conselho Mundial Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (WBCSD)³², que reúne mais de 200 multinacionais membros hoje em dia³³ e tem braços setorializados em países e regiões do mundo.

Desde o princípio, em 1992, o BCSD se edificou sobre os princípios da chamada ecoeficiência, propalada também por Batista da Silva (1997), possivelmente como exigência do estudo encomendado. Contudo, a real preocupação do relatório com a preservação ambiental e a promoção de equidade social parecem mais retóricas do que efetivas. A suposta garantia de atendimento a essas preocupações parece emanar de uma ideologia tecnocrática fundamentada na concepção de que a execução de projetos de infraestrutura levaria, num efeito dominó, ao desenvolvimento social pela criação de externalidades positivas que se retroalimentariam, num harmonioso ciclo de desenvolvimento econômico e social sustentável. Além disso, faz parte dessa ideologia a ideia de que a aplicação economicamente eficiente de capitais em projetos infraestruturais seria, ao cabo das transformações, percebida como aquela que ocasionaria o menor impacto ambiental. Batista da Silva atribui esta última relação a uma “afortunada coincidência” (p. 10), o que nos parece conotar, na verdade, a completa falta de fundamento lógico deste princípio.

Além do BCSD-LA, o estudo que culminou no relatório produzido por Batista da Silva também foi encomendado por outros agentes importantes, dois do setor de mineração e dois do setor financeiro. As duas mineradoras envolvidas no financiamento ao estudo foram a CVRD, ainda uma empresa pública, da qual Batista da Silva fazia parte do quadro de altos funcionários, tendo sido presidente; e a Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração (Caemi), então a maior empresa

³² Sigla para o nome em inglês “*World Business Council for Sustainable Development*”.

³³ Entre elas, empresas de enorme valor de mercado e patrimônio, por exemplo: AB InBev; Apple; ArcelorMittal; Bayer; BMW Group; BNP Paribas; BP; Bunge; Cargill; Chevron; Daimler; DuPont; Google; Honda; IBM; La Roche; Microsoft; Mitsubishi; Nestlé; P&G; Pepsico; Philips; Royal Dutch Shell; Santander; Sinopec; Sumitomo; Total; Toyota; Unilever; Vale; Verizon; Volkswagen; Walmart; e Whirlpool. O WBCSD tem sido alvo de inúmeras controvérsias em relação às questões ambientais, por se apresentar como uma organização voltada para a promoção da preservação do meio ambiente, mas ser composta por algumas das maiores empresas do mundo de energia não renovável e de produção intensiva em emissões de carbono. A ONG Greenpeace International (2011) acusa o Conselho de controlar a agenda ambiental no setor empresarial, inclusive por meio de sua influência na Organização das Nações Unidas (ONU) desde a ECO-92, freando a adoção de medidas efetivamente protetivas da natureza com o intuito de assegurar a maximização dos lucros particulares das companhias que o integram.

privada do ramo. Seus interesses nos projetos infraestruturais contemplados no relatório certamente tinham a ver com a logística de exploração, escoamento e exportação de recursos minerais conectando as principais jazidas.

Havia, além disso, dois agentes financeiros. Um deles era a Corporação Andina de Fomento (CAF), hoje conhecida como Banco de Desenvolvimento da América Latina, uma instituição financeira multilateral composta por 19 países latino-americanos e 13 bancos privados, voltada para aportar recursos em projetos de desenvolvimento e integração regional nestes países. O outro era o Bank of America, banco privado estadunidense especializado em grandes investimentos e serviços financeiros. Os objetivos dessas duas instituições em encomendar o estudo provavelmente residia na possibilidade de obtenção de juros por meio do financiamento dos projetos infraestruturais recomendados, inclusive emprestando capital a empresas componentes do WBCSD interessadas em conduzir tais obras.

As próprias palavras de Batista da Silva (1997, p. 11) explicitam os objetivos político-econômicos do trabalho realizado e anteveem o que o relatório representou para o primeiro mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso:

Patrocinado pelo *Business Council for Sustainable Development — Latin America* (BCSD-LA), este trabalho pretende ser um guia prático para os tomadores de decisão em (1) governos nacionais e locais, (2) agências bilaterais e multilaterais e (3) o setor privado. Não é uma proposta de programa específico de desenvolvimento de infraestrutura, e sim tem o objetivo de provocar discussão e estimular o debate. O trabalho apresenta princípios gerais que podem ser aplicados quando forem propostos, projetados e realizados projetos de desenvolvimento de infraestrutura. Ele busca promover uma nova visão de ecoeficiência como paradigma dominante para atender às necessidades de infraestrutura da América do Sul, tanto no contexto dos princípios do desenvolvimento sustentado como da economia regional e global.³⁴

Dessa maneira, podemos concluir que a enorme influência exercida pelo relatório de Batista da Silva (1997) na elaboração dos eixos e seleção das obras de infraestrutura prioritárias do Programa Brasil em Ação representou uma ingerência, ainda que indireta, do setor privado da economia no planejamento regional estatal no país. Se essa ingerência foi percebida pelo governo FHC é difícil de saber, mas, caso tenha sido, talvez não tenha causado tanto incômodo. De acordo com Galvão e Brandão (2003, p. 188), apesar da mudança significativa em relação à política monetária adotada por Collor, a trajetória presidencial de FHC logo apontou para uma continuidade no que dizia respeito à orientação político-econômica neoliberal.

³⁴ O grifo nesta citação se deve à presença de palavras em língua estrangeira e foi adicionado por nós.

Isso pôde ser atestado pelo alto número de medidas de desestatização adotadas ao longo dos anos 1990. Essa abertura ao setor privado era também notável na própria “formulação da proposta dos ‘eixos’”, que “representou a continuidade com relação às opções neoliberais assumidas no início da década” (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 188).

Galvão e Brandão (2003, p. 195) afirmam que, na área do planejamento, a ausência de referenciais sólidos para uma conceituação normativa de eixo fez com que esse conceito fosse admitido de forma comedida. Para o grupo de técnicos e consultores, coordenados pela Secretaria de Planejamento e Avaliação da Presidência da República, encarregados de pensar a regionalização das propostas que integrariam o PPA 1996–1999 e o Programa Brasil em Ação, a noção de eixos que então tinham parecia insuficiente para dar conta das múltiplas dimensões do planejamento regional.

Essa relutância e, por trás dela, uma possível discordância dos técnicos quanto ao caráter central dado às infraestruturas que era exigido da nova proposta de planejamento territorial acabaram provocando uma adaptação do que poderia ser entendido como eixo, especialmente no Programa Brasil em Ação. Essa adaptação tornou o conceito normativo de eixo adotado nesse planejamento um conceito ambíguo, ora “atrelado a uma via de transporte, ora como uma ‘região de planejamento’ amorfa, a partir da vaga definição das características socioeconômicas mais essenciais de uma dada fração do território” (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 196). Em relação a isso, Tânia Bacelar (2010, p. 84) comenta que

a abordagem a partir de “Eixos” seria adequada se o único objetivo das políticas públicas do Brasil fosse o de ampliar a competitividade de áreas dinâmicas em função de seu atual potencial exportador (Eliezer Batista [da Silva], por exemplo, tem essa preocupação, e trabalha com a noção de Eixos Estratégicos de forma adequada). O alcance desse objetivo requer determinados investimentos (sobretudo em infraestrutura que amplie a acessibilidade) e pode permitir certas articulações com outras áreas do país. Mas essa é uma abordagem muito restrita para dar conta da complexidade regional brasileira e dos múltiplos objetivos a serem perseguidos [...].

Portanto, o significado normativo de eixo no Programa Brasil em Ação teve que sofrer uma ampliação, a qual foi necessária para conseguir conservar a palavra, mas adaptá-la aos objetivos que seu significado anterior não contemplava. Contudo, essa ampliação de sentido não ocorreu sem problemas, pois criou-se uma conceituação híbrida entre o eixo como comumente é concebido, isto é, relacionado à existência de fluxos de transporte e a uma forma mais ou menos linear, e o conceito

tradicional de região de planejamento. Percebe-se, por conseguinte, um afastamento entre a conceituação de eixo que procuramos depreender do PPA 1996–1999 e a conceituação do Programa Brasil em Ação.

Explicitar tal conceituação, todavia, permanece um desafio que só os métodos da história conceitual parecem poder destrinchar, já que as intervenções planejadoras constantemente mobilizam termos sem compreender seu significado preciso, adequando-os conforme a prática indicar, como afirma também Jeferson Cristiano Tavares (2018, p. 24), especificamente em relação ao conceito de eixo. Podemos recorrer a Luiz Cezar L. Azeredo (1998 *apud* FERES, 2001, p. 59), que procura depreender da análise minuciosa do Programa Brasil em Ação uma conceituação mais precisa do que seriam os ENIDs ali utilizados. Para ele, os ENIDs ultrapassam as noções de corredor ou malha de transporte, pois contemplam também uma compreensão das potencialidades produtivas de cada região e buscam reforçar a infraestrutura econômico-social das áreas sob influência dos eixos. Em suma, os ENIDs foram

concebidos em termos de vias de transporte de longa distância, de natureza multimodal, caracterizadas por alta capacidade e baixo custo operacional, e capazes de contribuir, por isso mesmo, para facilitar o acesso a mercados e melhorar a capacidade competitiva dos produtos e sistemas econômicos regionais. (AZEREDO, 1998 *apud* FERES, 2001, p. 59)

Bacelar (2010, p. 84) analisa os projetos prioritários de infraestrutura do PPA 1996–1999 e do Programa Brasil em Ação e tece algumas importantes considerações, que fornecem bases para críticas que faz em seguida. A primeira observação é que esses projetos revelam a prioridade da *integração competitiva* do Brasil com o mercado externo, especialmente o sul-americano, em detrimento de priorizar uma *integração interna*. A segunda consideração é que os projetos principais se concentram nos chamados “focos dinâmicos” de produção agropecuária, agroindustrial e industrial do país, secundarizando as áreas menos dinâmicas. De acordo com ela, a orientação geral é de aumentar a competitividade de espaços já competitivos. A última observação que faz relaciona-se à anterior, com a percepção de que os investimentos prioritários se concentram no Sul e no Sudeste, na fronteira agrícola a noroeste e em pontos já dinâmicos do Norte e do Nordeste, perpetuando a concentração de riqueza nessas áreas.

Bacelar (2010, p. 85-86) então procede a críticas. Primeiramente, afirma que o papel ideal do Estado deveria ser equilibrar, por meio de sua atuação, a relativa

ausência de investimentos privados em determinadas regiões. Porém, o que via era o Estado concentrando ações nos locais já privilegiados pelo setor privado, onde o dinamismo do mercado já é alto e onde os novos fatores de competitividade já se apresentam. Outra crítica foi às tendências de reconcentração espacial do crescimento que essas estratégias pareciam promover, após uma tímida fase de desconcentração nos anos 1970 e 1980. Isso poderia levar, segundo a autora, a uma *inserção seletiva* de determinados espaços do território brasileiro na economia mundial globalizada, deixando à margem do desenvolvimento enormes áreas consideradas pouco ou não competitivas e, adicionalmente, promovendo uma “guerra fiscal” danosa entre municípios e entre unidades federativas, cada vez mais à mercê das grandes empresas.

É preciso percebermos que, ao contrário da experiência sul-africana, que recorreu a eixos como instrumentos para tentar atingir uma desconcentração da população e das atividades econômicas, o planejamento brasileiro remou no sentido oposto. Dessa maneira, ele acabou favorecendo, acima de tudo, as empresas privadas com investimentos em infraestrutura nas áreas em que já estavam estabelecidas, maximizando seus lucros. É em referência a essa orientação privatista que passou a reinar nos planejamentos baseados em eixos pelo mundo que anunciamos, há algumas páginas, que o caso brasileiro foi emblemático.

Bacelar (2010, p. 88) conclui seus pensamentos afirmando que a proposta dos ENIDs mistura conceitos distintos e acaba forjando homogeneidades regionais muitas vezes inexistentes. No entanto, ela afirma que a proposta alcançou um mérito importante ao procurar reexaminar a questão regional no Brasil sob uma ótica mais inovadora. Todavia, seria preciso acentuar, na ideia de integração embutida nos ENIDs, a necessidade de integração entre as diversas regiões da nação, não apenas a integração de mercados sob uma lógica de promoção da competitividade.

Apesar das pertinentes críticas feitas por Bacelar (2010) e outros, o planejamento baseado nos ENIDs teve um relativo sucesso político. Procurando, então, aprofundar a proposta e tornar mais claras as necessidades infraestruturais para alavancar o crescimento econômico no território nacional, o governo federal lançou, em 1997, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), um edital para a realização de estudos que pudessem identificar oportunidades de investimentos públicos e privados nas áreas dos doze ENIDs, cujos resultados deveriam ser apresentados ao Ministério de Orçamento e Gestão. Esses

projetos deveriam estimular o desenvolvimento social e o desenvolvimento econômico em tais áreas, numa tentativa de dar continuidade aos planos do PPA 1996–1999 e do Programa Brasil em Ação (BNDES, 1997, p. 3) e construir as bases para o PPA 2000–2003, já na expectativa da reeleição do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

Os vencedores da licitação foram um consórcio de empresas privadas que se denominou Consórcio Brasileira, composto pela firma de consultoria e gestão Booz Allen & Hamilton do Brasil Consultores Ltda., pela empresa de engenharia e gestão de projetos Bechtel International Inc. e pelo Banco ABN Amro S.A., todas de origem estrangeira. Egler (2001) conta que o Consórcio recorreu a consultores de diversos órgãos públicos, empresas particulares, universidades e outros institutos de pesquisa, totalizando mais de 100 profissionais.

A contratação do Consórcio Brasileira se inscreveu num contexto elucidado por Alcides Mazoni Neto (2013, p. 111) de crescente terceirização do planejamento territorial federal, incutindo na esfera do planejamento público ideologias empresarialistas, como a busca por competitividade e por “desenvolvimento sustentável”. Ainda segundo Manzoni Neto (p. 116) As empresas de consultoria especializadas nesses planejamentos, usualmente multinacionais, propagam-se como detentoras de um saber exclusivo, supostamente inexistente nos quadros técnicos estatais, e sem o qual os Estados ficariam para trás numa grande disputa global por modelos de gestão modernizados e racionalistas. Entretanto, as estratégias dessas firmas são fundamentalmente pragmáticas e o planejamento do território ocorre por meio do mimetismo de *cases* de sucesso e a adoção das *best practices* — para utilizarmos alguns dos termos em voga neste tipo de atividade —, muitas vezes desconsiderando problemas singulares dos territórios que deveriam perpassar um planejamento efetivamente preocupado com o interesse público.

Com a globalização e o imperativo da competitividade, aumenta exponencialmente a demanda do Estado brasileiro pelos serviços dessas empresas, uma vez que aparecem como o caminho mais curto para ter acesso a um conjunto de práticas cristalizadas na administração empresarial. Como resultado, esses agentes de um planejamento terceirizado, cujo dever foi avaliar novos usos para o território brasileiro, contribuíram para o aprofundamento de uma visão de modernidade excludente. Deve-se também ressaltar que, por meio de um conhecimento pormenorizado de lugares, se amplia a capacidade destas empresas de ordenarem e regularem o território nacional [segundo seus próprios interesses, precisamos reiterar]. (MANZONI NETO, 2013, p. 116.

Galvão e Brandão (2001, p. 197) criticam a falta de clareza do edital lançado pelo BNDES (1997) com relação ao que deveria ser produzido, mas entendem que o serviço a ser executado podia ser dividido em duas partes principais. A primeira delas seria promover uma delimitação geográfica de cada um dos ENIDs do Programa Brasil em Ação — os quais não haviam sido formalmente traçados ainda — e fazer uma caracterização e análise de cada eixo considerando seus aspectos econômicos, sociais e ambientais e suas possibilidades de integração com os demais eixos e com a economia internacional (BNDES, 1997, p. 11-14). A segunda parte envolvia elaborar um portfólio de investimentos a serem feitos pelo setor público e/ou pelo setor privado em projetos de infraestrutura econômica no país e em ações de desenvolvimento social e de promoção de informação e conhecimento. Além disso, o consórcio também deveria analisar prospectivamente os possíveis efeitos desses investimentos e gerar um banco de dados georreferenciados sobre eles (p. 14-17).

Deparando-se com o confuso e impreciso conceito de eixo adotado no Programa Brasil em Ação, a primeira necessidade percebida pelo Consórcio Brasileira foi redefinir este conceito, ampliando seu significado (ainda mais!) para adequá-lo aos objetivos do planejamento. Essa nova conceituação estava atrelada a uma percepção dos técnicos e consultores do Consórcio de que era preciso dividir um todo heterogêneo, representado pelo território nacional, para entender melhor suas partes isoladamente, como salienta Bianca Nasser (2000, p. 167-168). Assim, para o Consórcio Brasileira (1998, p. 1 *apud* FERES, 2001, p. 67), *eixo* é um

corde espacial composto por unidades territoriais contíguas, efetuado com objetivo de planejamento, e cuja lógica está relacionada às perspectivas de integração e desenvolvimento consideradas em termos espaciais. Nesse sentido, dois critérios devem ser levados em conta na sua definição e delimitação: a existência de rede multimodal de transporte de carga, efetiva ou potencial, permitindo a acessibilidade aos diversos pontos situados na área de influência do eixo; e a presença de possibilidades de estruturação produtiva interna, em termos de conjunto de atividades econômicas que definem a inserção do eixo em um espaço mais amplo — nacional e internacional — e a maximização dos efeitos multiplicadores dentro de sua área de influência.

Devemos examinar algumas diferenças e semelhanças entre esta conceituação de eixo para o Consórcio Brasileira e a maneira como eixo era entendido no Programa Brasil em Ação. Em primeiro lugar ambos viam na infraestrutura de transportes um elemento importante para a definição e a delimitação de cada eixo. No entanto, enquanto o Brasil em Ação considerava os eixos como unidades espaciais delineadas em referência a *uma via de transporte de longa distância*, o Consórcio Brasileira as remetia a *uma rede multimodal de transporte de carga*. Como

consequência, podemos intuir que estes eixos viriam a perder sua característica tradicional de forma espacial alongada para assumir uma feição zonal mais típica.

Além disso, se a infraestrutura de transporte, no Programa Brasil em Ação, era de longe a principal indicadora da delimitação de um possível eixo, no pensamento do Consórcio Brasileira ela dividia peso com outro critério: o da potencial estruturação produtiva interna. De todo modo, as duas compreensões estavam expressamente preocupadas em promover a integração competitiva das atividades econômicas de cada eixo aos mercados externos a ele, seja em outras partes do território nacional, seja o mercado internacional. Em contrapartida, mostrava-se pouca preocupação com a integração interna a cada eixo, o que é uma preocupação já expressa por Bacelar (2010, p. 84) em relação aos ENIDs do Programa Brasil em Ação, mas que se manteria em relação às propostas do Consórcio Brasileira.

É bem significativo que, desta vez, os agentes do planejamento territorial tenham atentado para a importância de estabelecer uma definição normativa e operacional de eixo antes de qualquer outra ação. Antes, no PPA 1996–1999 e no Programa Brasil em Ação, não havia uma significação precisa de eixo, o que pode ser intuído pela mera comparação entre os ENIDs propostos, muito diferentes uns dos outros. Em teoria, essa simples medida traria maior rigor às novas proposições. Todavia, mesmo partindo de uma indicação mais direta do sentido pretendido, o Consórcio Brasileira não conseguiu eliminar sua ambiguidade, já que, dentro da mesma definição, o eixo é formado pela rede de infraestruturas de transporte ao mesmo tempo em que também corresponde a essa delimitação mais a sua própria área de influência. Logo, o eixo é dubiamente considerado como o esqueleto infraestrutural de uma região e como essa mesma região como um todo. Para o Consórcio Brasileira (1998 *apud* FERES, 2001, p. 67-68):

Entende-se como área de influência do eixo o território complementar definido a partir das espacialidades das relações sociais, no sentido amplo, presentes nas imediações das vias de transporte e cuja lógica se reflete na rede de cidades e sua hierarquia peculiar. Face à heterogeneidade que, certamente, caracterizará a área de influência do eixo, é possível identificar uma ou mais economias regionais, centradas nos centros urbanos dominantes, permitindo estabelecer a lógica sócio-econômico-ambiental dessa área.

De acordo com Galvão e Brandão (2003, p. 197), essa ambiguidade, em certa medida herdada dos planos anteriores e do próprio edital de licitação do BNDES (1997), acabou permeando todo o serviço realizado pelo Consórcio Brasileira, o qual acabou ficando conhecido como “Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e

Desenvolvimento” ou, mais sinteticamente, como “Estudo dos Eixos”, como conta Ablas (2003, p. 172), que trabalhou como consultor do projeto. Galvão e Brandão (2003, p. 197) entendem que o edital em questão desconsiderou que a ampla diversidade dos projetos requeridos não era compatível com uma regionalização baseada num único conceito, o de eixo. Quando os projetos envolviam questões de infraestrutura, o conceito de eixo parecia, com efeito, adequado. Todavia, em relação aos demais projetos contemplados no edital, tocando áreas como desenvolvimento social e informação e conhecimento, “os estreitos referenciais contidos na porção delimitada para os ‘eixos’ não eram suficientes, restando adotar uma forma espacial mais ampla e territorialmente mais abrangente, definida [...] como ‘área de influência dos eixos’ ou ‘região complementar’” (p 197).

Aparentemente, dizem Galvão e Brandão (2003, p. 198), os realizadores do Estudo dos Eixos tinham consciência da ambiguidade escalar e espacial referida e propuseram, em seu relatório inicial, uma alteração metodológica, possivelmente separando as nomenclaturas adotadas em referência a cada caso. No entanto, os contratantes do serviço recusaram a proposta e a dubiedade precisou ser perpetuada na conceituação de eixo. Galvão e Brandão (2003) não o fazem, mas é possível conjecturar que essa recusa tenha ocorrido por razões políticas, já que a concepção dos ENIDs havia tido uma aceitação popular e acadêmica relativamente boa, de modo que descartar ou ao menos secundarizar o termo dentro da proposta governamental poderia resultar na perda do apelo ganho. Essa suposição ganha mais peso se considerarmos que o ano de 1998, quando o relatório inicial do Consórcio foi apresentado, foi um ano eleitoral.

É muito esclarecedor que Luiz Ablas (2003, p. 173), que tem uma visão de dentro do Estudo dos Eixos, equivalha o conceito de eixo, em sua concepção mais abrangente definida pelo Consórcio, ao conceito de região de planejamento de Jacques-Raoul Boudeville. Este conceito, cunhado em francês como “*région-plan*” ou “*région de programme*” (BOUDEVILLE, 1972, *passim*) também já foi traduzido como “região-piloto” ou “região-programa” (BOUDEVILLE, 1973, *passim*), mas podemos nos ater ao nome eleito por Ablas. Para Boudeville (1973, p. 17-18), a região de planejamento é um instrumento à disposição do planejador, no sentido de conformar um espaço contíguo de acordo com um objetivo específico dado. Ela “representa a análise da seleção dos recursos geográficos disponíveis para a realização de uma finalidade situada dentro de um prazo previsto” (p. 18). O autor

francês dá então exemplos do que poderiam ser tais recursos geográficos: “a localização de um tipo de indústria motora³⁵, a abertura de novas vias de comunicação, ferroviárias, rodoviárias ou fluviais, criação de novas fontes de energia, a determinação de índices locais de salários” (p. 18), entre outras especificidades locais que poderiam favorecer as atividades planejadas.

Ainda segundo Boudeville (1972, p. 35), as regiões de planejamento podem se valer, segundo a teoria econômica, das regiões polarizadas, ainda que as primeiras remetam a modelos de decisão e as segundas, a modelos de explicação. Ablas (2003, p. 173-174) afirma que essa relação é basilar para compreender os eixos de integração e desenvolvimento enquanto regiões de planejamento. Ele se apoia na consideração de dois tipos de polarização: a polarização geográfica, relativa à infraestrutura física que permite o deslocamento entre os distintos pontos de um território a partir de um ponto nodal, conformando regiões mais integradas em termos de acessibilidade; e a polarização técnica, que concerne a uma hierarquização técnica da estrutura produtiva da região polarizada por uma atividade motriz.

Sendo assim, o sentido de eixo de integração e desenvolvimento que foi mobilizado no Estudo dos Eixos decorreu de uma adaptação da teoria dos polos de crescimento e desenvolvimento de François Perroux e de sua interpretação geográfica feita por Jacques-Raoul Boudeville. Essa adaptação baseou-se na “definição de um espaço de influência de uma via de transporte em que a acessibilidade é privilegiada pela sua presença” (ABLAS, 2003, p. 174), o que representaria as relações de polarização geográfica, e na “estruturação produtiva existente nesse mesmo espaço pela presença de um conjunto de setores interligados” (p. 74), o que se relaciona com a polarização técnica.

Falamos em uma adaptação da teoria dos polos de crescimento e desenvolvimento talvez seja pouco rigoroso. Ablas (2003, p. 174) fala em “adequação da teoria da polarização ao conceito de eixo de integração e desenvolvimento”. Contudo, o que verdadeiramente ocorre é um notável exercício de contorcionismo retórico para procurar encaixar essa teoria dentro da ideia demasiadamente ampliada de eixo, quando o mais natural teria sido tentar adequar uma conceituação mais simplesmente compreensível de eixo à teoria da polarização, como faz Pottier (1963), o que veremos no item 5.1. A distorção do conceito de eixo ocorrida no Estudo dos

³⁵ Sem absoluta certeza, já que não conseguimos acessar a obra citada na língua original, acreditamos que a tradução possivelmente mais adequada aqui seria “indústria motriz”.

Eixos foi tamanha que Ablas (p. 174, grifo nosso) chega a afirmar uma suposta necessidade de “*ampliar o conceito de região na direção do que se poderia chamar de eixos de integração e desenvolvimento*”.

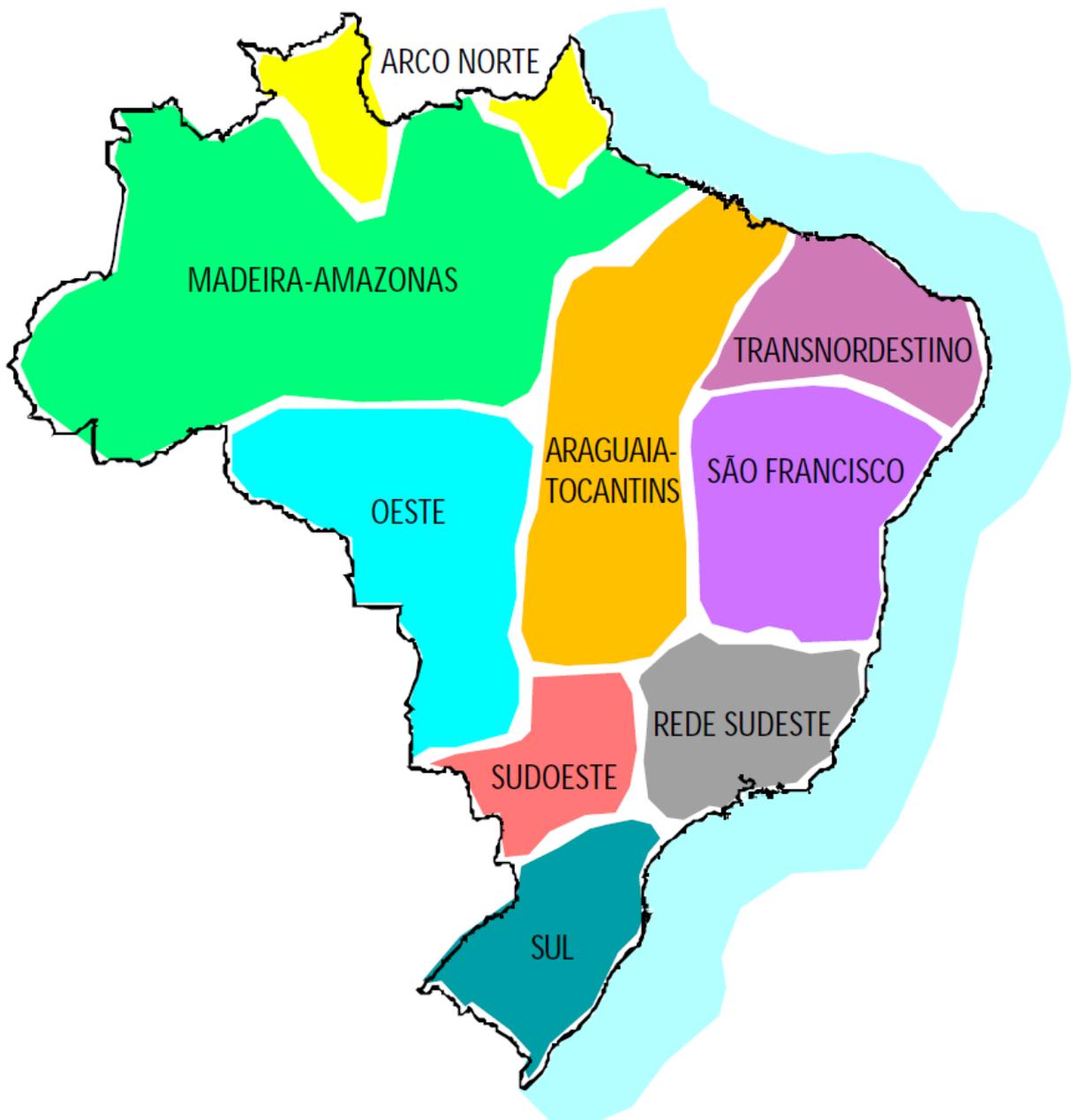
De qualquer maneira, foi sob essa perspectiva teórico-conceitual que os ENIDs passaram a ser examinados no Estudo dos Eixos. Dos doze ENIDs do Programa Brasil em Ação que o edital do BNDES (1997) exigia a delimitação, houve algumas mudanças, dividindo ou descartando alguns eixos. A nova configuração dos ENIDs elaborada pelo Consórcio Brasiliana contou, portanto, com uma redução de doze para nove eixos. Contudo, a área de cada eixo, em geral, aumentou, pois, sob a nova conceituação, os eixos passaram a incluir as regiões complementares aos projetos infraestruturais nodais. Por conseguinte, os ENIDs passaram a recobrir todo o território nacional (mapa 6). Os nove eixos resultantes eram os seguintes: Eixo Arco Norte; Eixo Madeira–Amazonas; Eixo Oeste; Eixo Araguaia–Tocantins; Eixo São Francisco; Eixo Transnordestino; Rede Sudeste; Eixo Sudoeste; e Eixo Sul.

A maneira como os ENIDs foram enxergados e propostos pelo Consórcio Brasiliana se distanciou muito das concepções usuais de eixo. Além disso, a ambiguidade do conceito, ora relacionado diretamente aos espaços transformados pelos projetos de infraestrutura, ora entendido como a região de planejamento como um todo, contribuiu ainda mais para confundir seus sentidos. Por fim, isso gerou uma discrepância entre o tratamento dado pelo planejamento ao núcleo infraestrutural de cada eixo — espaços onde se concentrava a maior parte das propostas de intervenção constantes no portfólio de investimentos resultante — e o tratamento a sua região complementar ou área de influência — a qual, segundo Galvão e Brandão (2003, p. 198) era genericamente caracterizada e praticamente ausente da carteira de projetos, conotando ter menor importância.

A estruturação metodológica dos portfólios — que contemplava arranjo metodológico interessante, com a adoção da figura dos “projetos-âncora” — reiterava essa percepção de uma abordagem estratificada e hierarquizada entre um núcleo central de preocupações — os grandes projetos de infraestrutura, que seriam vasculhados e analisados em maior detalhe — e um complemento mais difuso — os dos projetos de desenvolvimento social e informação e conhecimento —, que tendiam a ser encarados apenas e na medida em que se compunham com o núcleo anterior. (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 198)

Outra contradição apontada por Galvão e Brandão (2003, p. 199-200) é entre as concepções iniciais e finais do Estudo dos Eixos. Primeiramente, o Consórcio

Brasília anunciou como seu principal objetivo a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento territorial calcada na busca pelo equilíbrio socioeconômico entre as diversas regiões do país por meio do aproveitamento de suas potencialidades particulares. Todavia, ao longo do trabalho a dimensão do desenvolvimento foi reduzida a uma espécie de efeito natural da execução das obras constantes no portfólio de investimentos elaborado, em virtude de seus supostos poderes sinérgicos.



Mapa 6: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento elaborados pelo Consórcio Brasília entre 1998 e 2000 — Fonte: Gartenkraut (2002, p. 39).

Como praticamente todas as propostas mais concretas do Estudo envolviam a desobstrução de fluxos interrompidos ou freados por problemas no quadro de infraestruturas do país, Galvão e Brandão (2003, p. 200) têm razão ao afirmar que tais

projetos apenas potencializariam esses fluxos econômicos já existentes, sem verdadeiras ações em prol da constituição de estruturas produtivas novas. Toda a justificativa do Consórcio gravitava em torno da capacidade de indução de novas atividades que as obras sugeridas teriam, mas mesmo isto não era uma verdade absoluta.

Outro ponto problemático é relativo à concepção de que a execução de todos os projetos infraestruturais seria benéfica e geraria complementaridades racionais. Na verdade, várias das infraestruturas e mesmo vários dos eixos propostos eram, em alguma medida, concorrentes entre si, não necessariamente complementares. Assim, os investimentos em diferentes modais de transporte cujas vias fossem praticamente paralelas umas às outras e competissem pelo deslocamento das mesmas mercadorias poderiam significar um desperdício de dinheiro público. Essa questão ainda resultou no problema de superdimensionar a importância absoluta de cada projeto, como no caso dos cálculos triplicados de escoamento de soja pelos Portos de Santos (SP), de Sepetiba (Itaguaí, RJ) e de Vitória (ES) expostos por Galvão e Brandão (2003, p. 200).

A concepção maior que está *subjacente* na proposta é a de propor formas mais eficientes — em termos de logística e de “*corredores de exportação*” — para se acessar os “bolsões de riqueza” do território nacional, conectando os pontos dinâmicos (asseverando que “o espaço assume aqui um papel essencial como elemento catalisador da integração dos investimentos”), o que poderia, do nosso ponto de vista, *potencializar as heterogeneidades estruturais entre e dentro das regiões brasileiras*. (GALVÃO; BRANDÃO, 2003, p. 200, grifos nossos)

Examinemos os grifos na citação acima. O primeiro serve para reforçar que esta não era a concepção explícita nos resultados do Estudo dos Eixos, mas a concepção implícita: uma questão de aparência e de essência que deve ser revelada. O segundo e o terceiro grifos, porém, servem para mostrar que Galvão e Brandão (2003) tiram do Estudo dos Eixos exatamente a mesma conclusão que Bacelar (2010) havia tirado dos ENIDs do PPA 1996–1999 e do Programa Brasil em Ação. Ou seja, mesmo com uma grande (ainda que problemática) alteração no sentido privilegiado do conceito de eixo, a lógica de potencializar corredores de exportação e estimular a competitividade entre as regiões se manteve, travestida de uma retórica integradora.

Como já dissemos, o Estudo dos Eixos serviu de base para a “Agenda dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”, que constou no PPA Federal 2000–2003, o qual recebeu o sugestivo nome de “Avança, Brasil”, o mesmo nome da proposta de governo de Fernando Henrique Cardoso (2008) quando foi candidato

à reeleição em 1998. Segundo Egler (2001), quando os resultados do Estudo dos Eixos foram finalmente publicados, o PPA estava enfrentando os trâmites de votação no Congresso Nacional, de modo que eles provocaram grandes atritos tanto na base governamental quanto em diversas unidades da federação, cujos governadores rejeitaram partes do portfólio de investimentos públicos e privados planejados.

Não resta a menor dúvida de que um projeto que prevê investimentos da ordem de US\$ 165 bilhões provocaria debates acirrados, seja pela disputa regionalista dos fundos públicos, seja por sua proposta de alocação regionalizada dos investimentos. Neste ponto, há que se destacar que a concepção dos ENIDs considerou fundamentalmente os objetivos logísticos nacionais, sem refletir sobre as estratégias regionais de inserção na estrutura produtiva nacional e na economia global. Isto se torna flagrante quando se observa que, nos resultados dos estudos, os Eixos passaram a conformar uma nova divisão territorial do Brasil, que não expressa integralmente o recorte regional oficial, nem muito menos os diversos agentes sociais envolvidos na gestão efetiva do território. (EGLER, 2001)

Esses pontos contribuíram para que o planejamento em eixos não tivesse tanta força ou tanto apelo político no PPA 2000–2003. Além disso, Galvão e Brandão (2003, p. 193) expressam que a conjuntura econômica impossibilitou o prosseguimento normal das ações de governo. Para eles, apesar das orientações político-econômicas gerais terem tido continuidade com a reeleição de FHC, as limitações do Plano Real tornaram-se evidentes e as crises internacionais fragilizaram o país no tocante a sua macroeconomia, fazendo conhecer as reais condições em que estavam a dívida externa e a política cambial do Brasil. Além disso, a primeira década completa de experiência democrática após a ditadura militar mostrou que o planejamento, todavia, não tinha efetivamente se democratizado, o que se refletiu na proposta dos eixos e sua incapacidade de engajar as demais forças políticas da nação.

3.4. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

Além do caso da África do Sul e do Brasil, que nos servem como exemplos do planejamento baseado em eixos em escala nacional, temos, numa escala continental, um exemplo que deve muito à experiência brasileira. Trata-se do planejamento de *Eixos de Integração e Desenvolvimento* (EIDs) elaborado pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Inicialmente, é preciso entendermos o que é a IIRSA e como foi formada.

Em setembro de 2000, ao fim da Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, foi emitida uma declaração pública pelos mandatários que ficou conhecida como Comunicado de Brasília (CARDOSO *et al.*, 2000a), em que externaram ideias de “cooperação solidária, integração e desenvolvimento econômico e social compartilhado” (p. 1) entre todos os países sul-americanos. O Comunicado também versou sobre recomendações e deliberações comuns acerca de diversos temas, entre eles, o da infraestrutura de integração. Sobre isso, afirmou-se que o desenvolvimento da infraestrutura física seria fator primordial para a promoção da integração regional, havendo um objetivo compartilhado de formação de um espaço econômico único abrangendo todo o continente. Para alcançá-lo, a concepção era de que seria necessário expandir projetos já existentes e identificar novos, sob as diretrizes de sustentabilidade social e ambiental e de pensamento conjunto entre os países, que possibilitariam atrair capitais extrarregionais e potencializar o desenvolvimento intrarregional.³⁶

Essas orientações gerais se assemelham muito aos princípios norteadores afirmados por Batista da Silva (1997) em seu relatório de investimentos infraestruturais para o desenvolvimento sustentado e integrado da América do Sul. Com a memória de que aquele relatório havia sido encomendado por duas instituições financeiras internacionais, duas grandes mineradoras e por um grupo de multinacionais coligadas em torno de interesses comuns, é importante notar que havia outros presentes na reunião de Brasília (DF) em 2000, além dos chefes de Estado.

Em primeiro lugar, participaram ativamente da reunião e subscreveram o Comunicado de Brasília (CARDOSO *et al.*, 2000a) os presidentes de dois bancos de fomento: o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Cooperação Andina de Fomento (CAF). Uma vez que já apresentamos a CAF anteriormente, resta-nos descrever o BID como um banco internacional de fomento a projetos de desenvolvimento econômico, social e institucional em países da América Latina e do Caribe. Com sede nos Estados Unidos — país que possui o maior poder de voto entre os membros —, o BID também objetiva fortalecer a integração comercial dessas regiões ao mercado internacional. A importância dessas duas instituições financeiras numa reunião de chefes de Estado atesta certa permissividade a sua interferência nas decisões tomadas ou mesmo certa disposição em aceitá-la.

³⁶ Ao utilizar o adjetivo “intrarregional” aqui, a referência de Cardoso *et alii* (2000a, p. 7) é o continente sul-americano.

Além dos representantes do BID e da CAF participaram como observadores da reunião, entre outras organizações, as seguintes: a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), grupo formado por países latino-americanos para promover interesses de criação de um mercado comum regional; o Sistema Econômico Latino-Americano e do Caribe (SELA), foro intergovernamental para coordenação de estratégias econômicas conjuntas entre países dessas regiões; a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) para a cooperação econômica dos países-membros, possuindo braços sobre questões macroeconômicas, de comércio internacional e integração, industriais, de desenvolvimento social, de desenvolvimento sustentável, de planejamento, entre outros; o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), entidade financeira de apoio a programas de desenvolvimento e integração dos países banhados pela bacia hidrográfica do Rio da Prata; e o Banco Latino-Americano de Exportações (Bladex), hoje Banco Latino-Americano de Comércio Exterior, uma sociedade anônima voltada para financiar o comércio internacional de países da América Latina e do Caribe (CARDOSO *et al.*, 2000a, p. 4).

A grande quantidade de representantes do setor econômico-financeiro na Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul simboliza uma expectativa, por parte dessas instituições, de oportunidades de investimento ou de capitalização com relação à viabilização de grandes ações políticas, especialmente megaprojetos infraestruturais. De fato, esses projetos, compreendidos entre três setores, a saber, transportes, energia e comunicações — os mesmos setores essenciais para Batista da Silva (1997) —, são assinalados como prioritários para a efetiva integração continental (CARDOSO *et al.*, 2000a, p. 8). Neste sentido, o próprio Comunicado de Brasília acena para as instituições financeiras e para o setor privado a disponibilidade para o financiamento e a execução desses projetos:

Os Presidentes consideraram prioritária a identificação de obras de interesse bilateral ou sub-regional. Por seu volume, o financiamento dos projetos de infraestrutura de integração deverá ser compartilhado pelos governos, pelo setor privado e pelas instituições financeiras multilaterais, entre as quais se destacam o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a Corporação Andina de Fomento, o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata e o Banco Mundial. Os Presidentes assinalaram, em especial, a importância de regras que favoreçam o acesso dos países sul-americanos a financiamentos de longo prazo e com juros adequados, por parte das instituições financeiras internacionais, para projetos de infraestrutura. Destacaram, além disso, a necessidade de identificação de fórmulas inovadoras de apoio financeiro para os projetos de infraestrutura, de maneira a estimular a participação de

investidores privados e a mobilizar todos os recursos possíveis, à semelhança do Fundo Latino-Americano de Reservas. (CARDOSO *et al.*, 2000a, p. 7)

Anexo ao Comunicado de Brasília, elaborou-se a proposta de um plano de ações visando à integração da infraestrutura sul-americana (CARDOSO *et al.*, [2000]b). Esta proposta envolvia dez princípios para o desenvolvimento da infraestrutura regional (CARDOSO *et al.*, [2000]b):

1. “Desenhar uma visão mais integral da infraestrutura, que abarque todos os seus componentes e sinergias”;
2. “Enquadrar os projetos dentro de um planejamento estratégico, organizado a partir da identificação dos eixos de integração e desenvolvimento regionais no continente sul-americano”;
3. “Reformar e atualizar os sistemas regulatórios e instituições que regem o uso das infraestruturas nacionais”;
4. “Fortalecer as capacidades dos Estados na formulação de políticas, planos e marcos regulatórios”;
5. “Harmonizar as políticas, planos e marcos regulatórios e institucionais entre os Estados”;
6. “Valorizar a dimensão ambiental e social dos projetos”;
7. “Procurar que os projetos de integração regional melhorem a qualidade de vida e as oportunidades das populações locais”;
8. “Incorporar mecanismos de participação e consenso”;
9. “Desenvolver novos mecanismos regionais para a programação, execução e gestão de projetos de integração física”;
10. “Otimizar o uso das fontes de financiamento desenvolvendo estratégias comuns”.

Para conduzir o plano, seriam criados alguns comitês, sendo o principal um comitê de coordenação técnica, integrado por representantes do BID, da CAF e do Fonplata. A este comitê caberia identificar e avaliar os projetos necessários e a mobilização de recursos financeiros para tocá-los, ao passo que o comitê de direção executiva — composto por representantes indicados pelos governos nacionais sul-americanos — deveria “assegurar a participação do setor privado e de organizações representativas da comunidade” (CARDOSO *et al.*, [2000]b). Com base nisso, podemos perceber que o mesmo princípio de terceirização do planejamento estatal presente especialmente no PPA 2000–2003 do governo presidencial de FHC

sobreviveu aqui, com os presidentes sul-americanos passando para instituições financeiras praticamente o controle completo sobre quais projetos deveriam ser executados, enquanto os representantes diretos desses governos serviriam basicamente para articular os interesses de empresas privadas.

Na verdade, a própria elaboração da proposta do plano de ações foi diretamente influenciada por alguns documentos apresentados pela CAF e pelo BID durante a reunião presidencial em Brasília. A CAF apresentou um informe a respeito de projetos de integração infraestrutural em curso de ou com vistas a serem financiados por ela, nas áreas de transporte rodoviário, fluvial, ferroviário, marítimo e aéreo, de energia elétrica e a gás natural e de telecomunicações (CAF, 2000). Sem revelar muito compromisso com qualquer concepção teórico-conceitual, o informe da CAF limita-se a criticar o planejamento em corredores, considerados ali como “simples vias de comunicação entre dois centros de desenvolvimento” (p. 10), e dizer que o desenvolvimento da América do Sul deveria ser baseado na criação de cinturões de desenvolvimento, “que supõem o uso sinérgico que se produz pela existência simultânea de infraestrutura física nos campos de logística (incluindo estradas e navegação fluvial), energia e telecomunicações” (p. 10). Trata-se do mesmo vocabulário tributário do paradigma da “ecoeficiência” que Batista da Silva (1997) utiliza. Todavia, o informe da CAF praticamente não menciona mais o conceito de cinturão de desenvolvimento; em contrapartida “corredor”, conceito que rejeita logo no início do documento, e “eixo” são aplicados conjuntamente dezenas de vezes para se referir aos projetos enumerados.

Com relação aos documentos mostrados pelo BID no encontro dos presidentes sul-americanos, temos duas coisas a assinalar. A primeira é referente a um informe redigido em agosto de 2000 (BID, 2000a), que lista os projetos de integração física no continente com financiamento feito ou previsto pelo BID. Neste informe, o Banco mobiliza o conceito de “corredor” em detrimento do conceito de “eixo”, tratando basicamente da integração comercial. O segundo ponto a tratar se refere ao resumo executivo (BID, 2000b) de um relatório intitulado “*Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur*” (“Um novo impulso à integração da infraestrutura regional na América do Sul”), o qual só seria lançado completo em dezembro de 2000 (BID, 2000c). Neste resumo (BID, 2000b, p. 11-13), encontra-se exatamente a mesma redação dos princípios para o desenvolvimento da infraestrutura regional constantes no plano de ações (CARDOSO et al.,

[2000]b) anexo ao Comunicado de Brasília (CARDOSO et al., 2000a). Isto mais que sugere a influência destas duas instituições financeiras, especialmente o BID, na condução dos planejamentos infraestruturais na América do Sul, numa flagrante redução do peso dos governos nacionais nesse aspecto, colocados apenas como garantidores do bom andamento das propostas obtidas por terceirização.

Além disso, no resumo executivo supracitado (BID, 2000b), podemos perceber um deslocamento do foco do conceito de corredor, como no documento de agosto (BID, 2000a) para o conceito de *eixo de integração e desenvolvimento*, entendido a partir da visão mais ampla desenvolvida no Brasil para o PPA 2000–2003. A explicação para essa mudança de paradigma parece ser dada ao examinarmos a página de apresentação do relatório final do estudo feito pelo BID (2000c). Nela, os autores responsáveis pelo estudo comunicam que ele foi encomendado pelo Governo Federal brasileiro para apoiar a análise das necessidades infraestruturais do continente sul-americano visando a embasar apresentações durante a Primeira Reunião de Presidentes da América do Sul, a respeito das possibilidades de elevação da competitividade econômica da região no mercado internacional.

É possível que o próprio pedido do estudo feito pelo Governo Federal tenha condicionado a utilização da concepção de eixos de integração e desenvolvimento, a fim de concatenar a estratégia sul-americana com aquilo que já vinha sendo realizado no Brasil a respeito dos ENID — inclusive numa demonstração geopolítica de liderança por parte do país no continente. Essas suspeitas praticamente se confirmam quando o próprio documento do BID (2000c) agradece as informações técnicas providas pela ALADI, pela CAF, pela CEPAL e, principalmente, pela empresa de consultoria Booz Allen & Hamilton, a mesma que capitaneou o Estudo dos Eixos promovido pelo Consórcio Brasileira nos anos anteriores.

Esse alinhamento de concepções pode ser notado em todo o relatório, a respeito do qual vamos sinalizar algumas partes mais relevantes para nossos propósitos. Primeiramente, o documento (BID, 2000c, p. 13) é claro em estabelecer que se centra nas questões relativas à infraestrutura econômica de transporte, energia e telecomunicações, visão compartilhada desde 1997 por Batista da Silva e central ao conjunto de ideias do WBCSD. Além disso, o BID afirma que as infraestruturas podem ser divididas conforme sua “cobertura geográfica” — poderíamos dizer, talvez, escala —, podendo ter alcance “urbano, interurbano ou internacional”. Ao

documento, preocupado com a integração dos países da América do Sul como um todo, não interessava, portanto, a escala urbana.

Consumando a substituição de uma atenção maior dada à ideia de corredores, como a que ocorrera no informe de agosto de 2000 (BID, 2000a), por mais atenção dada aos eixos de integração e desenvolvimento, o relatório publicado pelo BID em dezembro do mesmo ano (2000c) decidiu conceituar ambos os termos, inserindo-os dentro de uma concepção teórica minimamente interessante sobre fluxos e redes. Além da citação abaixo, o diagrama da figura 2 ilustra os modelos associados a cada conceito.

A interação espacial dá lugar a *fluxos*, que em geral não circulam de forma livre no espaço, mas o fazem através das *redes* de infraestrutura. Por isso, os fluxos que serão objeto de análise [do relatório] são os de bens, de pessoas, de informação, de energia elétrica e de gás e petróleo. Esses fluxos, ao circular pelas redes de infraestrutura, costumam consolidar seus movimentos em alguns trechos, conformando *corredores*. Em uma escala regional, na medida em que esses corredores favorecem o desenvolvimento econômico e social das áreas por que passam, eles podem se converter em verdadeiros *eixos de integração e desenvolvimento*, constituindo uma ferramenta de primeira ordem para vertebrar a organização do território. (BID, 2000c, p. 14, grifos nossos)

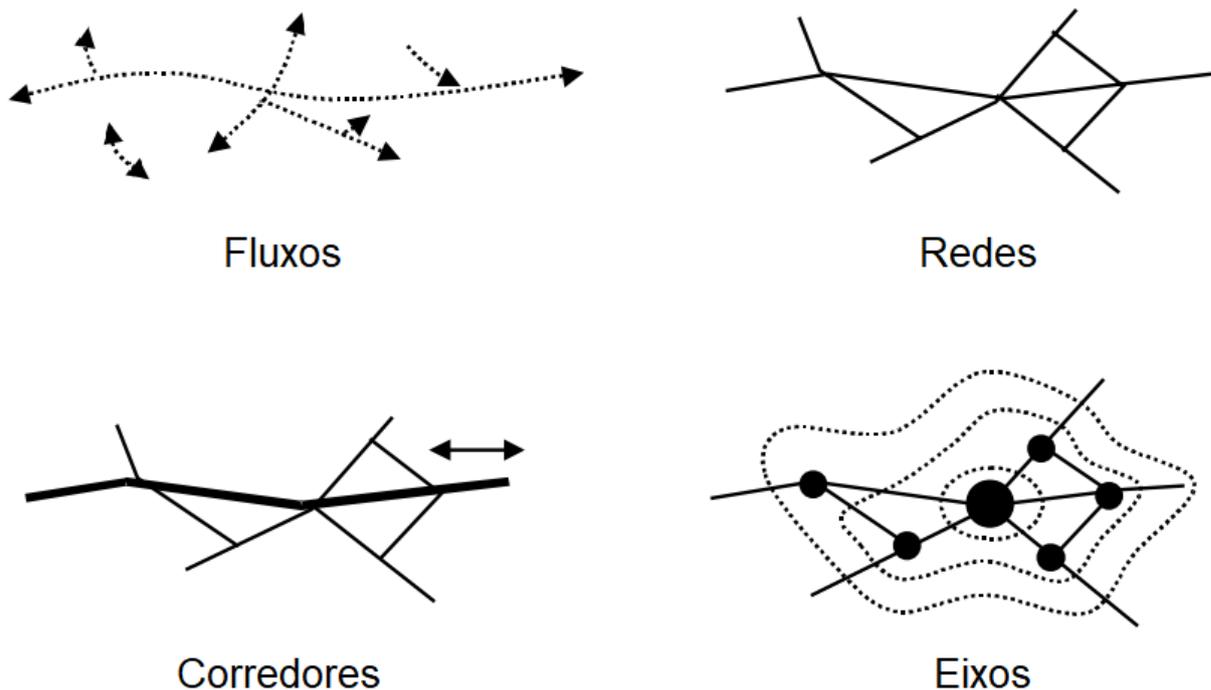


Figura 2: Modelos de fluxos, redes, corredores e eixos segundo as concepções do relatório “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur” elaborado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento em 2000 — Fonte: BID (2000c, p. 14), traduzido e adaptado.

Na linha de pensamento externada pelo BID (2000c, p. 15) não seria só a criação ou modernização de infraestrutura que garantiria melhor circulação dos fluxos. Portanto, seria preciso elaborar e adotar leis e regras para a utilização dessas

infraestruturas e formas adequadas de operacionalização dos serviços. Além disso, boa parte dos fluxos compartilharia redes de transporte (em sentido amplo) com distintas abrangências geográficas. Para que as obras de infraestrutura efetivamente pudessem gerar desenvolvimento regional, o Banco recomendava que quatro fatores concomitantes sejam observados:

- (i) que os serviços que sejam providos atendam demandas efetivas; (ii) que a provisão seja acompanhada de uma gestão adequada; (iii) que as novas obras sejam acompanhadas de outras políticas setoriais que consolidem sua demanda; e (iv) que a provisão de infraestrutura de diversos tipos permita aproveitar as sinergias que possam ser geradas entre elas. (BID, 2000c, p. 16)

É interessante perceber que todas essas supostas inovações no planejamento regional propostas pelo BID (2000c) apontam para um objetivo primordial: adequar o cenário econômico e infraestrutural de cada país às novas configurações espaciais das atividades do setor privado. De acordo com o relatório (p. 16), as empresas multinacionais, que antes reproduziam a mesma estrutura interna em cada país onde se estabeleciam, passaram a se organizar cada vez mais “como uma rede na qual maximizam o valor agregado, concentrando suas funções em determinadas localizações” (p 16). Isso lhes permitiria aproveitar economias de escala, mas perante um aumento do volume de fluxos entre as distintas unidades das empresas, o que deveria ser suprido pelo investimento nas infraestruturas que dão suporte a essa circulação. Ademais, as empresas de menor porte também começaram a seguir uma tendência de se concentrarem em *clusters* de firmas interconectadas e simultaneamente concorrentes e cooperativas entre si, mas também mediante a presença de infraestruturas adequadas para isso.

O documento do BID (2000c, p. 17) não deixa dúvidas quanto ao novo papel que prega para o Estado, adicionando que quanto a isso existiria um crescente consenso. Ao setor público deveriam corresponder fundamentalmente as funções de regulação, de planejamento e de financiamento da infraestrutura e de seus serviços. Todavia, quanto ao planejamento, a necessidade de o Estado realizá-lo seria principalmente nos setores e espaços em que as respostas do mercado têm sido obstaculizadas por razões diversas. Trata-se, portanto, de uma concepção claramente neoliberal acerca do papel do Estado, reduzido a uma espécie de criador — em espaços e setores em crise — ou garantidor — naqueles em bom funcionamento para o setor privado — das condições ótimas para a acumulação privada de capital. O BID propunha, em suma, um novo paradigma de planejamento infraestrutural, que

contemplasse as “necessárias” mudanças do papel do Estado e a adaptação às novas organizações da atividade capitalista (quadro 1).

Quadro 1: Diferenças entre o paradigma tradicional de planejamento infraestrutural e o paradigma proposto pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento no relatório “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”, elaborado em 2000 — Fonte: BID (2000c, p. 18), traduzido e adaptado.

PLANEJAMENTO DA INFRAESTRUTURA	
Paradigma tradicional	Paradigma proposto
Planejamento normativo; gestão direta do Estado	Planejamento indicativo; regulação; gestão pública e privada
Baseado em demandas induzidas (<i>supply-driven</i>)	Baseado em demandas reais e potenciais sustentáveis (<i>demand-driven</i>)
Orientado ao setor público	Orientado ao setor público e ao setor privado
Projetos isolados	Sinergia entre projetos; <i>bundling</i>
Mitigar impactos ambientais	Oportunidades geradas pela preservação do meio ambiente
Desenvolvimento econômico	Desenvolvimento sustentável amplo
Decisões impostas à comunidade	Mecanismos de participação da comunidade na tomada de decisões

Apesar do núcleo fortemente neoliberal do paradigma proposto, alguns pontos indicam um afastamento deste núcleo. É o caso, por excelência, do último tópico constante no quadro 1. Segundo ele, o planejamento tradicional oferecia apenas decisões tomadas “de cima para baixo”, ao passo que o novo paradigma queria incluir a população nas deliberações. Todavia, a trajetória subsequente não revelou uma participação ativa das comunidades afetadas pelos projetos sugeridos.

Não é raro ver, porém, inclusões de “preocupações” deste tipo em documentos públicos nitidamente guiados por preceitos neoliberais. Geralmente elas servem de verniz democrático para escamotear a verdadeira natureza antidemocrática desses projetos, guiada quase unicamente pelos interesses do mercado. O mesmo raciocínio pode ser aplicado em relação às medidas de proteção ambiental, que, quando não representam mera retórica, usualmente levam em conta potenciais de exploração capitalista de recursos naturais valorizados. Juan Miguel Kanai (2016, p. 161) nos ajuda a esclarecer essa lógica intimamente atrelada ao neoliberalismo:

a neoliberalização não obedece a um padrão linear ou a uma solução única ao longo do tempo ou em qualquer espaço³⁷. Portanto, as trajetórias variegadas da neoliberalização, precisam ser entendidas como processos em aberto, moldados por condições preexistentes e paisagens herdadas — assim como a reinstrumentalização neoliberal de instituições e discursos desenvolvimentistas no Brasil [...]. A oposição política também teve um papel, pressionando cada vez mais para que outrora grandes

³⁷ Em citação a Brenner *et alii* (2010), Springer (2010) e Tickell e Peck (2002).

defensores do neoliberalismo adotassem um novo discurso, um no qual o *ethos* subjacente disciplinado pelo mercado é obscurecido pela alegação de diversas outras lógicas e explicações³⁸.

O relatório final encomendado pelo governo brasileiro ao BID (2000c, p. 19-31) examinou a estrutura espacial dos fluxos econômicos na América do Sul e procedeu com a identificação de alguns *eixos de intercâmbio* importantes, os quais poderiam servir de base para o delineamento dos *eixos de integração e desenvolvimento*. As recomendações deste relatório subsidiaram uma nova reunião internacional ocorrida em Montevideu (Uruguai) em dezembro de 2000, entre os ministros responsáveis pelas áreas de transporte, telecomunicações e energética de cada país sul-americano e o comitê de coordenação técnica formado pelo BID, pela CAF e pelo Fonplata. Esse evento no Uruguai formalizou a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e produziu um novo plano de ação (CCT, 2000), que reiterou as ações previamente planejadas, com algumas adaptações (p. 2-4):

1. “Desenhar uma visão mais integral da infraestrutura”;
2. “Enquadrar os projetos dentro de um planejamento estratégico a partir da identificação dos eixos de integração e desenvolvimento regionais”;
3. “Modernizar e atualizar os sistemas regulatórios e institucionais que regem o uso da infraestrutura”;
4. “Harmonizar as políticas, planos e marcos regulatórios e institucionais entre os Estados”;
5. “Valorizar a dimensão ambiental e social dos projetos”;
6. “Melhorar a qualidade de vida e as oportunidades das populações locais nos eixos de integração regional”;
7. “Incorporar mecanismos de participação e consulta”;
8. “Desenvolver novos mecanismos regionais para a programação, execução e gestão de projetos”;
9. “Estruturar esquemas financeiros adaptados à configuração específica de riscos de cada projeto”.

Comparar as mudanças desta lista em relação ao rol de princípios básicos constantes na primeira proposta do plano de ação (CARDOSO *et al.*, [2000]b) é algo que confirma a percepção de que os compromissos da IIRSA se alinham às

³⁸ Em citação a Sheppard e Leitner (2010), Keil (2009) e Leitner *et alii* (2007).

orientações neoliberais. A primeira e mais flagrante observação é de que apenas um princípio foi removido, referente a reforçar a capacidade de cada Estado para formular políticas, planos e regulações. Ora, num paradigma de planejamento voltado para os interesses do setor privado, fortalecer qualquer papel centralizador do Estado parece ir na contramão dessa ideologia.

A segunda observação é no texto da ação de número 7 (CCT, 2000, p. 3) — ou princípio 8, no plano anterior (CARDOSO *et al.*, [2000]b). Trata-se da mudança de uma única palavra: de “incorporar mecanismos de participação e *consenso*” para “incorporar mecanismos de participação e *consulta*”. A troca de consenso, muito mais difícil de atingir, por consulta, um procedimento que pode ser puramente formal, parece indicar que determinados projetos seriam executados mesmo sob ferrenha oposição das populações afetadas. A terceira observação, por sua vez, se refere ao último princípio, cujo título foi totalmente alterado, mas cuja descrição permaneceu rigorosamente a mesma, mostrando como a IIRSA tem o projeto de se curvar às determinações do capital. Vejamos:

Este esforço deve incluir a busca de soluções inovadoras entre os governos e os organismos financeiros multilaterais, que encorajem a convergência do capital privado mediante estratégias comuns e soluções e instrumentos criativos. *Dever-se-á procurar que essas estratégias e soluções atendam às características e preferências dos mercados de capitais, ao financiamento de projetos que constituam oportunidades comerciais e que proporcionem uma adequada distribuição de riscos e benefícios entre os setores público e privado participantes.* (CCT, 2000, p. 4; CARDOSO *et al.*, [2000]b, grifo nosso).³⁹

A partir da reunião de Montevidéu, a IIRSA passou por quatro anos de estruturação, estudos e planejamento nos quais elaborou uma carteira de projetos estruturais necessários para a integração regional, lançada pela primeira vez em 2004 (IIRSA, 2004), aos moldes do portfólio de investimentos elaborado pelo Consórcio Brasileira para os ENIDs. Ao longo deste tempo, o número de EIDs foi readequado de doze para dez. No ano de 2007, houve outra diminuição, então para nove EIDs, sacando o chamado Eixo Andino do Sul, que desde então tem sido escanteado pela IIRSA. A Iniciativa afirma ainda não ter aplicado, com relação a ele, sua metodologia de planejamento territorial indicativo, embora ocasionalmente o considere no conjunto dos EIDs.

³⁹ O trecho citado é idêntico nos dois documentos.

De acordo com a atualização mais recente da carteira de projetos da IIRSA (COSIPLAN, 2017, p. 260), os *Eixos de Integração e Desenvolvimento* são definidos como

uma franja multinacional de território que inclui certa dotação de recursos naturais, assentamentos humanos, áreas produtivas e serviços logísticos. Articula-se pela infraestrutura de transporte, energia e comunicações que facilita o fluxo de bens e serviços, de pessoas e de informação tanto dentro de seu próprio território quanto de e para o resto do mundo.

Seguindo passos muito parecidos com os do conceito de Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento, desenvolvido no âmbito federal brasileiro, os Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA também tiveram tanto o seu significado quanto sua delimitação territorial ampliada no decorrer do tempo. A diferença entre os limites de cada EID pode ser notada pela comparação dos mapas 7 e 8, que mostram, respectivamente, a circunscrição dos dez EIDs na carteira de projetos da IIRSA de 2004 e na mais recente, de 2017. Todavia, cabe ressaltar que mesmo em 2004 os EIDs já nos pareciam abranger áreas muito extensas, repetindo o afastamento das conceituações mais usuais de eixo que o Consórcio Brasileira promoveu.

Apesar das extensões enormes de cada EID, o trabalho da IIRSA na verdade não trata com a mesma atenção todas as áreas. Apesar de a superfície coberta por todos os EIDs equivaler quase à totalidade da área superficial do continente sul-americano, vastas porções dos territórios de cada país são inteiramente ignoradas pela carteira de projetos da IIRSA. Isso tende a ocorrer na mesma medida em que essas frações do espaço se localizam distantemente em relação às infraestruturas privilegiadas. Ademais, há que se considerar os efetivos critérios de demarcação para que em um EID como, por exemplo, o Eixo do Amazonas (segundo a delimitação mais recente) tenhamos regiões tão heterogêneas entre si. Neste EID está compreendida não apenas a Floresta Amazônica, como o nome sugere, mas também todo o semiárido do Nordeste brasileiro, os cerrados setentrionais do país, e partes significativas da porção norte da Cordilheira dos Andes e dos desertos da costa peruana, além de outras áreas igualmente distintas.

Alessandro B. Couto (2010, p. 64) faz uma reflexão interessante ao compreender que a lógica geoeconômica de delimitação dos EIDs empreendidas pela IIRSA é uma lógica de produção do espaço abstrato. O que subjaz esta concepção é a negligência da Iniciativa em considerar os contextos geográficos e históricos particulares, procedendo com demarcações de eixos que visam unicamente à



Mapa 7: Delimitação, no ano de 2004, dos Eixos de Integração e Desenvolvimento elaborados pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana — Fonte: IIRSA (2004, p. 17), traduzido.

transformação de um espaço rico em heterogeneidades em um espaço homogêneo aos olhos do capital, em que os projetos propostos servem ao pretexto da acumulação do capital e não, como a retórica da IIRSA insiste, à integração e ao desenvolvimento (considerando essas palavras em seu sentido amplo).

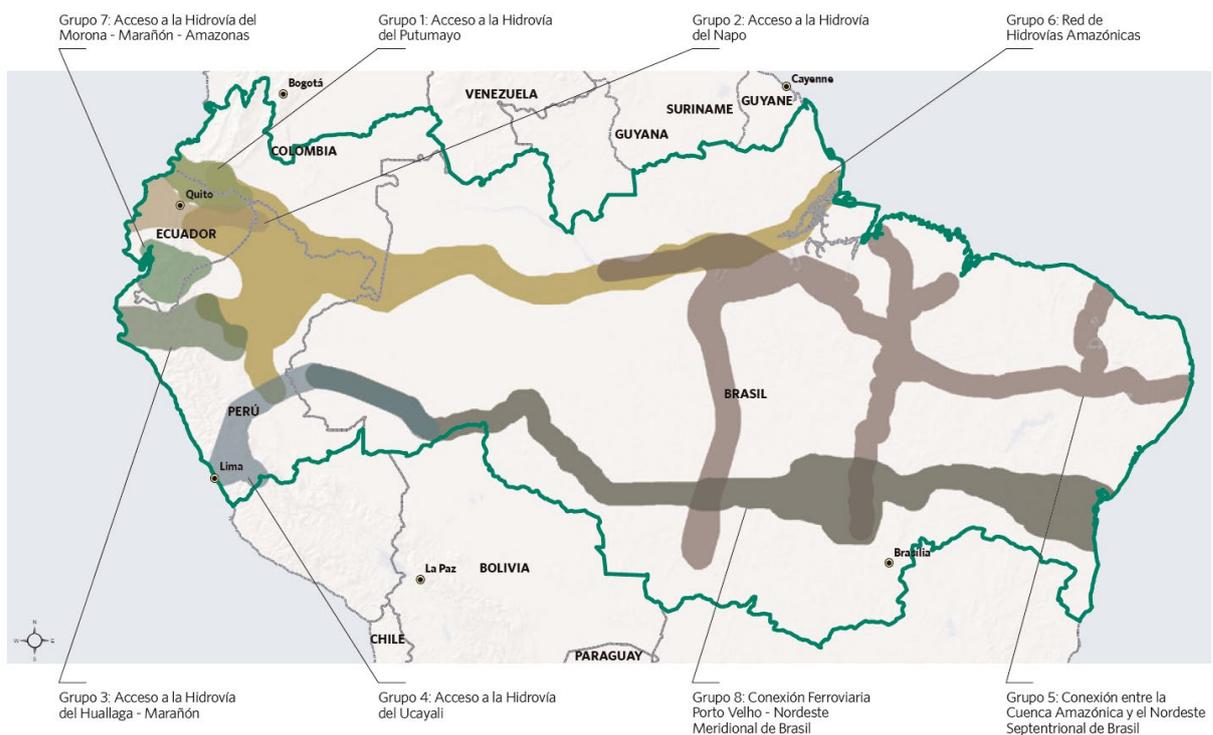
Especificamente com relação ao conceito de eixo, acreditamos que as definições que ao longo do tempo foram produzidas pelo planejamento regional do governo federal brasileiro — terceirizado ou não — e, em seguida, pela IIRSA talvez sejam os exemplos máximos de um alargamento conceitual completamente descomprometido com a história e os sentidos usuais do conceito. Esse alargamento foi tamanho que o conceito se tornou disforme, prejudicando seu emprego subsequentemente, nas mais distintas áreas do saber e da prática, em virtude da confusão semântica criada.

É curioso notar que a ampliação do significado de eixo acompanha a ampliação da porção do espaço que ele consegue abarcar e que tal ampliação torna-se tão grande que perde seu caráter operacional. Isso pode ser notado se considerarmos que, desde 2004, todos os EIDs da IIRSA são subdivididos em grupos de projetos,



Mapa 8: Delimitação, no ano de 2017, dos Eixos de Integração e Desenvolvimento elaborados pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana — Fonte: COSIPLAN (2017, p. 261).

os quais representam áreas mais restritas às infraestruturas propostas e suas imediações. Esses grupos, sim, se assemelham muito mais às formas que os eixos tradicionalmente assumem e para referenciá-las o conceito poderia ser mobilizado com muito mais eficácia. Porém, a IIRSA já havia comprometido o uso da palavra “eixo” em uma definição assaz distorcida. A título de ilustração, o mapa 9 evidencia os grupos de projetos dentro do Eixo do Amazonas segundo a carteira de 2017 da Iniciativa.



Mapa 9: Grupos de projetos de infraestrutura do Eixo de Integração e Desenvolvimento do Amazonas segundo a Carteira de Projetos 2017 da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana — Nota-se que o traçado espacial dos grupos de projetos assemelha-se muito mais às formas tradicionais de eixos do que a delimitação do próprio Eixo do Amazonas. Fonte: COSIPLAN (2017, p. 75)

Além de Couto (2010), Kanai (2016, p. 161) também faz precisas críticas à IIRSA, classificando sua atuação como uma forma de *design* territorial neoliberal, as quais valem reproduzir integralmente abaixo:

O *design* territorial neoliberal incorporado nos corredores favorecidos pela IIRSA demonstra que o crescimento urbano massivo e suas extensões regionais de longo alcance de infraestrutura, fluxos econômicos e mobilidades sociais em rede não devem ser simplificados como processos materiais guiados puramente por economias de aglomeração. Eles são, de fato, processos mediados pelo Estado e orientados por lógicas disciplinadas pelo mercado codificadas em políticas neoliberais

Design territorial é um conceito similar a planejamento espacial, mas aquele põe uma ênfase maior e mais explícita nas estruturas do Estado e nas relações de poder que possibilitam que este ocorra. O *design* territorial neoliberal foca na criação de

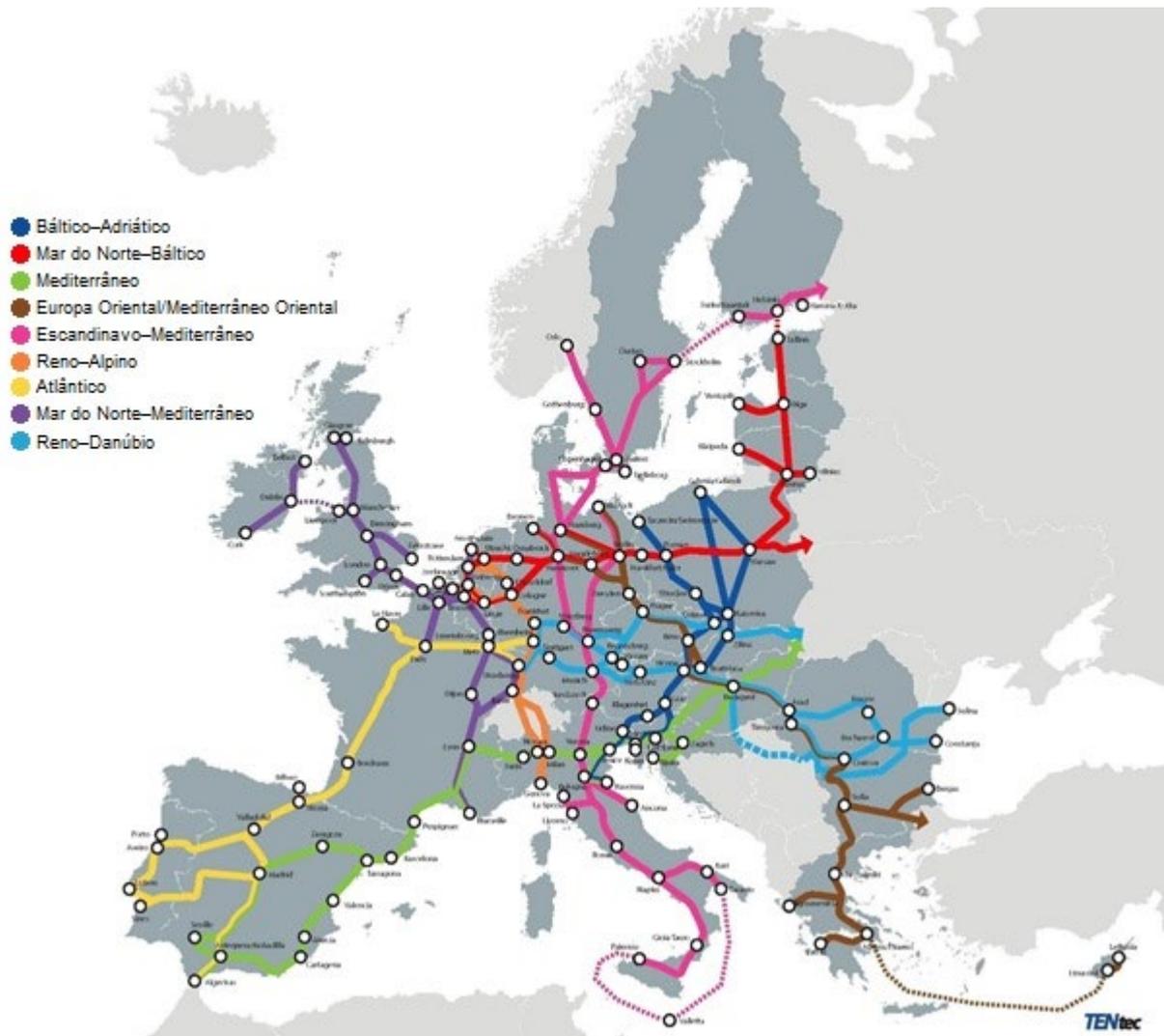
espaços macrorregionais que deem suporte a sociedades disciplinadas pelo mercado — o que pode abarcar uma vasta gama de áreas naturais regiões, cidades, escalas regulatórias e múltiplas outras formações espaciais (re)modeladas para priorizar o acesso aos mercados globais acima de quaisquer outras considerações do planejamento espacial. Por conseguinte, o *design* territorial neoliberal exacerba o desenvolvimento geográfico desigual, condenando os territórios menos competitivos nos mercados globais a um atraso ainda maior.

3.5. A identificação de um paradigma de planejamento territorial: outros exemplos de planos baseados em eixos ou corredores

Muitos outros programas que poderiam ser enquadrados como *designs* territoriais neoliberais têm se multiplicado pelo mundo, conduzindo a planejamentos baseados em eixos ou em corredores. Esses planos se difundem com o objetivo único ou principal de viabilizar maior competitividade no mercado mundial a atividades produtivas até então dirigidas a um mercado mais regional, ou atividades com poucas condições de concorrência mais feroz, caso já se direcionassem ao comércio exterior. Todas essas estratégias têm seguido mais ou menos os mesmos preceitos, embora com algumas diferenças específicas para se adaptarem a contextos locais, ainda que sem sacrificar os objetivos fundamentais da racionalidade neoliberal. Mencionaremos rapidamente alguns desses projetos e as conceituações de eixo ou corredor a que se filiam, sem mergulharmos nas suas implicações históricas singulares como fizemos principalmente nos dois itens anteriores.

Debie e Comtois (2010, p. 133-139) se dedicam a um estudo comparativo da instrumentalização do conceito de corredor na Europa e na América do Norte, com atenção aos discursos institucionais. O caso relativo ao primeiro continente é o dos chamados *corredores pan-europeus* (ou *eurocorredores*), que compõem a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), um programa da União Europeia (UE) para o desenvolvimento de estruturas de transporte entre os países-membros existente desde 1996. Trata-se de nove corredores — também chamados de eixos — que formam o núcleo da RTE-T (mapa 10), caracterizados como faixas de território, com largura entre 20 e 100 km, embora não precisamente delimitadas, que concentram diferentes modais de transporte servindo de suporte à integração regional, mas selecionados segundo critérios de viabilidade econômica (p. 134-135).

Na América do Norte, por sua vez, Debie e Comtois (2010) estudam as iniciativas de planejamento baseadas em *gateways* e corredores no Canadá,



Mapa 10: Indicação dos corredores nucleares da Rede Transeuropeia de Transportes, em 2013 — Os países destacados são membros da União Europeia. Fonte: European Commission (2013, p. 42-43), traduzido e adaptado.

formalmente intituladas Quadro Político Nacional sobre os *Gateways* e Corredores de Comércio Estratégicos, a respeito das quais já mencionamos no item 3.2, inclusive evidenciando e discutindo a conceituação de *corredor de comércio* utilizada. Essas iniciativas são, segundo os autores (p. 136-137) reveladoras de um movimento em direção a ações políticas menos centralizadas e a um planejamento de transportes multimodal. Além disso, o próprio governo canadense, na página *web* oficial do Quadro (CANADÁ, 2020, *passim*), celebra constantemente as parcerias entre os setores público e privado na identificação e na execução das políticas de planejamento a fim de “definir condições ótimas para a movimentação eficiente, segura, confiável e sustentável de bens”, em busca de maior competitividade no mercado globalizado.

A conclusão que Debrie e Comtois (2010, p. 138-139) chegam em seus estudos comparativos é que, apesar de diferenças contextuais marcantes entre os cenários europeu e canadense e de diferenças mais específicas entre o nível de detalhamento dos projetos, há duas semelhanças absolutamente notáveis. Essas semelhanças, eles completam, são também verificadas na revisão de literatura que fazem a respeito da instrumentalização do conceito de corredor de transporte pelos agentes de planejamento. Vejamos essas similitudes, as quais, acrescentamos, ocorrem também com relação aos casos dos ENIDs brasileiros e dos EIDs da IIRSA.

A primeira [semelhança] remete à retórica da argumentação política. É significativo constatar nesses contextos variados um discurso geral em todo o caso idêntico. A leitura precisa dos documentos oficiais [...] demonstra uma argumentação comum construída sobre um binômio “*intermodalidade/durabilidade*” (o desenvolvimento durável) associado a um binômio “*rede integrada/competitividade*” (o desenvolvimento econômico). [...] Além dessa similaridade retórica, é também importante sinalizar um plano de fundo comum de uma segunda ordem, mais pragmática: a necessidade de *coprodução e de cofinanciamento das ações públicas e privadas* e a necessidade de um quadro que supere as clivagens anteriores nos contextos de *distribuição*, de *descentralização* e de *liberalização*. [...] [Por fim, os] exemplos atestam uma noção de corredor tornada *ferramenta da negociação e do planejamento* que envolvem múltiplos atores e escalas num contexto de modificação das escalas de ações públicas e privadas (descentralização/liberalização). (DEBRIE; COMTOIS, 2010, p 139, grifos nossos)

Outros casos de planejamento baseado em corredores que são interessantes de trazer à baila são os promovidos pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB)⁴⁰ na Ásia de Sudeste. Segundo Fau (2019a, p.2), ao longo dos últimos 30 anos, portanto, desde a década de 1990, as diretrizes de planejamento promovidas pelo ADB na região “passaram de uma lógica sub-regional delimitada por *triângulos de crescimento* para uma lógica extensiva de fluxos organizados pelos *corredores de desenvolvimento*” (p. 2, grifos nossos). Todavia, essa transição não marcou uma ruptura entre as duas estratégias planificadoras, mas uma continuidade, duplicando ambos os modelos de desenvolvimento percebidos como eficazes pelo banco.

A noção de triângulos ou, ocasionalmente, polígonos de crescimento nasceu de uma experiência de cooperação transfronteiriça estabelecida em 1989 entre a cidade-Estado de Singapura, o estado malaio de Johor e o Arquipélago de Riau, pertencente à Indonésia, tendo recebido o nome de Triângulo de Crescimento Sijori⁴¹. O sucesso alcançado pela empreitada em termos de incremento de competitividade no mercado e atração de investimentos internacionais levou o ADB a

⁴⁰ Sigla para o nome em inglês “*Asian Development Bank*”.

⁴¹ “Sijori” é um acrônimo formado pelas duas primeiras letras de Singapura, Johor e Riau.

procurar replicar o modelo em outras áreas do Sudeste Asiático. Uma destas foi a região do Grande Mekong (FAU, 2019a, p. 3), compreendendo a bacia hidrográfica e áreas adjacentes deste importante rio da Península Indochinesa e, conseqüentemente, os territórios do Camboja, do Laos, de Myanmar, da Tailândia, do Vietnã e as zonas mais meridionais da China.

Existindo somente formalmente, o Grande Mekong passou, a partir de 1992, a ganhar maior dinamismo econômico quando o ADB lançou uma “estratégia de desenvolvimento de *eixos de transportes* transnacionais em seguida rebatizados como *corredores econômicos*” (FAU, 2019a, p. 3, grifos nossos). O ADB buscava fortalecer a integração econômica na região e retomar a rica história de trocas comerciais interrompida pelos anos de neocolonialismo e, subseqüentemente, de guerras. Para isso, o banco concentrou investimentos na construção de infraestrutura rodoviária, coordenando e sustentando a criação, até 2002, de cinco corredores econômicos, sendo os principais o Corredor Norte–Sul — entre Kunming (China) e Bangkok (Tailândia) —, o Corredor Leste–Oeste — ligando as duas costas marítimas da península — e o Corredor Sul — conectando Bangkok (Tailândia), Phnom Penh (Camboja) e a Cidade de Ho Chi Minh (Vietnã). Entre 2002 e 2014, a rede de corredores econômicos do Grande Mekong se tornou mais diversificada e mais complexa (mapa 11), na medida em que as infraestruturas foram se desenvolvendo e em que o ADB incorporou novas áreas à região e passou a levar em conta os equipamentos ferroviários (FAU, 2019a, p. 3-4), numa demonstração de absorção dos princípios da multimodalidade.

Assim como o modelo do triângulo de crescimento, o modelo dos *corredores econômicos* também foi replicado pelo ADB a partir de meados da década de 2000, mas na porção insular do Sudeste Asiático. Todavia, Fau (2019a, p. 4-5) critica que nenhuma distinção é feita pelo banco entre corredores terrestres e corredores marítimos, obedecendo inclusive aos mesmos critérios de avaliação de desempenho. Todavia, deslocar-se pelo mar oferece muito menos constrangimentos físicos do que por terra, podendo o transporte de carga ou de pessoas ocorrer entre pontos distantes sem necessariamente passar por um terceiro ponto, como poderia ser esperado no caso de um deslocamento por terra. Por conseguinte, os resultados do ADB, segundo Fau, sempre apontam para um desempenho pior dos chamados corredores marítimos em comparação com os corredores terrestres, o que leva o banco

a desconsiderar a importância econômica, inclusive transnacional, de diversas localidades da porção insular do Sudeste Asiático.



Mapa 11: Corredores Econômicos da Sub-Região do Grande Mekong em 2017 — A linha vermelha representa o Corredor Sul; a azul, o Norte-Sul; e a verde, o Leste-Oeste. Linhas pontilhadas indicam potenciais extensões. Fonte: Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program (2017).

Além desse ponto problemático, Fau (2019a, p. 5) afirma que a articulação entre os corredores marítimos e terrestres nunca foi sequer posta em pauta pelo ADB. A autora inclusive salienta que alguns projetos do próprio banco concorrem entre si pelos mesmos fluxos de mercadorias, cujos transportadores devem optar entre o deslocamento pelo mar ou por terra. Essa crítica é muito parecida com a que Galvão e Brandão (2003, p. 200) fizeram a respeito dos projetos infraestruturais dos ENIDs, que também competiam pelas mesmas fatias da demanda por transporte, como trouxemos no item 3.3.

Isso nos leva a questionar, assim como faz Fau (2019a, p. 5), a visão de conjunto desses planejamentos territoriais axiais, tanto em relação à efetiva integração regional que desejam promover — já que constantemente provocam, ao contrário, competição inter-regional — quanto em termos de valorização eficaz da multimodalidade — já que os projetos não costumam ser complementares uns aos outros. Considerando que a maioria dessas planificações de eixos ou corredores seja atualmente projetada por instituições financeiras, podemos encontrar aí a causa dessa ausência de visão mais ampla, afinal quanto mais projetos forem executados, maiores podem ser os rendimentos em juros dessas empresas.

A análise dos programas e das relações operacionais do ADB, fortemente influenciado pelos economistas e pelos especialistas em logística, põe em evidência três grandes estratégias: associar as zonas marginais a um polo econômico; identificar os elos logísticos fracos dos corredores; e impor um discurso tecnicista, aquele da “conectividade”, a fim de minimizar ou mesmo de fazer passarem despercebidos os jogos de poder ligados ao controle dos corredores. (FAU, 2019a, p. 5)

A primeira estratégia se relaciona aos princípios de integração regional e econômica de regiões relativamente isoladas das trocas mais diretas com o mercado global. Para Fau (2019a, p. 5-6), trata-se de considerar os corredores como ferramentas para promover essa integração. Além disso, ela afirma que outra ideia subjacente a esta estratégia é viabilizar a segmentação de determinados processos de produção regionalmente, segundo suas consideradas vantagens comparativas. Fau aponta como partidários dessas concepções a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)⁴² — especialmente representada pelo Instituto de Pesquisa Econômica para a ASEAN e o Leste Asiático (ERIA)⁴³ — e planejadores do Centro das Nações Unidas para o Desenvolvimento Regional (UNCRD)⁴⁴. Para eles, os

⁴² Sigla para o nome em inglês “*Association of Southeast Asian Nations*”.

⁴³ Sigla para o nome em inglês “*Economic Research Institute for ASEAN and East Asia*”.

⁴⁴ Sigla para o nome em inglês “*United Nations Centre for Regional Development*”.

corredores de desenvolvimento não devem só objetivar ligar as cidades entre si por infraestruturas de transporte mais eficientes a serem criadas ou melhoradas, mas, igualmente, “desenvolver um novo tipo de espaço multipolar e transnacional que articule entre si regiões urbanas existentes e regiões emergentes” (FAU, 2019a, p. 6). Conseqüentemente, supõe-se que tais corredores deveriam favorecer as pequenas e médias cidades situadas à margem das grandes regiões nodais.

A segunda estratégia está mais relacionada à questão da infraestrutura e da fluidez. Conforme explica Fau (2019a, p. 6-7), ela mira eliminar os gargalos que se interpõem nas cadeias logísticas e que retardam ou interrompem os fluxos, temporária ou permanentemente. Esses obstáculos podem ser técnicos ou ainda institucionais, quando se referem, por exemplo, a bloqueios ou controles de fronteira, a regras de transporte específicas em determinadas áreas etc. Dentro dessa estratégia, é possível estabelecer uma hierarquização de corredores, a qual norteia as ações planejadoras e os mecanismos de avaliação de desempenho do ADB. As quatro classes de corredores, da mais simples à mais avançada, estão listadas abaixo, com base nas pesquisas efetuadas pela autora supracitada:

- *Nível 1: corredor de transporte* — Liga duas ou mais localidades por meio de infraestruturas de transporte de um só tipo. A fim de integrar um território ou uma região, costuma pôr em conexão espaços que apresentam alta produtividade, favorecendo trocas entre eles por meio do abatimento dos custos de deslocamento. Porém, ao fazê-lo, também tende a reforçar desigualdades regionais ao marginalizar espaços mais isolados.
- *Nível 2: corredor de transporte multimodal* — Assemelha-se às características do corredor de transporte de nível 1, mas dispõe de infraestruturas multimodais de transporte, as quais são integradas dentro de um sistema eficiente que possibilite deslocamentos mais rápidos a um custo mais baixo.
- *Nível 3: corredor logístico* — Operando em multimodalidade, supõe um quadro institucional adequado e o trabalho conjunto de agentes públicos e privados para garantir a otimização da circulação dos fluxos de pessoas e mercadorias, bem como a harmonização dos interesses dos distintos usuários das infraestruturas de transporte.

- *Nível 4: corredor econômico* — Conserva todas as características do corredor logístico, mas tem o objetivo e a capacidade de atrair investimentos e permitir a criação e difusão de novas atividades ao longo de toda sua extensão. Dessa maneira, ele fortaleceria os nós hierarquizados que estruturam o próprio corredor, mas permitiria igualmente dinamizar regiões menos desenvolvidas. Também visa a otimizar as infraestruturas materiais, os equipamentos e sua regulação e as rotinas (informáticas ou não).

Esse quadro explicita uma perspectiva evolutiva que muitas vezes está implícita em todos os planejamentos territoriais neoliberais baseados na conformação de eixos. O fato de o nível mais avançado de corredor ser qualificado como *corredor econômico* diz muito sobre a dimensão societária que é privilegiada nesses programas. Fazer com que um corredor ou eixo suba de nível é como superar uma barreira a mais em direção à desobstrução utópica — ou seria distópica? — de todos os constrangimentos impostos à circulação. Esse desejo insaciável pela fluidez é um velho conhecido de Karl Marx (2013, p. 432), que o compreende como um aspecto fundamental do capitalismo:

Quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, em consequência, na troca, tanto mais importantes se tornam para ela as condições físicas da troca — meios de comunicação e transporte. É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições físicas da troca — de meios de comunicação e transporte — devém uma necessidade para o capital em uma dimensão totalmente diferente — a anulação do espaço pelo tempo. Dado que o produto imediato só pode ser valorizado em massa, em mercados distantes, quando os custos de transporte diminuem, e dado que, por outro lado, os próprios meios de transporte e comunicação só podem representar esferas de valorização do trabalho acionado pelo capital, e à medida que tem lugar um intercâmbio massivo — pelo qual é repostado mais do que o trabalho necessário —, a produção de meios de transporte e comunicação baratos é condição para a produção fundada no capital e, *em consequência*, é criada por ele. Do ponto de vista do capital, todo trabalho requerido para lançar à circulação o produto acabado — ele só se encontra na circulação econômica quando se encontra no mercado — é um obstáculo a superar, da mesma maneira que todo trabalho que é exigido como *condição* para o processo de produção (p. ex., os custos para segurança da troca etc.).

Finalmente, a terceira estratégia preconizada pelo ADB de que nos fala Fau (2019a) trata do discurso tecnicista adotado pelo banco para sombrear os complexos jogos de poder relacionados ao planejamento territorial. A autora (p. 8) conta que o ADB, em meados dos anos 2000, substituiu o termo “eixos de transporte” que vinha utilizando por “corredores econômicos”, para desviar o foco das grandes obras viárias que à época estavam sofrendo duras críticas por causarem devastação ambiental e desigualdades espaciais e socioeconômicas. Criticava-se igualmente a o fato

de os eixos promoverem, na verdade, o desenvolvimento dos polos urbanos situados em suas extremidades em detrimento dos espaços intermediários, especialmente aqueles de característica rural.

Isto parece ser uma tônica desses projetos. Becker (1999), por exemplo, afirma com relação aos ENIDs o fato de eles acabarem definindo macrozoneamentos, mas de modo que os espaços entre os polos situados nas extremidades de cada eixo, assim como seus habitantes, se tornam alijados das ações planejadas (p. 37). Ela aponta como razão para isso um planejamento inadequado, tendencioso a concentrar o desenvolvimento econômico nos pontos terminais dos eixos, “permanecendo as áreas ao longo deles sem a dinamização esperada” (p. 40), semelhantemente a um plano voltado unicamente para a exportação de recursos. Além disso, Becker complementa com a concepção de que um planejamento que desconsidere a efetiva promoção de desenvolvimento social é uma estratégia condenada (p. 42).

Fau (2019a, p. 8) nos comunica que, no caso dos corredores econômicos do Sudeste Asiático, a ideia de conectividade tomou o papel de objetivo técnico pretensamente neutro da promoção desta estratégia de planificação. Essa concepção “parte unicamente do postulado que existe uma ligação evidente entre a construção das infraestruturas, o desencravamento dos territórios e sua colocação em rede e o desenvolvimento econômico” (p. 8). Novamente, não se trata de uma estratégia isolada, mas conhecida e replicada pelo mundo afora, como atesta a tecnocracia do discurso do BCSD sobre a qual discorreremos no item 3.3.

Essas mesmas construções retóricas podem ser verificadas nos planejamentos regionais em diversas escalas. Tavares (2016, p. 678-681) traz o exemplo do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM), desenvolvido ao longo da década de 2010 pela recém-extinta Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (Emplasa). A Macrometrópole Paulista é uma circunscrição de planejamento definida pela Emplasa composta pela Região Metropolitana de São Paulo (SP) e outras regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do entorno. No PAM previam-se investimentos em infraestrutura econômica ao longo de seis *vetores territoriais de desenvolvimento*, reconhecidos como faixas de território orientadas pelas principais rodovias e abarcando os principais polos urbanos (mapa 12), numa conceituação que muito remete a de eixo.

Tal como os planejamentos dos ENIDs do governo federal brasileiro e dos EIDs da IIRSA, o PAM também possuía uma carteira de projetos infraestruturais

aberta a investidores e empreiteiros interessados (EMPLASA; SÃO PAULO, 2014). O desenvolvimento desses projetos visava a alcançar os três objetivos primordiais do PAM, os quais lembram as estratégias do ADB comentadas por Fau (2019a) e, não coincidentemente o jargão de todos os projetos similares. Segundo Tavares (2016, p. 680), o trio de objetivos era:

- “Conectividade territorial e competitividade econômica, dando importância às condições logísticas e de infraestrutura produtiva e de circulação econômica, além da criação de ambiente de negócios através da concentração de empresas, centros de negócios e instituições financeiras”⁴⁵;
- “Coesão territorial e urbanização inclusiva, abordando o desafio de desenvolver o território de forma inclusiva, sustentável e equilibrada”;
- “Governança metropolitana, tratando da organização político-institucional no que diz respeito, principalmente, à *accountability* [prestação de contas] da carteira de projetos.”

VETORES TERRITORIAIS MACROMETRÓPOLE PAULISTA

Fonte:
IBGE, 2010; Emplasa, 2010;
Projetos e eixos, Emplasa, 2013.
Elaboração:
Lume - Laboratório de Urbanismo da Metrópole;
Emplasa - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A, 2014.

Legenda

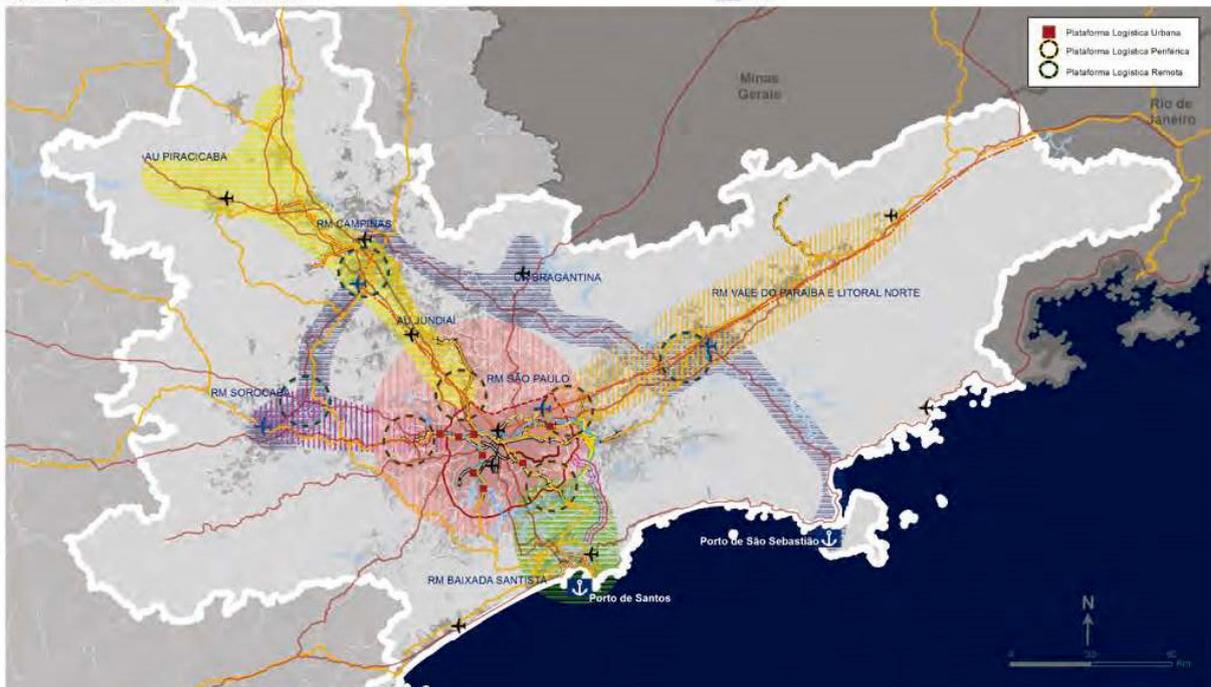
Limite de Estados
Limite municípios
Limite da MMP
Mancha Urbana
Rodoanel - implantado
Rodoanel - Em execução
Rodovias Principais
Corredor Noroeste

Corredores EMTU
Ferroanel - Projetado
Ferroviário Principal
Estrada de Ferro Campos do Jordão
Metró
CPTM
Nova Ferrovia e Rodovia SP-BS
TAV (Trem de Alta Velocidade)

SIM - Sistema Integrado Metropolitano
Expresso Tiradentes
Hidrovia Metropolitana - Projetado
Represas e nos
Aeroportos
Aeroportos (com propostas no PAM)
Portos

Vetores

Vetor de Desenvolvimento Bandeirantes
Vetor de Desenvolvimento Caminho do Mar
Vetor de Desenvolvimento RMSP
Vetor de Desenvolvimento Sorocaba
Vetor de Desenvolvimento Perimetral da MMP
Vetor de Desenvolvimento Vale do Paraíba



Mapa 12: Vetores territoriais da Macrometrópole Paulista (SP) e principais infraestruturas de transporte — Fonte: Emplasa e São Paulo (2014, p. 25)

⁴⁵ Embora seja uma citação de mais de três linhas, evitamos aqui formatá-la diferencialmente para não confundir os leitores ao compararem este com os demais marcadores.

Acreditamos, neste momento, que trazer ao debate mais e mais exemplos de planejamentos territoriais baseados em eixos ou corredores não tenha mais tanto propósito em relação às pretensões que tínhamos para este capítulo. Os casos têm começado a mostrar elementos muito repetitivos, com as óbvias exceções de sua localização geográfica e, ocasionalmente, de seu período histórico de vigência. Referindo-se aos ENIDs, aos EIDs da IIRSA e aos vetores territoriais do PAM, Tavares (2016, p. 686) afirma que eles têm em comum o fato de serem promovidos no contexto atual — principalmente desde os anos 1990 — de reestruturação regional do mercado mundial. Seu raciocínio, porém, pode sem dúvidas ser estendido para praticamente todos os planejamentos territoriais recentes fundados sobre esse instrumental de eixos ou corredores privilegiando a ordenação e o bom desenrolar dos fluxos. O autor então faz uma lista precisa de outros aspectos que tais propostas possuem em comum, a qual podemos também generalizar. Citemo-la:

- a) constituem uma boa parcela do planejamento regional pelo predomínio da infraestrutura econômica (comunicações, energia e, principalmente, logística ou transportes nos seus vários modais);
- b) partem de um fluxo existente (material, como pessoas ou produtos; ou imaterial, como distribuição de energia ou sistema de comunicações) e partir dele delimita uma região sob sua influência;
- c) as regiões delimitadas pela influência dos eixos resultam em: manchas ora contínuas, ora descontínuas; podendo estar sobrepostas ou não; não se limitando às fronteiras municipais, estaduais ou nacionais, portanto rompendo a ideia clássica de regionalização como prática do agrupamento de áreas confinadas e reunidas por algum tipo exclusivo de similaridade;
- d) promovem a integração territorial reproduzindo no espaço as soluções para as necessidades econômicas de conectividade produtiva e aumento de competitividade;
- e) morfologicamente, contrariam o modelo macrocefálico típico da cadeia produtiva fordista monocêntrica, ao compor múltiplas relações hierárquicas e corresponder aos novos padrões produtivos;
- f) são formuladas a partir da nova matriz econômica neoliberal, com importante parcela de investimento privado;
- g) estão inseridas em programas mais abrangentes (de âmbito político ou técnico), nos quais apresentam notória relevância estrutural;
- h) incorporam, no discurso, questões sociais e ambientais, embora o foco permaneça na produtividade;
- i) retomam o debate regional pelo viés interescalar (nos âmbitos continental, nacional e estadual), excluindo, contudo, o debate no âmbito local, sobre o qual os reflexos negativos dessas implantações são mais impiedosos e no qual emergem com mais força os temas sociais e ambientais;
- j) dividem o mesmo vocabulário (são comuns os termos: plano de ação [PAM] ou plano de ação estratégica [Iirsa]; carta de projetos [Iirsa] ou carteira de projetos [PAM]; portfólio de investimentos [Consórcio Brasiliana]) que, para além da

similaridade de termos explicita uma afinidade programática de intervenções de grande porte na qualificação do território para modernizá-lo como novo ambiente de investimentos do capital privado. (TAVARES, 2016, p. 686-687).⁴⁶

Podemos adicionar outros pontos a essa lista. Um primeiro complementa o item “f”. Boa parte do investimento privado tem sido, em muitos casos, financiados por instituições financeiras multilaterais, especialmente bancos de fomento. Todavia, o papel do setor privado nos planejamentos baseados em eixos de forma alguma se resume ao papel de aportar capital para a realização das obras e outras transformações programadas. Na verdade, esse setor assume, cada vez mais amplamente, a própria atividade de planejamento territorial dos eixos e dos investimentos julgados necessários, o que se traduz numa forma de desestatização da atividade planejadora, colocando os interesses do capital acima dos interesses da sociedade em geral.

Nesse sentido, diversos estudos a respeito das vantagens econômicas trazidas por esse tipo de planejamento têm sido patrocinados e lançados por essas instituições financeiras, que o fazem na expectativa de acumulação futura, a partir de quando os projetos começarem a ser tocados. Já falamos do trabalho de Eliezer Batista da Silva (1997), encomendado pelo BCSD-LA, pela CAF e pelo Bank of America, e dos estudos conduzidos pela própria CAF (2000) e pelo BID (2000c) no contexto de formulação da IIRSA. Todavia, muitos outros exemplos podem ser citados. Recomendações técnicas e análises prospectivas sobre *corredores regionais* e *corredores econômicos* têm sido discutidas, respectivamente, por Pradeep Srivastava (2011) e Hans-Peter Brunner (2013) em *working papers* no âmbito do ADB. Este banco também lançou um livro, editado por Prabir De e Kavita Iyengar (2014) sobre como desenvolver corredores econômicos no Sul da Ásia.

Outra instituição multilateral que tem se dedicado à avaliação dos benefícios e dos riscos econômico-financeiros dos planejamentos baseados em eixos é o Banco Mundial. Esses estudos têm sido publicados tanto em *working papers* — como os de Martin Melecky (2017); Martin Melecky, Siddharth Sharma e Hari Subhash (2018), Mark Roberts *et alii* (2018) e Muneza Alam *et alii* (2019) — como em livros — tais quais um guia de gestão de *corredores de comércio e transporte* elaborado por Charles Kunaka e Robin Carruthers (2014) e outros avaliando oportunidades de investimento em corredores e eixos no Sul da Ásia (WORLD BANK *et al.*, 2018) e na colossal iniciativa chinesa do Cinturão Econômico da Rota da Seda

⁴⁶ As interpolações sinalizadas entre colchetes não são nossas; elas constam na edição da obra citada.

e a Rota da Seda Marítima do Século XXI (WORLD BANK, 2019). Além das instituições financeiras, também há, como sabemos, consórcios empresariais e firmas de consultoria se especializando no planejamento em eixos, como mostra a publicação de Albie Hope e John Cox (2015) pelo consórcio Economics and Private Sector Professional Evidence and Applied Knowledge Services (EPS-PEAKS) a respeito de estratégias planificadoras para *corredores de desenvolvimento*.

Todas essas publicações têm funcionado como cartilhas para a implantação e o manejo de planejamentos similares ao redor do globo. Fazem-se as adaptações necessárias a cada contexto geográfico, político e socioeconômico, o que é de se esperar numa concepção de neoliberalização variegada — como explicam Neil Brenner, Jamie Peck e Nik Theodore (2010) —, mas o cerne dos projetos continua o mesmo, permitindo-nos identificar tantas semelhanças.

Outra similaridade que podemos adicionar à lista de Tavares (2016, p. 686-687) tem a ver com o que ele fala no item “i”, a respeito da ausência ou quase ausência de debate com as populações locais. Na verdade, esta talvez seja a escala em que isso se manifesta mais fortemente, mas a fuga das discussões com a sociedade acontece em todos os níveis. Muitas vezes, inclusive, não há sequer grandes conversas com os governos, sejam eles nacionais, estaduais, locais, o que é patente no caso dos projetos do ADB no Sudeste Asiático. Os planos já vêm prontos do setor privado, conforme aquilo que lhe servirá melhor.

Debie e Comtois (2010, p. 132) afirmam que, para além de ser um instrumento de planejamento, os eixos e corredores também têm servido como ferramentas para a instituição, formal ou informal, de uma governança público-privada sobre extensas partes do território. Isso tem acontecido na esteira das políticas de desregulamentação, desestatização e descentralização exigidas pelos organismos multilaterais, via de regra como contrapartida — há quem diria como “chantagem” — para a realização de investimentos. Interpretamos este movimento segundo uma visão crítica a respeito da governança, visão esta esclarecida por João Ferrão (2013, p. 259):

[...] neste caso, a emergência e multiplicação de formas de governança são associadas ao recuo e crescente desresponsabilização do Estado, através da progressiva transferência de atribuições e poder para atores econômicos, muitas vezes de natureza global; segundo esta visão, esta transferência deve ser interpretada à luz do contexto mais geral de afirmação política, econômica e social do paradigma neoliberal.

Nesta perspectiva, o Estado entra nesses planejamentos fundamentalmente como garantidor das condições ótimas para o investimento privado, ou seja, como agente garantidor da lucratividade ou rentabilidade dos empreendimentos particulares. Porém, caso essa lucratividade não possa ser assegurada, o Estado assume novo papel: o de fiador dos planos fracassados, sendo geralmente amplamente responsabilizado por este mesmo fracasso.

Em razão dessas questões levantadas, concordamos plenamente com Tavares (2016) quando conclui que o planejamento fundado sobre os eixos e os corredores se tornou paradigmático nos dias atuais, substituindo em grande medida outros paradigmas de planejamento territorial anteriormente dominantes, como o paradigma dos polos de crescimento da escola francesa, que teve grande peso no Brasil. Esse paradigma axial se desenvolve sob um duplo imperativo, complementar um ao outro. O primeiro é o *imperativo da neoliberalização*, que por trajetórias diversas procura impor a disciplina do mercado e da competitividade como regulação da sociedade como um todo e em todo lugar (BRENNER; PECK; THEODORE, 2010). O segundo é o *imperativo da fluidez*, que busca, seletivamente no espaço, acelerar a circulação de tudo aquilo que o capital converte em mercadoria, a fim de garantir a livre-concorrência e, acima de tudo, a consolidação de um mercado global dominante (SANTOS, M., 2014a, p. 274-277).

Algumas coisas precisam ser brevemente ditas sobre a metodologia da história conceitual antes de podermos encerrar este capítulo. Em primeiro lugar, a experiência histórica é irredutível à dimensão da linguagem. Com razão, Reinhart Koselleck afirma a necessidade de articulação da história dos conceitos e da história social. Sem articulá-las, jamais poderíamos identificar, como fizemos ao longo deste capítulo, as filiações e as reais intenções por trás da instrumentalização do conceito de eixo pelo planejamento territorial. Como afirma Koselleck (1997, p. 91 *apud* BENTIVOGLIO, 2010, p. 122), a história conceitual difere da hermenêutica porque “serve-se basicamente dos textos somente como testemunhos para averiguar a partir deles uma realidade além dos textos”.

Com relação à quantidade de referências e exemplos de planejamentos baseados em eixos que reunimos, podemos nos apoiar na opinião de Carl E. Schorske. Segundo ele (1981), nunca devemos partir, ao examinar a história do que quer que seja, de um denominador comum categórico abstrato. É preciso pesquisar e

conhecer a pluralidade para enfim encontrarmos padrões de unidade. Por meio disso, encontraremos o essencial dentro da totalidade.

Portanto, podemos afirmar que sob o paradigma axial do planejamento territorial o conceito de eixo e o conceito de corredor cumprem essencialmente a função instrumental de viabilizar os interesses mercadológicos. O eixo então se conforma como um espaço a ser alvo das intervenções planejadoras, em que se concentram ou concentrarão modernas infraestruturas econômicas lineares, especialmente àquelas de transporte, de telecomunicações e de energia, as quais garantirão a fluidez das mercadorias, das informações, dos serviços em geral e das pessoas. Todavia, os fluxos a se desenrolarem nos eixos são seletos: priorizam-se aqueles que servem à circulação do valor.

Se o eixo assume ou não uma forma alongada, seguindo a linearidade de suas infraestruturas principais, é uma questão que varia conforme os quadros político-institucionais particulares. Esses quadros podem ou não exigir das experiências de planejamento um mínimo de atenção sobre as áreas mais distantes do foco dos projetos prioritários. De qualquer modo, mesmo nas conceituações em que abarcam grandes extensões territoriais, distanciando-se de qualquer semelhança com a linearidade, o planejamento ainda assim conserva, no âmago dessas áreas, os verdadeiros espaços prioritários para os investimentos infraestruturais, como uma forma de eixos “por excelência” dentro do eixo “deformado”.

Acreditamos ter conseguido apreender a instrumentalização do conceito de eixo pelo planejamento territorial, bem como sua conformação enquanto um conceito normativo e as características principais dos projetos planejadores baseados em eixos ao longo deste capítulo, tendo atingido, portanto, o objetivo específico a que nos propusemos aqui. Todavia, nossa tarefa histórico-conceitual não se esgota e não pode se esgotar aqui. Para compreendermos verdadeiramente o conceito normativo de eixo, é preciso inseri-lo na história mais abrangente do conceito de eixo, incorporando sua dimensão analítica e sua dimensão da prática, e lê-lo na sua relação com essa história, da qual faz parte, e essas dimensões. Continuaremos este trabalho nos dois próximos capítulos.

4. Desenvolvimento recente do conceito de eixo na ciência e no senso comum: entre sentidos normativos, analíticos e da prática

Tornemos a falar que os conceitos podem ser empregados de forma analítica, de forma normativa ou, ainda, como conceitos da prática cotidiana. É bastante salutar que as investigações histórico-conceituais procurem considerar essas três possibilidades de uso conceitual. O conhecimento da historicidade dos conceitos nos revela espaços e tempos em que determinados sentidos estiveram mais em evidência do que outros, em razão das funções sociopolíticas por eles exercidas, das experiências a eles relacionadas e de seus horizontes de expectativa.

Já que nos familiarizamos mais com conceitos normativos no último capítulo, podemos recorrer a Rogério Haesbaert para que nos ajude a resumir o que são conceitos analíticos e conceitos da prática, retomando a discussão que fizemos mais longamente no item 1. De acordo com ele (2014b, p. 31), um conceito analítico é, sobretudo, um instrumento utilizado pelo pesquisador em seu processo de investigação, auxiliando-o na compreensão da realidade pesquisada. Por sua vez, um conceito da prática é mobilizado pelo discurso ordinário do senso comum; sendo assim, ele é utilizado para dar sentido às experiências da prática cotidiana.

É claro que o pesquisador ou o intelectual não pode prescindir do conhecimento de suas categorias de análise enquanto utilizadas (e recriadas) também nas ações do senso comum, assim como o planejador não pode desconhecer a força das concepções analíticas propostas pelos investigadores, nem a (re)leitura feita pelos próprios habitantes que serão objeto de sua ação interventora. Embora cada contexto mantenha sua especificidade (porque a natureza dos problemas e os objetivos geralmente são distintos), seu entrecruzamento é sempre também necessário e mutuamente enriquecedor. (HAESBAERT, 2014b, p. 31)

Havemos de divergir apenas da conclusão desta citação, que indica que a interpenetração dos conceitos da prática, normativos e analíticos seria *sempre* positiva. Já alertamos, com base em Rogers Brubaker e Frederick Cooper (2000) e Adam Moore (2008), sobre as armadilhas da reificação dos conceitos analíticos. A reificação ocorre quando naturalizamos determinados conceitos como se fossem eternos, imutáveis e exteriores ao pensamento humano, isto é, não produzidos por ele. Este é um processo social comum com relação aos conceitos da prática, dos quais nos utilizamos para dar sentido a nossas experiências do dia a dia. Segundo João-Francisco Duarte Júnior (1990, p. 29-32), a vida cotidiana, na qual estamos imersos praticamente todo o tempo, é considerada por nós a realidade por

excelência, ou melhor, o setor não problemático da realidade, já que nos é mais próxima e familiar. “Nosso cotidiano é o mundo estável e ordenado no qual nos movemos desembaraçadamente, devido à sua constância e à segurança que o conhecimento de que dispomos sobre ele nos dá.” (p. 29)

Contudo, existem outros campos de significação da realidade além do terreno da prática cotidiana, como é o caso do pensamento teórico, por exemplo aquele ligado à filosofia e às ciências (DUARTE JÚNIOR, 1990, p. 33). Nestes campos, imperam os conceitos analíticos, de modo que transpor, para tais campos, conceitos provenientes da realidade cotidiana ou da atividade normativa costuma acarretar problemas, que normalmente assumem a cara de reificações. Com isso não queremos dizer que no terreno analítico não se deva dialogar ou mesmo aproveitar determinadas concepções normativas ou da prática. Isso pode ser frutífero, como comenta Haesbaert (2014b, p. 31), mas não dispensa um exame crítico da transposição desses conceitos, a fim de evitar a reprodução ou o reforço de reificações (BRUBAKER; COOPER, p. 5).

As ciências, portanto, convivem constantemente com o perigo da reificação. Nem todo conceito mobilizado por uma ciência — consequentemente, por um, uma ou um grupo de cientistas — é um conceito analítico. Por meio da adoção de noções surgidas em outras esferas do saber, inúmeros trabalhos científicos lidam com conceitos não analíticos, ocasionalmente de forma consciente, às vezes até tornando-os alvo de suas críticas, mas muitas vezes de forma irreflexiva, o que pode ocasionar reificações. Especificamente em relação ao conceito de eixo e ao conceito de corredor, existe, nas últimas décadas, uma relativa dominância dos sentidos normativos, amplamente difundidos, mesmo dentro dos trabalhos científicos. Todavia, tem havido relevantes contribuições teóricas buscando ressignificar analiticamente esses conceitos. Pelo lado do senso comum, por sua vez, também ocorre uma grande influência das definições normativas nas conceituações da prática de eixo e de corredor.

Continuaremos aqui uma abordagem como a do capítulo anterior, que reporta ao primeiro momento do método regressivo-progressivo, em que buscamos identificar, descrever e reconstituir de uma forma mais esclarecedora a diversidade contida atualmente no nosso objeto de investigação. Neste sentido, procuraremos atingir, no presente item, nosso *terceiro objetivo específico: examinar o conceito de*

eixo em suas dimensões analítica e da prática na conjuntura recente e nas suas relações com os sentidos normativos dominantes.

Primeiramente, buscaremos compreender a história recente e a atualidade de como o conceito de eixo tem sido empregado nas ciências que tratam do espaço social, em especial a geografia. Por mais que queiramos focar as conceituações analíticas, não poderemos fazê-lo sem deixar de reconhecer, antes, as penetrações, em maior ou menor grau, dos sentidos normativos nessa esfera. Tratar dessas questões caberá ao item “4.1. O desenvolvimento recente do conceito de eixo nos trabalhos científicos: reproduções ou ressignificações?”.

Em seguida, nossa dedicação será ao exame de “eixo” como conceito da prática. Iniciaremos por uma averiguação de seus sentidos mais habituais hoje em dia, a fim de observar suas convergências e divergências e sua utilização inclusive no âmbito científico, o que causa um empobrecimento do conceito nesta dimensão. Por fim, abandonando o momento descritivo-sincrônico do método regressivo-progressivo, faremos uma viagem ao passado buscando compreender a etimologia do termo e encontrar o momento em que seu sentido de espacialidade social emerge. Estes serão os tópicos a tratar no item “4.2. Eixo como um conceito da prática: compreendendo seus sentidos socioespaciais hoje e ontem”.

4.1. O desenvolvimento recente do conceito de eixo nos trabalhos científicos: reproduções ou ressignificações?

Enquanto espacialidades sociais, os eixos tendem a ser estudados ou pesquisados pelas ciências da sociedade, especialmente aquelas preocupadas com questões referentes ao espaço. Neste grupo, nós podemos, primeira e certamente, incluir a geografia em praticamente todos os seus ramos, mas outras ciências também podem dar atenção aos eixos. É o caso da economia regional, do urbanismo, da demografia, das relações internacionais etc. Contudo, estas ciências frequentemente caminham sobre a linha tênue que separa os saberes analíticos dos saberes pragmáticos, ora tombando para um lado, ora para o outro. São campos do conhecimento e da prática profissional sobre os quais raramente se atinge um consenso acerca de serem realmente ciências ou saberes técnicos e, por vezes, se lhes classificam com um nome que condensa ele próprio esse dilema: *ciências aplicadas*. Alguns ramos

da geografia também ocasionalmente cabem na classificação de ciência aplicada. Além disso, em alguns países, como no Brasil, o planejamento urbano e regional também pode ganhar *status* de ciência aplicada, notadamente quando funciona como um saber desenvolvido dentro das universidades e mais distante do caráter propositivo e normativo que o nome pressupõe.

A proximidade entre as ciências que tratam da problemática espacial e os saberes de ordem técnica — sem querer, em hipótese alguma, estabelecer qualquer hierarquização — ocasiona constantes trocas de conhecimento entre esses campos. Isso leva com frequência à mobilização de conceitos normativos pelas ciências e de conceitos analíticos pelos saberes técnicos. Todavia, não há mal algum em transitar entre a operacionalização de conceitos normativos e de conceitos analíticos ou mesmo em combiná-los se isso for feito de maneira rigorosa e justificada. Como dissemos, a linha é tênue, de modo que algumas conceituações de eixo de que tratamos no item 3 desta tese como ligadas à dimensão normativa possam, por outras pessoas, serem taxadas como conceituações analíticas.

Nossa intenção aqui é destrinchar como o conceito de eixo e, por extensão, o conceito de corredor têm sido usados nas ciências, entendendo que elas não exclusivamente trabalham com conceitos analíticos. No caso particular destes dois conceitos, há um elemento histórico importante que não pode ser ignorado: as conceituações normativas de eixo alcançaram, desde a década de 1990, enorme notoriedade. Tais sentidos normativos têm predominado sobre os demais não só no campo restrito do planejamento territorial, mas também nos demais campos: em artigos científicos, reportagens, informes publicitários, relatórios técnicos e por aí vai.

A razão do predomínio dos sentidos normativo do conceito de eixo sobre os demais decorre do fato de que eles transcenderam a dimensão linguística, tornando-se elementos basilares do próprio processo de produção de materialidades. A história conceitual afirma sempre a importância de relacionar o conceito à realidade sociopolítica em que se projeta, contribuindo para a definição de um espaço-tempo singular. O conceito normativo de eixo, portanto, é um exemplo claro de conceito não apenas como indicador da realidade, mas como seu fator, como diria Reinhart Koselleck (1992, p. 136). “Um conceito abre determinados horizontes, ao mesmo tempo em que atua como limitador das experiências possíveis e das teorias.” (KOSELLECK, 2006, p. 109-110)

Ao interferirem na materialidade social, embasando uma forma específica de produção do espaço, os conceitos de eixo e de corredor se tornaram mais conhecidos do público em geral e da comunidade científica preocupada com a problemática espacial. Os eixos e corredores enquanto espacialidades sociais reguladas pelo planejamento territorial passaram então a serem investigados por cientistas sociais. Para muitos pesquisadores que consolidaram suas carreiras nos tempos recentes, este foi o primeiro contato com tais conceitos, sem terem, portanto, tomado conhecimento de sua história pregressa ou de sentidos alternativos senão os sentidos dominantes na esfera do planejamento.

O primeiro contato muitas vezes decorre de uma casualidade a respeito da qual não podemos, de longe, afirmar qualquer juízo. No entanto, do ponto de vista científico, começa a haver um problema quando o investigador assume determinados sentidos como os únicos possíveis, seja por convicção, seja por desconhecimento. O fato de uma conceituação de eixo como a que destacamos no fim do item 3.5 ser hegemônica, não a torna de forma alguma mais válida ou mais fiel ao objeto que ela procura exprimir.

As armadilhas da transposição do conceito normativo de eixo ou de corredor para um trabalho científico residem em naturalizar demarcações territoriais tecnocráticas como as que têm sido promovidas sob a égide do paradigma neoliberal de planejamento axial. Mesmo que se julguem as políticas de planejamento ou seus resultados concretos, os cientistas precisam lembrar que as conceituações também são constructos sociais e estão em disputa. Criticar o objeto alvo da ação normativa, mas negligenciar qualquer crítica ao conceito que o indica e sobre o qual também intervém é um sintoma de quando a ciência, mesmo criticamente, internaliza um conceito normativo sem transformá-lo em conceito analítico. Nesses casos, de nada serve este conceito à análise, pois ele se situa fora dela, é um dado anterior a ela: o que está sob análise são outros elementos, com relação aos quais, aí sim, o pesquisador precisa mobilizar verdadeiros conceitos analíticos.

Nathalie Fau (2019a, p. 9) percebe este drama ao comentar como os pesquisadores das ciências sociais têm lidado com relação aos corredores propostos pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB) no Sudeste Asiático — falamos um pouco desses planejamentos no item 3.5. Sendo assim, a autora comenta as reações que as apropriações, pelos cientistas, das noções normativo-operacionais de corredor têm causado:

Notemos primeiro que essa reapropriação científica às vezes causa suspeitas, em alguns casos reações de rejeição quase epidérmicas, em relação a colegas: suspeita de fazer apologia aos programas executados pelo ADB e a suas diferentes ramificações neoliberais, em suma, de trair a causa científica; ou suspeita de confundir seus desejos com a realidade⁴⁷, de modo que os corredores seriam apenas vias de espírito tecnocrático completamente despojado de existência. Essas reações se explicam em parte pelo fato de que a maior parte das pesquisas efetuadas estuda corredores cujo traçado e cujos limites estão definidos *a priori*, isto é, recuperando aqueles definidos e carimbados pelo ADB. Proceder assim gera o risco de postular a existência deste ou daquele corredor sem demonstrá-lo. (FAU, 2019a, p. 9)

O número 49 da revista francesa de geografia *EchoGéo*, publicado em 2019 — sobre o qual já comentamos no item 3.1 —, se dedicou a trabalhos que tratassem de corredores de desenvolvimento. O exame desse número exemplifica a predominância, nas ciências, de pesquisas que se baseiam na investigação de eixos predefinidos por instâncias normativas, já que cinco dos sete artigos publicados o fazem⁴⁸. Essa constatação não é só nossa, mas da própria coordenadora do dossiê, Nathalie Fau, no texto que elaborou para introduzi-lo (2019b, p. 2-3). No editorial da edição, Jean-Louis Chaléard (2019, p. 2) ainda comenta que a maioria das contribuições se volta à interrogação da organização interna dos corredores, de seu papel nos processos de integração regional e das diferenciações espaciais que ocasionam.

Nós concordamos com Fau (2019a, p. 9) quando afirma que a maioria das pesquisas científicas não tem se dedicado a pôr em questão a própria existência dos eixos propostos pelos agentes planejadores. Por conseguinte, isso significa ignorar os pressupostos sobre os quais esse planejamento se assenta, inclusive ignorar o tratamento crítico do conceito normativo de eixo. Essa reificação da noção normativa de eixo pode ser verificada também em diversos capítulos das coletâneas sobre corredores de transporte e corredores econômicos mencionadas no item 3.1, organizadas por Yann Alix (2012) e Soraya Caro Vargas (2020a).

No Brasil, os resultados de um levantamento que fizemos a partir de resultados da Plataforma Lattes de currículos do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) revelaram que a produção, na geografia, sobre eixos era praticamente nula até o fim da década de 1990, quando começou a crescer consideravelmente (BARTHOLOMEU, 2017, p. 7-8). Este é um indício de que a

⁴⁷ A autora faz referência a um dito popular em francês, “*Il ne faut prendre ses rêves pour des réalités*”, ou, em uma tradução livre, “Não se devem tomar seus sonhos como realidades”.

⁴⁸ A título de informação, trata-se dos textos de Lucile Medina (2019), Nathalie Fau (2019a) e Thomas Foin (2019), acerca de corredores designados por instituições macrorregionais, e de Philippe Cadène e Yves-Marie Rault (2019) e Alain Cariou (2019), cujos corredores são traçados por governos nacionais.

execução de pesquisas científicas sobre eixos no país foi fortemente impulsionada pelo surgimento, no debate político brasileiro, do planejamento regional baseado na criação dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), exatamente a partir dos últimos anos do século XX.

Porém, como todo procedimento estatístico, este levantamento, finalizado em 24 de junho de 2017, possui algumas limitações, as quais devem ser levadas em conta e que precisamos esclarecer. Na ocasião, buscávamos compreender a utilização do conceito de *eixo* na geografia brasileira, o que nos levou a consultar a ferramenta mais utilizada de registro de produção acadêmica no país: enfim, a Plataforma Lattes. Realizamos, portanto, uma busca pela ocorrência da palavra “eixo” nos currículos dos pesquisadores doutores brasileiros registrados na Plataforma e que selecionaram como sua área de atuação a geografia.

Podemos explicar a razão dos três filtros originais desta busca. Um deles é o filtro da *atuação profissional*, necessitando que ela fosse na geografia. Isto se conformava a nosso objetivo naquela publicação, que era compreender o emprego do conceito nesta ciência específica. Neste item da tese, porém, estamos preocupados em compreender o uso do conceito de eixo enquanto espacialidade social no âmbito científico em geral. Sendo assim, aproveitar os resultados do levantamento realizado em 2017 nos traz a óbvia desvantagem de excluir diversos outros campos do saber. No entanto, sob outra perspectiva, isto representa uma vantagem, já que esses outros campos são recheados de produções técnicas, muitas vezes com viés normativo — falamos sobre isso logo no começo do presente item —, ao passo que a geografia as elabora em menor quantidade relativa.

Outro filtro é o do *grau de formação*. Exibindo apenas pesquisadores com doutorado, nossa intenção foi obter produções com maior rigor teórico. Se, por um lado, isso restringe grande parte da produção acadêmica, já que a proporção de doutores não é alta, por outro lado tal filtro supostamente garantiria um emprego mais consciente do termo “eixo”, eliminando boa parte das confusões conceituais. O terceiro filtro é o da *nacionalidade brasileira* dos pesquisadores. Embora isso exclua alguns importantes cientistas nascidos no exterior, a intenção à época era de evitar produções com baixa circulação ou baixa acessibilidade no país, especialmente de pesquisadores não atuantes no Brasil. Haveria ainda um quarto filtro, não ativamente selecionado na Plataforma, mas existente a partir do momento em que a

busca foi feita pela palavra “eixo”: os resultados passaram a apontar apenas produções em português, seguindo o idioma da palavra procurada.

A partir da busca, todos os currículos resultantes foram acessados e a palavra “eixo” foi novamente procurada, então nos títulos das seguintes produções científicas: teses, dissertações, artigos publicados em periódicos, livros ou capítulos de livro e trabalhos completos em anais de eventos. Produções de pequena importância relativa, como resumos em anais de eventos e apresentações de trabalho, não foram contabilizadas e publicações coincidentes entre diferentes pesquisadores em razão de coautoria foram aglutinadas em uma só. Além disso, excluímos da contagem todas as publicações cujo título continha a palavra “eixo”, mas empregada sem qualquer referência a uma espacialidade social⁴⁹.

A grande limitação da consulta pela Plataforma Lattes acabou sendo o fato de que os resultados que puderam ser contabilizados foram apenas os de trabalhos cujo título continha a palavra “eixo”. Isso suprimiu diversas publicações que certamente mobilizaram este conceito, mas que não o apresentavam no título, escapando, portanto, à busca efetuada. Vale ainda ressaltar que, embora a Plataforma Lattes, incluía nos resultados da pesquisa os currículos que contenham o termo “eixo” entre as palavras-chave de publicações, a versão pública de visualização dos currículos omitia, até muito recentemente, esta informação, impossibilitando que pudéssemos incluir essas publicações, o que aumentaria o leque de produções contabilizadas.

Ainda que a contagem final suprima, portanto, diversas publicações em decorrência das limitações do procedimento executado, continuamos com a opinião de que o levantamento fornece uma amostragem significativa das principais tendências assumidas na geografia brasileira acerca do uso do conceito de eixo. O número final foi de 119 publicações cujo título contém a palavra “eixo”, distribuídas entre 76 currículos diferentes registrados na Plataforma Lattes. Considerando os filtros e o fato de haver pesquisadores não registrados na Plataforma, bem como currículos desatualizados, trata-se de um número bastante expressivo. A expressividade é ainda maior ao sabermos que estas publicações estão quase todas concentradas num espectro de 15 anos e meio — até o fim de 2001, havia apenas cinco

⁴⁹ Como exemplo de um desses casos excluídos, citemos um capítulo de livro de Alessandro Dozena e Sonia Maria V. Castellar (2017) intitulado “Eixos estruturantes de ciências humanas para os anos iniciais do ensino fundamental”.

publicações entre os resultados; só no ano de 2002 foram oito, mantendo desde então uma média desta ordem até o levantamento, ocorrido no fim de junho de 2017.

Além da coincidência temporal entre o período em que o planejamento baseado em eixos esteve mais em voga no Brasil e o começo da tendência de crescimento da discussão sobre os eixos em trabalhos acadêmicos, outros números decorrentes do levantamento realizado também atestam a influência da dimensão normativa dos eixos sobre as pesquisas científicas. Das 119 publicações, 31 (26%) fazem referência explícita em seus títulos aos conceitos de “eixo de desenvolvimento”, “eixo de integração” ou “eixo de integração e desenvolvimento”, os quais são tributários diretos das noções normativas mais propaladas no Brasil. Outras 43 publicações combinam adjetivos ou outros complementos à palavra “eixo”, mas nenhum complemento chega perto da representatividade alcançada pelos três supracitados. Por fim, restam 45 ocorrências em que a palavra “eixo” não é qualificada, estando, na maioria dos casos, associada apenas a uma ou mais localidades, como em “eixo Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP)”. Nestes casos, o termo “eixo” costuma ser usado como referência a uma simples ligação entre dois locais, sem muito rigor conceitual. Quando isso não ocorre, as publicações parecem fazer referência a eixos de (integração e) desenvolvimento, tendo apenas suprimido o complemento do título, o que acaba reforçando as cifras relativas à penetração do conceito normativo na esfera científica (BARTHOLOMEU, 2017, p. 7-8).

Não temos a intenção de fazer aqui uma exposição exaustiva das publicações levantadas. Recuperando a mesma concepção externada no item 3.1, queremos apreender o movimento de conceituação de eixo nos trabalhos científicos recentes como uma totalidade. Precisamos interpretar a totalidade de maneira dialética, como recomenda Karel Kosík (2002), isto é um todo estruturado que nos permita compreender racionalmente suas partes, as quais também remetem a totalidades fragmentárias. Dessa maneira, o conhecimento é satisfatório não quando conhecemos o conjunto de todos os fatos, mas quando compreendemos o lugar dos fatos dentro da totalidade. Por isso, escolheremos sempre uma ou outra obra para ilustrar, isto é, servir como exemplo da tendência que queremos elucidar.

Procuraremos cruzar a crítica que Nathalie Fau (2019a, p. 9) faz aos trabalhos científicos que internalizam irreflexivamente as definições e delimitações de corredores pelo ADB com os nossos levantamentos bibliográficos sobre o emprego do conceito de eixo no Brasil, como o que resultou nas estatísticas publicadas em

Matheus C. Bartholomeu (2017, p. 7-8) e outros levantamentos realizados ao longo do doutorado. A mesma crítica que Fau faz é possível de replicar no Brasil. Como dissemos, uma parcela expressiva das publicações que tratam de eixos no país tem mobilizado os conceitos de *eixo de desenvolvimento*, *eixo de integração* e *eixo de integração e desenvolvimento*, amplamente divulgados pelas experiências de planejamento axial mais próximas que tivemos e ainda temos. Todavia, há, dentro dessa parcela, publicações críticas às conceituações normativas e publicações que as reproduzem acriticamente.

Listemos exemplos de algumas reproduções acríticas do conceito normativo de eixo que pudemos levantar. Porém, antes, uma ressalva: não se trata aqui de afirmar que esses trabalhos não têm viés crítico algum. Estamos apenas dizendo que eles não tratam criticamente o conceito de eixo e as delimitações de eixos que absorvem diretamente das instâncias normativas do planejamento territorial. Como diria Fau (2019a, p. 9), são trabalhos que assumem o risco de naturalizar a existência de eixos que, na verdade, foram identificados, demarcados e normatizados pelas experiências de planificação, ou seja, distantemente de qualquer espontaneidade.

Um desses casos é o da tese de doutoramento de Wendell T. de Lima (2015), que reproduz, sem apresentar quaisquer contrapontos, o conceito normativo de *eixo de integração e desenvolvimento*. As bases que apresenta para a edificação dos sentidos desse conceito são os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs) do governo federal brasileiro durante os mandatos de Fernando Henrique Cardoso e os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Seu trabalho se centra no que ele denomina como um eixo de integração e desenvolvimento Manaus (AM) – Caribe, que em nada se diferencia do ENID Saída para o Caribe do plano plurianual (PPA) federal 1996–1999 e de um dos grupos territoriais de projetos do EID Escudo das Guianas da IIRSA — grupos os quais, lembremos, apresentam uma forma muito mais semelhante ao que se espera de um eixo do que os próprios EIDs da IIRSA.

Um segundo exemplo que podemos citar também é de uma tese de doutorado em geografia, esta defendida por Lunalva M. Schwenk (2005). A autora não trabalha diretamente com um ENID, mas com duas conceituações que surgem no campo normativo e que baseiam o planejamento dos ENIDs, especialmente a partir do estudo promovido pelo Consórcio Brasiliana: a própria conceituação de *eixo de*

integração e desenvolvimento e a de *área de influência dos eixos*. Refere-se, portanto, respectivamente, aos espaços guiados por uma ou mais infraestrutura de transporte — geralmente multimodais — que proporcionariam formas eficientes de escoamento da produção de uma região para outros pontos do território e às áreas “complementares” que formam uma região econômica a partir da presença hierarquizante dos eixos. Apesar da reprodução acrítica desses conceitos, a pesquisa de Schwenk é um exemplo de trabalho crítico acerca das transformações ocasionadas por esses tipos de empreendimentos, discutindo relevantes questões socioambientais relacionadas ao cultivo da soja no estado do Mato Grosso. Em outro trabalho de Schwenk, em coautoria com Carla Bernadete M. Cruz (2008), as mesmas questões se mantêm com relação à internalização do conceito normativo de eixo.

Outro trabalho científico que podemos usar para exemplificar a reprodução de conceitos normativos é um artigo de Cleonice A. Le Bourlegat (2019) que trata da relação entre a atividade turística e a Rota de Integração Latino-Americana (RILA), um dos projetos propostos pela IIRSA como parte do Corredor Rodoviário Bioceânico planejado para ligar a costa pacífica à costa atlântica da América do Sul, por sua vez dentro da carteira referente ao EID Interoceânico Central. Todos os conceitos, suas definições normativas e suas delimitações planificadoras são absorvidas de maneira acrítica por Le Bourlegat. A autora (p. 108-112), inclusive, faz uma recuperação da história de diversos conceitos em suas dimensões normativas — corredor de transporte, integração, desenvolvimento territorial, eixo de integração e desenvolvimento, *cluster*, conectividade regional, entre outros — e os aponta como conceitos que permitem melhor refletir acerca de seus objetivos de pesquisa (p. 107). Isso demonstra uma assimilação aparentemente irrestrita dos sentidos normativos desses conceitos dentro de um trabalho essencialmente científico.

Há um segundo artigo que comenta sobre o EID Interoceânico Central da IIRSA, de autoria de Giuseppe F. Bragaia e Paulo Fernando C. Mourão (2018), e que também reproduz irreflexivamente o conceito de *eixo de integração e desenvolvimento*, vez ou outra substituindo este termo por “*eixo de integração regional*”. Trata-se de um trabalho que questiona (não necessariamente de maneira crítica) a relação geopolítica estabelecida entre as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e os projetos da IIRSA. Contudo, os autores nunca chegam a questionar o próprio estabelecimento do EID mencionado como o resultado, ele próprio, de um processo político — e por que não geopolítico?

Enfim, traremos um último caso ilustrativo da internalização dos conceitos normativos em publicações científicas voltadas para o conhecimento das espacialidades sociais: a tese de doutoramento de Carlos Henrique V. Diniz (2014). Este trabalho é particularmente curioso, porque propõe a utilização de um conceito novo, o de *corredor tecnopolitano*, como conceito analítico. Entretanto, o autor baseia sua cunhagem em uma série de conceitos de caráter normativo — não necessariamente originalmente surgidos nesta esfera, mas pelo menos intensamente trabalhados pelas instâncias de planejamento e gestão —, como eixo de desenvolvimento, eixo tecnológico e tecnópole.

De acordo com Fau (2019a, p. 9-16), os cientistas sociais podem privilegiar duas abordagens analíticas distintas para se desvencilharem das armadilhas da reprodução acrítica dos conceitos normativos de corredor (e eixo, podemos acrescentar) nos seus trabalhos de pesquisa. Uma dessas abordagens promove a desconstrução dos discursos tecnicistas dos agentes planejadores tanto por meio da análise das relações de poder inerentes aos processos de planejamento e gestão quanto por meio da comparação criteriosa entre os eixos propostos “de cima para baixo” e seus traçados e a realidade verificada em campo. A outra abordagem, por sua vez, procura uma interpretação em escala local das transformações ocasionadas pelos eixos ou corredores, enfocando os processos de territorialização — aqui adicionamos, com base em Haesbaert (2016), também os processos de desterritorialização e de reterritorialização —, de reconfiguração do espaço e de reestruturação territorial. Elucidaremos cada abordagem a seguir.

A desconstrução dos discursos operacionais embutidos nas definições normativas é a primeira forma de lidar criticamente com o estudo dos eixos propostos pelo planejamento territorial. Fau (2019a, p. 9-10) defende que uma maneira de desconstruir tais discursos é por meio da revelação dos jogos de poder que eles procuram escamotear. Essa tentativa de esconder os interesses hegemônicos que comandam as estratégias do planejamento axial neoliberal ocorre na maioria das vezes pelo emprego de um verniz tecnocrático pretensamente neutro que os agentes dominantes procuram dar a seus discursos. No entanto, essa ocultação pode ocorrer também por meio de mecanismos de participação popular ou de prestação de contas que só existem por pura formalidade e que costumam servir para passar a impressão de uma governança mais democrática dos projetos, mas na qual as opiniões e demandas dos agentes não hegemônicos não são efetivamente consideradas.

Ao trabalhar criticamente com as relações de poder referentes aos eixos propostos pelas instâncias planejadoras, é preciso considerar que o próprio traçado das infraestruturas que os vertebram são decisões técnicas, mas igualmente políticas. Nathalie Fau (2019a, p. 9) lembra Claude Raffestin (1993, p. 157), que afirma que as redes são imagens do poder, mais especificamente do exercício de poder realizado pelos dominantes. Este autor define rede como “um sistema de linhas que desenham tramas” (p. 156). Ao falar de “redes concretas” (p. 157), como as redes de transporte de pessoas e mercadorias, ele utiliza o exemplo da formação da rede ferroviária francesa e afirma que ela é “a própria expressão da hierarquia dos pontos” (p. 157) do espaço que põe em ligação.

Os corredores podem ser lidos como um elemento constitutivo de um poder que se imprime no espaço para organizar um território⁵⁰. Analisar os corredores de desenvolvimento necessita assim de uma abordagem geopolítica que permita compreender a escolha dos traçados e dos limites, a multiplicação de projetos concorrentes, por que certos corredores recebem financiamento ao passo que outros permanecem apenas como projetos ou ainda como a difusão de normas de construção permite apropriar-se dos territórios. Ora, os discursos técnicos destacados tanto nos projetos de planejamento quanto nos estudos de impacto realizados [...] silenciam sistematicamente sobre os jogos de poder ligados à construção desses corredores, seja com relação à definição dos traçados, à configuração de normas ou a seu financiamento. A escolha do traçado dos corredores é, contudo, mais o reflexo das negociações e das lutas de influência do que de um quadro rígido imposto [pelos agentes planejadores] [...]. (FAU, 2019a, p. 9)

Boa parte dos textos científicos com que dialogamos, ao longo do item 3, para fazer a crítica ao paradigma de planejamento territorial baseado em eixos se dedica a essa empreitada valorizada por Nathalie Fau (2019a, p. 9-10), isto é, ao desvendamento das relações de poder e interesses hegemônicos muitas vezes encobertos pelos discursos tecnocráticos. É o que fazem, entre outros pesquisadores, Hermanus S. Geyer (1987) e Johannes Ernst Drewes e Mariske van Aswegen (2013), com relação aos programas de planejamento territorial sul-africanos; ou Bianca Nasser (2000), Flávia Lúcia C. Feres (2001), Antonio Carlos F. Galvão e Carlos Antônio Brandão (2003), Tânia Bacelar (2010) e Alcides Manzoni Neto (2013), a respeito dos programas fundados nos ENIDs; ou, ainda, Alessandro B. Couto (2010) e Juan Miguel Kanai (2016), sobre os EIDs da IIRSA; além de Jeferson Cristiano Tavares (2016), tratando dos ENIDs, dos EIDs da IIRSA e dos vetores territoriais do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM); Jean Debrie e Claude Comtois (2010), sobre experiências com eixos na Europa e na América do Norte; e a própria

⁵⁰ Em citação a Beyer (2014).

Nathalie Fau (2019a), a respeito da atuação do ADB no planejamento de corredores econômicos no Sudeste Asiático.

Fau (2019b, p. 3) valoriza uma abordagem científica diacrônica para desvendar o desenvolvimento dos discursos, das ações dos sujeitos, das relações de poder e dos eventos envolvidos na implementação dos projetos de planejamento baseados em corredores ou eixos. De certo modo, é o que estamos tentando fazer nesta tese, embora não em relação à definição e delimitação de um eixo específico, mas ao conceito de eixo em geral, buscando superar a visão que o restringe à dimensão normativa. Na mesma sintonia de Fau (2019b, p. 3), Debrie (2007, p. 49) afirma que fazer uma geo-história do traçado das redes técnicas é ideal para “identificar as condições sociais, econômicas e políticas que permitiram a produção progressiva” desse traçado. Essa geo-história deve pressupor que a produção das redes expressa relações de poder e que sua formatação é condicionada por questões econômicas, políticas e técnicas.

Dentro ainda dessa procura que os cientistas podem fazer para desconstruir os discursos tecnicistas do planejamento, outra tática enunciada por Fau (2019a, p. 10-13) é a de comparar o que esses discursos querem comunicar e a realidade da execução das ações planejadas. Em um curto período, desde os anos 1990, multiplicaram-se os projetos de planejamento axial pelo globo, geralmente segundo os mesmos modelos, e difundiram-se amplamente discursos operacionais que exaltam noções tecnicistas pretensamente neutras, como a de conectividade, integração, desenvolvimento e competitividade. Fau (2019a, p. 10) afirma que essa profusão de iniciativas tem levantado questões, entre os pesquisadores, sobre a real exequibilidade dos planos divulgados.

Nesse sentido, é crucial confrontar esses discursos e os objetivos dos agentes planejadores com o real, verificando como, ou mesmo se, os projetos propostos têm se efetivado. Não são todas as obras que compõem as carteiras de projetos infraestruturais de cada programa que são de fato executadas. Boa parte delas não encontra financiadores, não é técnica ou economicamente viável ou não recebe o apoio político necessário para ir adiante. Todavia, Fau (2019b, p. 3) percebe que “os mapas dos corredores difundidos pelas instituições e abundantemente divulgados nas mídias só raramente permitem distinguir os projetos das infraestruturas realmente realizadas ou mesmo dos corredores já existentes, mas segundo modalidades diferentes”. Essa forma de representação é tão difundida que pode ser

verificada, por exemplo, nos mapas 4, 5, 9, 10, 11 e 12 presentes nesta tese. Trata-se de uma estratégia semiótica de convencimento político acerca da suposta importância do planejamento proposto, com o objetivo de causar uma impressão de que o conjunto de projetos é abrangente e que eles estão todos em pleno vapor.

Além disso, o exame atento dos discursos em comparação com a realidade é essencial para identificar as complementaridades, as contradições e as oposições nos discursos de diferentes agentes políticos envolvidos no planejamento e na execução dos projetos. Esses agentes incluem os poderes estatais locais, estaduais (ou análogos) e nacionais, a população, organizações não governamentais, instituições multilaterais, instituições de financiamento, empresas privadas etc. Isso permite observar como cada agente está envolvido nas proposições planificadoras e mensurar o grau de adaptação que essas proposições devem ter para serem efetivamente implantadas, bem como o grau de adaptação necessária das políticas já vigentes para permitirem o sucesso (pelo menos econômico) dos empreendimentos previstos (FAU, 2019a, p. 10-11).

Fau (2019b, p. 3-4) aponta o artigo de Philippe Cadène e Yves-Marie Rault (2019) como um exemplo de publicação que revela numerosas mudanças entre o planejamento e a realidade dos corredores. Neste trabalho, Cadène e Rault discutem o desenvolvimento de *corredores industriais* na Índia, a partir de um planejamento de cinco destes corredores proposto pelo governo federal em meados da década de 2000. Porém, mesmo havendo o planejamento centralizado, os autores, em diversas visitas a campo, concluem que os investidores não têm aderido aos corredores planejados pela federação e seus projetos de infraestrutura e de desenvolvimento. Em vez disso, o setor privado privilegia o investimento em outros corredores industriais, propostos por grandes empresas em planos de localização próprios. Suas lógicas não obedecem aos interesses do Estado, de modo que o capital produtivo tem preferido se concentrar nos grandes centros urbanos e em regiões mais estruturadas em razão da presença de indústrias, planejando seus próprios corredores industriais e ignorando qualquer procura ativa pela redução de desigualdades espaciais.

Apesar do exemplo de Cadène e Rault (2019), que trata da Índia como um todo, as publicações científicas que procuram comparar os eixos e corredores como constam nos discursos dos agentes de planejamento e como eles se desenvolvem efetivamente decorrem, geralmente, de pesquisas realizadas em escalas não tão amplas. Tais investigações geralmente se centram nas transformações espaciais locais

ou regionais causadas pela execução de grandes projetos de infraestrutura. Essa restrição escalar — que de modo algum é intrinsecamente negativa — costumeiramente ocorre devido ao volume de dados com que uma investigação em escala mais abrangente exige lidar, dificultando o trabalho científico individual ou em pequenos grupos, e à necessidade de realização de trabalhos de campo de acompanhamento frequente, a fim de coletar informações qualitativas, as quais muitas vezes não sobressaem nos dados quantitativos disponíveis em gabinete.

No Brasil, há diversas pesquisas publicadas e em curso que nesse sentido, que contribuem para enriquecer o conhecimento sobre as implicações espaciais dos eixos e corredores quando efetivamente começam a ser implantados, averiguando os fatos e, conseqüentemente, desconstruindo os discursos normativos que escondem as contradições. Todavia, para não termos de citar inúmeros autores e nos perdermos no mar de informações, enfatizaremos um grupo de publicações que tem chamado atenção por sua proliferação. Trata-se de pesquisas sobre os mais diversos aspectos e transformações espaciais ocorrentes no assim chamado Eixo de Desenvolvimento Brasília–Goiânia, ocasionalmente também caracterizado por Brasília (DF) – Anápolis (GO) – Goiânia (GO). Este eixo de desenvolvimento foi planejado e proposto pelo governo estadual de Goiás em 2001 e desde então vem sendo trabalhado, no âmbito político-institucional, pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento do Estado de Goiás (Seplan)⁵¹ e pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan).

No âmbito científico, por sua vez, as transformações e características espaciais do ou no eixo em questão têm sido estudadas desde 2003, por pesquisadores de diferentes grupos e disciplinas. Publicações decorrentes somavam, segundo Pedro Henrique M. Pereira (2019, p. 156-157), 38 obras até 2017, entre livros, capítulos de livro, teses, dissertações e artigos. Podemos citar alguns exemplos de pesquisas científicas preocupadas em confrontar o discurso normativo com a realidade *in loco*.

Em nossos levantamentos, possivelmente a publicação que melhor retrata essa preocupação seja um artigo de Janes S. da Luz (2005) com relação à produção do espaço no e do eixo Goiânia–Brasília. Tadeu A. Arrais ([2008?]), por sua vez,

⁵¹ Atualmente inexistente. Suas atribuições foram transferidas para a Secretaria de Planejamento e Gestão que, por sua vez, foi extinta por reforma administrativa recente, tendo seu papel parcialmente cumprido pela atual Secretaria de Estado de Administração.

ao mesmo tempo que procura fazer o confronto entre discurso e realidade, também se dedica a expor os jogos de poder referentes ao planejamento e os projetos do eixo, atacando nas duas frentes enunciadas por Nathalie Fau (2019a, p. 9-13) para desconstruir os discursos operacionais.

Outras obras se dedicam a questões mais específicas. A tese (2008) e um artigo de Fernando Luiz Araújo Sobrinho, este em coautoria com Beatriz R. Soares (2012), investigam a produção espacial relacionada à atividade turística no eixo, discutindo os projetos institucionais de promoção do turismo. Odiones de Fátima Borba e Celene C. M. A. Barreira (2009) discutem a relação entre a dinâmica urbana e a expansão da oferta de ensino superior no eixo. Rosa Moura e Marcos B. Haddad (2015) analisam o eixo compreendendo-o num contexto de metropolização e conforme seu papel na divisão social do trabalho. Também interpretando-o na linha teórica da metropolização está Pedro Henrique M. Pereira (2019). Sergio Magno C. de Souza (2017) atribui ao desenvolvimento do eixo parte da responsabilidade pela reestruturação produtiva e pela estruturação espacial da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF). Por fim, dois trabalhos que se dedicam a estudar as transformações espaciais causadas pelo referido eixo, mas numa escala mais local, referente à pequena cidade de Alexânia (GO), são a tese de Edilene A. Silva (2017) e um artigo escrito também por E. Silva, junto com Araújo Sobrinho (2017).

Fazendo um retorno ao trabalho de Fau (2019a), ela anuncia que existe uma segunda abordagem que permite aos cientistas fugirem da armadilha da absorção irreflexiva dos conceitos normativos de corredor ou eixo em seus trabalhos, além da que viemos falando, a qual consiste na desconstrução dos discursos operacionais. Esta outra abordagem (p. 13-16) se baseia em dar centralidade a estudos em escala local, a escala mais comumente ignorada pelos grandes projetos infraestruturais componentes dos planejamentos axiais. A intenção é analisar os efeitos estruturantes que os corredores têm ou não têm nessa escala e as novas formas de territorialização que eles induzem.

Sem, contudo, retornar ao debate sobre os efeitos estruturantes dos transportes⁵², tratar-se-ia de identificar as mutações territoriais e as consequências sobre os espaços atravessados pelos corredores, tal como identificar as percepções dessas novas infraestruturas pelas populações locais. (FAU, 2019a, p. 13)

⁵² Em citação a Offner (1993) e a *L'Espace Géographique* (2014).

Uma das formas de proceder com essa abordagem é por meio da identificação e da análise do papel dos corredores ou eixos na reconfiguração das redes urbanas (FAU, 2019a, p. 13-14). Os projetos de intervenção planejadora estão sempre relacionados a processos de homogeneização, fragmentação e hierarquização que podem ser verificados no exame da rede urbana. Porém, é o estudo centrado na escala local que poderá apreender a real dimensão da reestruturação ocorrida nesta rede. A implantação dos projetos pode tanto integrar áreas até então marginalizadas quanto levar áreas dinâmicas ao ostracismo devido, por exemplo, à simples construção de uma nova estrada com um traçado diferente — e frequentemente, esses projetos são responsáveis, ao mesmo tempo, por vários processos contraditórios entre si: como dissemos, homogeneização, fragmentação e hierarquização, concomitantemente.

Outra forma de os cientistas privilegiarem a abordagem local dos processos de territorialização relacionados ao estabelecimento de eixos é questionando-se que tipo de apropriação as populações locais fazem desses eixos e das infraestruturas que lhes dão suporte (FAU, 2019a, p. 14-16). Esse tipo de questionamento imediatamente põe em dúvida o postulado, espalhado aos quatro ventos pelos agentes planejadores, de que os eixos geram inevitavelmente efeitos socioeconômicos positivos sobre a população por eles afetada. Fau (p. 15) comenta que os corredores às vezes são “percebidos como novos instrumentos de controle de uma população vivendo à margem”. O estabelecimento de novas formas de governança sobre o território definido pelo planejamento axial, inclusive, pode entrar nessa percepção quando essa governança não é democrática, mas a serviço do Estado ou, mais frequentemente, do capital. Por conseguinte, podemos quase sempre esperar, como efeito e como condição para a efetivação de grandes projetos infraestruturais, processos de (des)(re)territorialização de diversos grupos sociais, especialmente os mais precarizados.

Muitos trabalhos científicos no Brasil se dedicam ao exame da escala local a partir de transformações impostas por projetos de intervenção no espaço elaborados em outras escalas. Todavia, encontrar aqueles que associem esses projetos diretamente ao planejamento axial não é uma tarefa fácil, já que a maioria se refere a projetos infraestruturais sem considerá-los num quadro mais amplo de planejamento em que podem estar inseridos. De qualquer forma e aproveitando para trazer mais dois exemplos de estudos relacionados ao eixo Brasília–Goiânia, temos os já

mencionados artigo de E. Silva e Araújo Sobrinho (2017) e a tese de E. Silva (2017). Esses dois trabalhos se dedicam exatamente às duas formas de abordagem enunciadas por Fau (2019a, p. 13-16) e expostas nos dois últimos parágrafos. Essas obras (SILVA, E., 2017; SILVA, E.; ARAÚJO SOBRINHO, 2017) procuram estudar as transformações espaciais causadas pelo referido eixo na pequena cidade de Alexânia (GO), procurando entender sua nova posição na rede de cidades do agronegócio do estado de Goiás e os processos de (des)(re)territorialização por que têm passado as comunidades locais.

Até aqui neste item, estivemos trabalhando com os modos pelos quais os cientistas ocupados com a problemática espacial têm encarado a questão dos eixos que é proveniente do planejamento territorial. Em todos esses casos, portanto, os pesquisadores estão trabalhando não com conceituações analíticas de eixo, mas com conceituações normativas. Há aqueles que simplesmente internalizam de maneira acrítica e irreflexiva os sentidos normativos. Adicionalmente, há os que fazem críticas às ações planejadoras, mas, contraditoriamente, suas críticas não questionam as próprias construções conceituais de eixo, mesmo quando este é o instrumento normativo privilegiado das ações denunciadas. Nestes dois casos, portanto, o que ocorre é uma *reprodução ativa* do conteúdo desse conceito normativo, às vezes completamente consciente. Quanto menor o grau de reflexão sobre os eixos, maior o grau de reificação da conceituação normativa de eixo nos trabalhos científicos, o que representa um problema, já que esperamos das ciências uma interpretação própria e coerente dos fenômenos.

Além das publicações que efetuam uma reprodução ativa do conceito normativo de eixo, reificando-o, há aquelas que, em contrapartida, conseguem se desencilhar dessa reificação. As possibilidades de evitá-la são muito bem elucidadas por Fau (2019a, p. 9-16) e foi sobre elas que vimos falando nas últimas páginas, procurando destrinchar as formas de se fazê-lo e dar exemplos de pesquisas que o conseguiram. Entretanto, esse tipo de abordagem, por mais crítica que seja aos sentidos normativos de eixo, não produz conceituações analíticas sobre ele. São investigações que ainda partem dos sentidos normativos, mesmo quando é para condená-los, e que, por isso, reproduzem-nos passivamente. Precisamos alertar que não deve existir qualquer juízo negativo a respeito disto. A crítica científica à ação normativa geralmente procede desta maneira, sem a necessidade imperiosa de se produzir conceitos alternativos, e este procedimento não deve ser percebido como contraditório.

Contudo, ainda que existam e sejam muitas as pesquisas e publicações científicas que reproduzam, ativa (por meio da reificação) ou passivamente (por meio da crítica), o conceito normativo de eixo, também existem aquelas que não o fazem, procurando *ressignificá-los* e, conseqüentemente, elaborando *conceituações analíticas* de eixo. Aqui carece-nos que entendamos que ressignificar um conceito não equivale a refundá-lo, isto é, elaborá-lo sobre novas bases, praticamente ignorando todos os sentidos pregressos. Para tornar-se um conceito analítico, os pesquisadores podem perfeitamente aproveitar os elementos das definições normativas de eixo (e mesmo sentidos da prática) que os auxiliem a interpretar cientificamente a realidade observada, mas os propósitos precisam diferir. Um conceito analítico é voltado para dar sentido à análise das coisas, à compreensão da realidade, enquanto um conceito normativo é sempre propositivo e procura transformar a realidade.

É bom relembrarmos aqui alguns aspectos básicos dos conceitos de eixo e de corredor sobre os quais já falamos. Em praticamente todas as conceituações normativas, um eixo — ou um corredor — se refere a porções do espaço marcadas pela existência de fluxos de transporte canalizados por determinadas infraestruturas e comunicando dois ou mais pontos ou áreas distintos no espaço. Mesmo quando algumas experiências de planejamento alargaram e deformaram esses aspectos básicos do conceito de eixo, praticamente assimilando-o a um conceito normativo de região, ainda assim essas proposições mantiveram, contraditoriamente, dentro dos limites caracterizados por cada eixo, uma espécie de “núcleo espacial” que efetivamente se enquadrava nas definições mais usuais de eixo (ver itens 3.3 e 3.4).

As reflexões empreendidas no item 2 nos ajudarão aqui; vejamos. Ao se objetivarem, os eixos que até então existiam apenas como conceitos normativos passam a compor as experiências de inúmeros sujeitos, de modo que as características que conservavam enquanto conceitos são replicadas — ainda que com alterações, sejam estas de maior ou menor monta. Sendo assim, essas conceituações, com as quais vários cientistas se deparam em seus exercícios de interpretação do real, tornam-se constituintes de seus espaços de experiência. Este espaço, por sua vez, define o real campo de possibilidades da elaboração conceitual. A quase onipresença que os aspectos básicos das conceituações de eixo, mencionados acima, adquiriram, portanto, faz com que estas características sejam levadas adiante em novas conceituações, inclusive conceituações analíticas ou da prática, tanto por meio da sucessão

— isto é, da reprodução — quanto por meio da adaptação — ou seja, da ressignificação (BENTIVOGLIO, 2010, p. 125).

Advogamos que há duas maneiras principais pelas quais os conceitos normativos de eixo ou corredor podem ser ressignificados em conceitos analíticos de eixo ou corredor. Ambas essas maneiras estão ligadas a uma especificidade que ocorre com esses conceitos, a respeito da qual já comentamos: eles quase sempre estão acompanhados de um adjetivo ou de um complemento que os qualifica. O planejamento se vale desses complementos para externalizar o objetivo que procura alcançar — ou, pelo menos, o que diz que procura — por meio da intervenção territorial baseada na implantação de eixos. “Eixos de integração e desenvolvimento”, portanto, são instrumentos planejadores voltados para a promoção de integração e de desenvolvimento; “corredores de transporte” visam a um transporte mais eficiente; “corredores econômicos” estão direcionados a perseguição de interesses econômicos; e assim por diante.

Por conseguinte, dada a persistência dos aspectos basilares do conceito de eixo — espaço de ligação caracterizado pela ocorrência de fluxos concentrados em vias de transporte —, resta às ressignificações analíticas orientarem-se em direção aos complementos. Daí emergem as duas formas de ressignificação. A primeira trata de buscar associar outros processos aos eixos, diferentes daqueles privilegiados e quase cristalizados pela dimensão normativa, tais como desenvolvimento e integração. A segunda, mais ousada, mas também mais passível de cair em contradições e reproduzir o discurso normativo, procura dar novos sentidos aos próprios processos a que o planejamento dá centralidade, por exemplo, a ideia de desenvolvimento, assim buscando libertar o conceito de eixo de desenvolvimento (como um todo) da esfera restritiva da normatividade com que ele está acostumado.

No entanto, reais tentativas de ressignificação ainda são tímidas e tateiam um pouco no escuro por causa da frequente ausência de uma definição clara do que é eixo. A maior parte dos trabalhos que procuram associar novos processos ao conceito de eixo na verdade não promovem nenhuma ressignificação e não elaboram sentidos analíticos. O que acontece nesses casos é uma assimilação não do conceito *normativo* de eixo, mas do conceito *da prática*, promovendo uma reificação “pelo outro lado” ao tomar como plenamente compreensível o uso do termo “eixo”, como se não precisasse de esclarecimentos. Todavia, não falaremos sobre isso agora, mas no próximo item.

Trabalhemos, primeiramente, com alguns exemplos de obras científicas que têm êxito em promover uma ressignificação analítica do conceito de eixo por meio da associação dos eixos a processos diferentes dos objetivados pelas instâncias normativas. Mostrando perfeitamente isso, há uma pesquisa de Véronique Fourault-Cauët e Jean-Fabien Steck (2019) acerca da cidade de Nairóbi (Quênia) como arena de disputa entre planejamentos infraestruturais fundamentados em interesses econômicos e políticos e movimentos conservacionistas que denunciam a devastação ambiental ocasionada por esses grandes projetos. Nesse caso, uma situação é particularmente emblemática: a execução de determinados projetos de infraestrutura inscritos em programas de *corredores de desenvolvimento* implicaria em sérios efeitos de degradação ambiental em torno do Parque Nacional de Nairóbi e no seu interior, considerando o plano de algumas vias de transporte a atravessá-lo.

De acordo com Fourault-Cauët e Steck (2019, p. 5-10), os partidários dos corredores de desenvolvimento veem o referido parque como um obstáculo ao desenvolvimento da capital queniana e a suas pretensões de se tornar uma importante metrópole global. Contra essa visão, cientistas e ambientalistas têm mobilizado justamente o conceito de corredor a fim de revertê-lo em antagonista do planejamento de viés economicista, por meio da identificação de um *corredor ecológico* unicamente possibilitado pelo parque, o qual deveria ser preservado, numa perspectiva de proteção ambiental. Para os autores (p. 2), “o caso de Nairóbi nos parece suscetível de alimentar uma reflexão mais ampla sobre as acepções múltiplas da noção de corredor”, inclusive repensando as escalas temporais geralmente associadas a este conceito, já que à urgência sempre exigida pelos agentes normativos se contrapõem os lentos ritmos da natureza e de sua conservação.

Seguindo adiante nos exemplos, é bastante curiosa a maneira pela qual Fany Davidovich (2000, 2001) e João Rua (2002, 2007, 2011, 2013) ressignificam os eixos como conceitos analíticos. Ambos os pesquisadores passaram a incorporar o conceito de eixo em seus trabalhos a partir da observação da indicação de instrumentos de planejamento territorial denominados “macroeixos do desenvolvimento”, constantes no PPA 1996–1999 do estado do Rio de Janeiro, elaborado pela gestão do Governador Marcelo Alencar. Esse instrumento estava em consonância com os princípios da agenda adotada pelo governo federal, havendo um alinhamento de concepções inclusive devido a Alencar e o Presidente Fernando Henrique Cardoso serem ambos filiados ao Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB).

No entanto, Davidovich e Rua, examinando os espaços designados como os *macro-eixos do desenvolvimento estadual*, encontram em parte deles a evidência de outros processos, não exatamente planejados.

Davidovich (2000) afirma que a estruturação territorial do estado do Rio de Janeiro não se construiu com base em uma rede urbana tradicional, mas com base em *eixos de organização urbana e industrial*, aos quais ela também se refere como *eixos de estruturação territorial* do estado. Ela lista quatro (p. 12): o eixo do médio vale do Rio Paraíba do Sul, o do litoral sul do estado, o do litoral norte e o eixo Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG). Segundo a autora (p. 20), os eixos são respaldados materialmente por vias importantes, mas, no caso fluminense, eles apresentavam, pelo menos à época, baixa capacidade de conectividade, devido à antiguidade das estradas e às poucas melhorias introduzidas. Que Davidovich mesmo assim identifique esses espaços como eixos é significativo, pois subverte a definição normativa de que os eixos necessariamente apresentariam altas conectividades ou serviriam para viabilizá-las.

Davidovich (2000, p. 14) ainda menciona outros processos que estariam associados não a todos os eixos de estruturação territorial fluminenses, mas a alguns. Um deles é a expansão das atividades de turismo e lazer e a multiplicação de empreendimentos de segunda residência, processos que sobressaíam nos dois eixos litorâneos. O eixo do médio vale do Rio Paraíba do Sul, por sua vez, se destacava pelo estabelecimento, na ocasião, de muitas novas plantas industriais, simbolizando o ingresso do capital estrangeiro no estado. Além disso, a autora (p. 13) menciona que parte desses eixos de organização urbana e industrial representa uma espécie de extensão da metrópole do Rio de Janeiro, conformando o que ela identifica como um espaço da metropolização. Esses pontos são novamente desenvolvidos em outro artigo, em que Davidovich (2001) reafirma o desenvolvimento do turismo e da viabilidade nos eixos costeiros e aponta o eixo do médio vale do Rio Paraíba do Sul como um *eixo de reestruturação produtiva* (p. 71-72). Ela também identifica, mas em outra escala, *eixos de estruturação do espaço metropolitano*, como os marcados pelas vias expressas na cidade do Rio de Janeiro e na Baixada Fluminense (p. 73).

Os trabalhos de Rua (2002, 2007, 2011, 2013), por sua vez, se dedicam à discussão das transformações do espaço tradicionalmente identificado como rural no estado do Rio de Janeiro. Por meio de diversos trabalhos de campo, o autor conseguiu identificar certo número de eixos no território estadual que se caracterizavam

por apresentar ou promover essas transformações, evidenciando a paulatina imposição de uma lógica afinada com os ritmos e os valores do urbano aos espaços tradicionalmente rurais. Já comentamos, no item 1, que a essas “manifestações materiais e imateriais com caráter inovador (nem sempre de origem urbana ou metropolitana, embora influenciadas por essa origem) em áreas rurais, sem que, por isso, fossem identificados tais espaços como urbanos” (RUA, 2007, p. 272), o autor dá o nome de “urbanidades no rural”.

Ainda que a ideia das urbanidades esteja presente no capítulo de livro de Rua escrito em 2002, na ocasião ele identifica os eixos mencionados como *eixos de urbanização*, “onde se percebe uma urbanização mais intensa (baseada num movimento de difusão de ‘urbanidades’) do que a captada pelas delimitações oficiais” (RUA, 2002, p. 48). Em 2007, porém, Rua já os denomina como *eixos de desenvolvimento, de interiorização ou de adensamento de urbanidades* (p. 273) ou, simplesmente, *eixos de maior densidade de urbanidades* (p. 289). O autor (2007) se baseia na obra de Davidovich (2000) que citamos e ressalta também “o papel fundamental das rodovias que servem de apoio ao estabelecimento e desenvolvimento do conjunto de elementos espaciais (materiais e imateriais), os quais denominamos urbanidades” (RUA, 2007, p. 292).

Vale compreender que Rua (2007), portanto, não equivale os eixos às rodovias, mas a porções do espaço. Na empiria de sua pesquisa, é possível associar aos eixos um processo de adensamento de urbanidades — especialmente infraestruturas, industrialização e turismo (p. 293) —, o que certamente não é pertinente com relação a outras empirias ou mesmo a outros problemas investigativos. A propósito, tal como faz Davidovich (2001, 2002), Rua (2007, p. 292-293) afirma que se podem enxergar outros processos concomitantes nos mesmos eixos, tais quais especulação imobiliária, metropolização, (des)(re)territorializações, comodificação de tradições locais, crescente privatização da terra pelo capital extralocal etc.

A discussão acerca dos eixos de adensamento de urbanidades no rural continua em 2011, quando Rua passa a enxergar na forma axial e em qualquer outra que convier ao capital a expressão de uma produção neoliberal do espaço, “que estabelece usos diferenciados do espaço (urbano e/ou rural), fragmentando-o (desigualizando-o) e integrando-o a lógicas cada vez mais supralocais” (RUA, 2011, p. 4). Nesta publicação — na qual consta o mapa 1 desta tese —, Rua ainda associa os eixos referidos aos processos de transformação no padrão da renda fundiária e do

preço da terra, afirmando que as lógicas de uso do solo urbana e rural se misturam. Por fim, em 2013, Rua dá continuidade às reflexões de 2011, mas confere ainda mais peso ao processo de metropolização do espaço a sua análise, reforçando-o como viés explicativo das transformações verificadas no espaço rural.

As obras de Fourault-Cauët e Steck (2019), Davidovich (2000, 2001) e Rua (2002, 2007, 2011, 2013) já são capazes de nos dar uma perspectiva ampla sobre as possibilidades de ressignificação analítica do conceito de eixo por meio de sua associação dos eixos a processos diferentes daqueles que são o propósito das ações normativas. Todavia, podemos citar brevemente mais algumas obras que tratam de outros processos além dos já exemplificados, a fim de dar mais a conhecer a versatilidade que o conceito de eixo pode ter como conceito analítico utilizado para a melhor compreensão desses processos.

Elizete de O. Santos (2015), por exemplo, emprega a noção de *eixo de valorização da metrópole* para se referir a um processo ocorrendo em determinados espaços do setor sudeste da metrópole de Fortaleza (CE), polarizados pela “centralidade linear” (p. 71) da Avenida Washington Soares (Rodovia CE-040). Trata-se de uma concepção de expansão e valorização imobiliária associada a um consequente processo de segregação residencial e fragmentação do espaço metropolitano. Também tendo Fortaleza como empiria, Eudes Leopoldo (2015), por sua vez, fala em *eixos de expansão metropolitana*, mas afirma que alguns desses eixos também caracterizam outros processos, como: “dispersão industrial e portuária; difusão da especulação imobiliária com produção de conjuntos habitacionais e condomínios fechados [...]; ampliação do ‘setor residencial seletivo’⁵³ [...]; e a extensão das associações entre mercado imobiliário e turismo” (p. 130-131). Leopoldo afirma, ainda, num importante movimento de ressignificação analítica do conceito, que os eixos de expansão metropolitana são sustentados e fomentados “pelos grandes objetos metropolitanos que são capitais fixos promotores de dispersão das simultaneidades, fluxos, mobilidades e investimentos” (p. 132).

Diferentemente desses dois trabalhos, centrados na dinâmica metropolitana, a tese de doutoramento de Denizart da S. Fortuna (2006) discute questões ligadas ao agronegócio no Mato Grosso. O autor trabalha então com duas concepções atreladas a uma mesma espacialidade axial. A primeira que ele identifica é o eixo

⁵³ Em citação a Corrêa (1994, p. 26).

estruturado pela Rodovia BR-163 entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA) como um *eixo de escoamento e exportação da produção de soja*. Todavia, este mesmo espaço converte-se também em um *eixo de (re)ordenamento do território*, marcado pela imposição de territorialidades econômicas e controle de variados fluxos pelas grandes corporações de comercialização e transformação da soja.

Enquanto os exemplos acima elencados atribuem ao conceito de eixo um complemento que indica um processo, há outros pesquisadores que complementam “eixo” com um adjetivo propriamente dito. Neste sentido, destacam-se diversos trabalhos que tratam, numa escala urbana, de *eixos comerciais*, os quais listamos a seguir: a dissertação de mestrado de Marcus Vinicius M. de Souza (2009); um artigo de Zuzy dos R. Pereira e Janes S. da Luz (2011); dois artigos de Bruno Augusto de Souza e Janes S. da Luz (2012, 2017); e um capítulo de livro de Crislaine Motter e Vitor Ribeiro Filho (2017). Todas estas publicações têm como especificidade o fato de se nutrirem de uma conceituação originalmente analítico-científica de eixo comercial, elaborada por Haidine da S. B. Duarte (1974) com base na teoria dos lugares centrais de Walter Christaller. Para a autora (DUARTE, 1974, p. 86), os eixos comerciais são “ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes”. Embora não carregue o peso da necessidade de se desvencilhar das amarras das conceituações normativas, esse conceito toma o eixo como uma linha no espaço, o que representa um reducionismo conceitual, mesmo considerando a época em que Duarte (1974) escreve.

Um último exemplo a ser tratado aqui é a ressignificação analítica de eixo que Cássio A. de Oliveira (2019) procura fazer, mas por meio de uma tática atípica: combinar, no complemento a “eixo”, um adjetivo (“urbano”) e um processo (“aglomeração de atividades econômicas”). Sendo assim, Oliveira fala em *eixos urbanos de aglomeração de atividades econômicas*. Mesmo admitindo carecer de aprofundamento teórico e empírico (p. 29), o autor arrisca uma definição desses eixos como espaços intraurbanos orientados por vias componentes da rede urbana e que se caracterizam pela concentração “espontânea” (no sentido de não planejada) de unidades comerciais e de serviços, em razão do fácil acesso que essas vias permitem aos consumidores e usuários desses serviços.

Seria improdutivo continuarmos nos estendendo aqui sem avançar na discussão, trazendo à tona exemplos da segunda forma de ressignificação analítica do conceito de eixo. Esta forma, relembremos, busca dar novos significados aos próprios processos que servem como objetivo das ações planejadoras. Em suma, essas possibilidades de ressignificação analítica do conceito de eixo procuram, primeiro, subverter o sentido dos processos que o planejamento geralmente vincula a esse conceito; por exemplo, ampliando o sentido de desenvolvimento para abarcar as ideias de igualdade social, justiça espacial e proteção ambiental, já que no planejamento axial neoliberal o conceito de desenvolvimento tem uma conotação muito reduzida, praticamente restrita à dimensão do crescimento econômico. É apenas a partir dessa subversão que o conceito de eixo passa então a ser liberto do seu sentido normativo, podendo servir à compreensão analítica.

No Brasil, distingue-se muito claramente entre os perseguidores desta modalidade de ressignificação analítica um grupo de cientistas que cumpriu parte de sua formação acadêmica ou toda ela no Departamento de Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp), *campus* de Presidente Prudente (SP), notadamente em contato com Eliseu S. Sposito. As publicações desses pesquisadores se preocupam em ressignificar o conceito de *eixo de desenvolvimento* fortemente capturado pelas conceituações normativas e, uma vez ressignificado, mobilizá-lo para compreender a dinâmica econômica do estado de São Paulo. Esta dinâmica estaria marcada por alguns processos cuja manifestação material ocorreria ao longo de eixos, como desconcentração urbana e industrial, localização de empresas, metropolização, difusão de inovações, modernização de sistemas produtivos etc.

Eliseu S. Sposito (2007) conta que as primeiras aproximações a uma conceituação analítica de eixo de empreendidas pelo grupo datam do início do século XXI, a partir de publicações da dissertação de mestrado de Marcos K. Matushima (2001) e artigos dos dois em coautoria (MATUSHIMA; SPOSITO, 2002; SPOSITO; MATUSHIMA, 2002). Praticamente todos os trabalhos do grupo voltados para essa temática efetuam uma dedicada discussão sobre os múltiplos sentidos que se podem dar a “desenvolvimento” e outros conceitos associados antes de caracterizar o que seriam “eixos de desenvolvimento” e analisar, com base nesta interpretação, a empiria em que se apoiam. Além dos três trabalhos agora mencionados, outras publicações podem se enquadrar neste conjunto de produções do grupo: dois artigos de

Adilson Aparecido Bordo (2005, 2013), além de sua dissertação de mestrado (2006); dois artigos de Eliseu S. Sposito (2007, 2009); e a dissertação de mestrado de Cássio A. de Oliveira (2011).

O texto de Sposito (2007) é bastante ilustrativo dos debates costumeiramente promovidos por esses pesquisadores. Inicialmente, o autor passa por inúmeras visões diferentes acerca do que seria desenvolvimento, sem que explicitamente se filie a alguma, referenciando, por exemplo, Celso Furtado, Joseph Schumpeter, Neil Smith, Luiz Carlos Bresser-Pereira e Amartya Sen. Ao fim desse percurso, Sposito (2007) — bem como os demais autores do grupo — enxerga que o que se desenvolve nos eixos é principalmente um processo de desenvolvimento econômico. Todavia, sua interpretação sobre desenvolvimento econômico é mais ampla e complexa do que o modelo tradicionalmente propalado pelo planejamento axial neoliberal, já que Sposito considera as desigualdades e contradições inerentes a este processo. Sendo assim, os autores reconhecem que, ocasionalmente, os eixos podem se caracterizar mais como *eixos de crescimento econômico* do que como *eixos de desenvolvimento econômico*, especialmente quando não há, entre outros fatores, uma distribuição mais equalitária de renda (BORDO, 2005, 2006; SPOSITO, 2007, 2009; OLIVEIRA, 2011).

De todo modo, Sposito (2007) e os demais entendem que o desenvolvimento econômico baseado em eixos está relacionado à reestruturação produtiva recente, que exige uma organização mais flexível da produção, provocando novas lógicas de localização de plantas industriais, sedes de empresas etc. Essas mudanças, que almejam maior competitividade e lucratividade são possibilitadas e, ao mesmo tempo, fomentadas pela introdução e disseminação de inovações, pela modernização da gestão empresarial, das técnicas e dos equipamentos produtivos e pela formação de redes de firmas complementares. As cidades então são reforçadas como espaços preferenciais para o desenvolvimento econômico, interligadas por infraestruturas de ponta dispostas em eixos, como vias de tráfego em alta velocidade e redes modernas de comunicação e fibra ótica.

As obras citadas do referido grupo compartilham a mesma matriz teórica para a conceituação do que seriam eixos de desenvolvimento. Trata-se de um raro livro do espanhol José Luis Sánchez Hernández, intitulado “*El eje Irún–Aveiro: geografía de un eje de desarrollo*” (“O eixo Irún–Aveiro: geografia de um eixo de

desenvolvimento”)⁵⁴ e publicado em 1998. Neste livro (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998) e em um artigo anterior (1996), Sánchez Hernández elenca onze aspectos essenciais que permitem distinguir os eixos de desenvolvimento. Estes aspectos são então verificados pelos pesquisadores brasileiros com relação aos eixos específicos que lhes servem de empiria, a fim de enunciar suas características fundamentais e afirmá-los enquanto verdadeiros eixos de desenvolvimento (MATUSHIMA; SPOSITO, 2002; BORDO, 2006, p. 105-116, 2013, p. 19-27).

A respeito das propostas teóricas recentes para conceituar analiticamente “eixo de desenvolvimento”, aliás, ainda não tem aparecido outra que contenha a profundidade do que foi trabalhado por José Luis Sánchez Hernández (1996, 1998). O autor (1996, p. 663-664) conta que a pergunta “o que é um eixo de desenvolvimento?” lhe surgiu durante seus estudos doutorais, entre 1989 e 1994, como consequência óbvia de seu problema de pesquisa, que indagava se o corredor viário, urbano e industrial que põe em comunicação Irun e Aveiro seria um eixo de desenvolvimento. Na ocasião, ele afirma ter se deparado com uma grande escassez de obras que buscassem efetivamente conceituar “eixo de desenvolvimento”, apesar do uso crescentemente difundido do termo a partir da década de 1980. Reconhece apenas esse esforço no artigo já mencionado de Pierre Pottier (1963) e um livro de Gonzalo Sáenz de Buruaga, de 1969, mas os classifica como referências distantes e imprecisas. Quanto a trabalhos mais recentes, Sánchez Hernández identifica apenas definições muito concisas.

Em razão disso, Sánchez Hernández empreendeu uma revisão bibliográfica que revelou três elementos básicos dessa “realidade econômico-territorial de morfologia linear que se convencionou de chamar *eixo de desenvolvimento*” (1996, p. 664). O primeiro elemento seriam as *infraestruturas de transporte* que viabilizam o acesso às unidades produtivas, especialmente as rodoviárias e ferroviárias, mas entendendo que outras infraestruturas geram vantagens adicionais. O segundo, os diferentes *fatores locacionais das indústrias*, os quais regeriam a lógica de sua distribuição espacial conforme as estratégias empresariais. Por fim, o terceiro elemento básico de um eixo de desenvolvimento seriam os *núcleos urbano-industriais*, marcados pelo oferecimento de economias de aglomeração e pela concentração das forças dominantes do que o autor chama de sistema econômico-territorial (p. 664).

⁵⁴ Irun é uma cidade espanhola localizado na Comunidade Autônoma do País Basco, na fronteira com a França, e Aveiro é uma cidade pertencente à Região do Centro de Portugal.

Sánchez Hernández (1996) estrutura sua conceituação, então, por meio de uma visão sistêmica, que define “o eixo de desenvolvimento como a entidade econômico-territorial resultante da interação entre os três elementos citados e entre seus atributos” (p. 664). Um dos atributos se relaciona a concepção de que as vias de transporte *reduzem os custos e os tempos de deslocamento*, o que incentivaria maiores trocas entre os agentes econômicos e uma exploração mais eficiente e produtiva de vantagens comparativas e especializações produtivas (p. 664).

Outro atributo dos eixos de desenvolvimento para Sánchez Hernández (1996, p. 664-665) é a ideia de que os eixos são *atrativos para grandes empresas*, interessadas em estabelecer operações em grande escala valendo-se de corredores viários modernos que lhes facilitem o acesso a recursos e mercados, mas também para empresas pequenas e médias, devido à grande concentração dos fatores locais considerados ideais, o que reduziria as incertezas dessas firmas quanto ao local de instalação. Além disso, grandes corporações poderiam desenvolver estratégias de divisão do trabalho dentro do próprio eixo, estabelecendo determinados setores da produção onde eles podem melhor aproveitar certas vantagens locais. Eventualmente, isso poderia gerar para certos corredores uma associação entre eles e um perfil industrial próprio, em decorrência de apresentarem alguns fatores mais favoráveis a dados setores e menos a outros.

Um terceiro atributo dos eixos de desenvolvimento giraria ao redor da *demandada de transporte gerada pelos núcleos urbano-industriais* (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1996, p. 665). Estes núcleos, historicamente compreendidos como polos de crescimento econômico, necessitam fazer deslocar as mercadorias que produzem ou de que precisam, de modo que a presença das infraestruturas de transporte componentes dos eixos favorecerá isso. Por outro lado, a possível existência de deseconomias de aglomeração dentro desses núcleos pode ocasionar a realocação de parte da população e das atividades econômicas para ao longo das principais vias de transporte, podendo gerar, por exemplo, *corredores fabris*.

Para Sánchez Hernández (1996, p. 664-665), cada desses três atributos se relaciona a uma faceta de um processo de hierarquização espacial que privilegia os eixos do ponto de vista econômico. O primeiro atributo estaria, então, relacionado a uma concepção de *centralidade territorial* das vias de transporte; o segundo, a uma *centralidade locacional* permitida pela concentração de fatores vantajosos de localização industrial; e o terceiro, a uma *centralidade funcional* exercida pelos

núcleos urbano-industriais como os principais elementos orientadores da estrutura territorial. A partir dos elementos e dos atributos dos eixos de desenvolvimento, Sánchez Hernández (1996, p. 665-667) enumera onze propriedades distintivas de um eixo de desenvolvimentos, as quais constituem o cerne de sua abordagem teórico-conceitual e que são recorrentemente citadas pelos pesquisadores brasileiros mencionados. Reproduzimos, abaixo, o excerto em que o autor lista essas propriedades:

- *Primeira*: o eixo de desenvolvimento como conjunto de vias de transporte que concedem acessibilidade aos fatores de localização industrial, estimulando seu desenvolvimento e sua introdução nos circuitos de produção e comercialização.
- *Segunda*: o eixo de desenvolvimento como redutor da incerteza nas decisões de localização, o que supõe um atrativo locacional adicional para as empresas que não podem custear estudos prévios de localização e a escolhem mediante condutas imitativas.
- *Terceira*: o eixo de desenvolvimento como feixe ou conjunto de vias de transporte pontuadas por núcleos urbano-industriais que lhe conferem continuidade como corredor e observam, normalmente, uma disposição ordenada.
- *Quarta*: o eixo de desenvolvimento como resposta e como incentivo para a demanda de transporte emanada dos núcleos urbano-industriais, que se reflete em uma densa corrente de circulação de mercadorias.
- *Quinta*: o eixo de desenvolvimento como canal concentrador de oferta e de alto nível de serviço de transporte, devido aos mecanismos de regulação da oferta se guiarem habitualmente pelo critério de satisfação da demanda, de modo que os espaços mais desenvolvidos disponham das melhores infraestruturas de comunicações.
- *Sexta*: o eixo de desenvolvimento como cenário privilegiado para a difusão de inovações, consequência direta da presença regular de núcleos urbano-industriais.
- *Sétima*: o eixo de desenvolvimento como sucessão de centros e periferias funcionais, na medida em que se estabelecem relações de dependência hierárquica entre os focos mais industrializados e suas áreas tributárias próximas.
- *Oitava*: o eixo de desenvolvimento como suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva e industrialização difusa, emanados dos núcleos congestionados ou da iniciativa local, estimulada pela possibilidade de acessar com rapidez e baixos custos amplos mercados de bens e fatores.
- *Nona*: o eixo de desenvolvimento como unidade territorial dotada de uma base econômica própria derivada da agregação da centralidade territorial, locacional e funcional. Esta agregação conduz à consagração do modelo territorial anisotrópico, no qual os grandes corredores viário-industriais articulam o espaço em detrimento das áreas menos acessíveis e desenvolvidas.
- *Décima*: o eixo de desenvolvimento como síntese dos elementos do sistema de transporte, segundo o modelo de [Michael E.] Eliot Hurst⁵⁵. Intensa demanda, elevada oferta, alta densidade de fluxos de mercadorias, nível de serviço adequado e atenção continuada por parte das políticas de transporte são fenômenos que se reúnem no eixo de desenvolvimento, que se converte assim em âmbito oportuno para a compreensão global do fenômeno do transporte e para seu planejamento integral.

⁵⁵ Em citação a obra de 1973.

- *Décima-primeira*: o eixo de desenvolvimento como instrumento e objeto de política regional. A relação de elementos integrantes do eixo de desenvolvimento evoca de imediato os âmbitos habituais de intervenção do Estado no desenvolvimento regional: dotação de infraestruturas, estímulos para o desenvolvimento da indústria e medidas de ordenamento territorial relacionadas com a infraestrutura do sistema de assentamentos. De fato, as tendências mais recentes na política territorial privilegiam a análise e a intervenção em termos de corredores e eixos de desenvolvimento, uma vez que a reestruturação produtiva, a globalização das atividades econômicas e a progressiva integração supranacional favorecem a dissolução das unidades de análises tradicionais (a comarca⁵⁶, a região, o Estado) e estimulam a adoção de outros enfoques, de outras formas de aproximação à dimensão espacial dos processos econômicos. (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1996, p. 165-167)

Sánchez Hernández (1996, p. 167) procura concluir suas considerações teórico-conceituais sobre os eixos de desenvolvimento elucidando as relações que ele pode estabelecer com seu entorno. Segundo o autor, em uma *dimensão territorial*, o eixo, em virtude de formar uma cadeia de cidades, é suprarregional, refletindo as diferentes regiões que atravessa. Por sua vez, em uma *dimensão temporal*, o eixo de desenvolvimento sofre transformações que geralmente apontam para o incremento de seu peso relativamente às áreas que o circundam. Além disso, numa *dimensão institucional*, os eixos de desenvolvimento tendem a se tornar o objeto de intervenções planejadoras, as quais podem aproveitá-lo para induzir desenvolvimento regional e equilíbrios espaciais. O autor ilustra e sintetiza sua visão sistêmica sobre os eixos de desenvolvimento com o auxílio da figura 3.

Nos tempos recentes, além de José Luis Sánchez Hernández (1996, 1998), outros pesquisadores espanhóis têm preparado, especialmente no âmbito científico da geografia no país ibérico, um terreno um pouco mais fértil para a reflexão teórico-conceitual analítica sobre eixos. Já em 1997, o XV Congresso de Geógrafos Espanhóis dedicou todo um grupo de apresentações ao tema dos *eixos de crescimento espacial*, fomentando um profícuo debate sobre eixos como espacialidades emergentes diante da aceleração das transformações econômicas verificadas na virada do século.

Nas atas deste evento, é de se destacar um artigo publicado por María Pilar Alonso Logroño (1997), que traz uma discussão fundamental sobre *espaços emergentes de caráter axial* como consequência de processos de difusão. A autora percebe que novos padrões de organização do território estavam surgindo em resposta

⁵⁶ Na Espanha, país do autor do trecho citado, as comarcas são divisões territoriais delimitadas por atributos de certa homogeneidade físico-natural ou sociocultural.

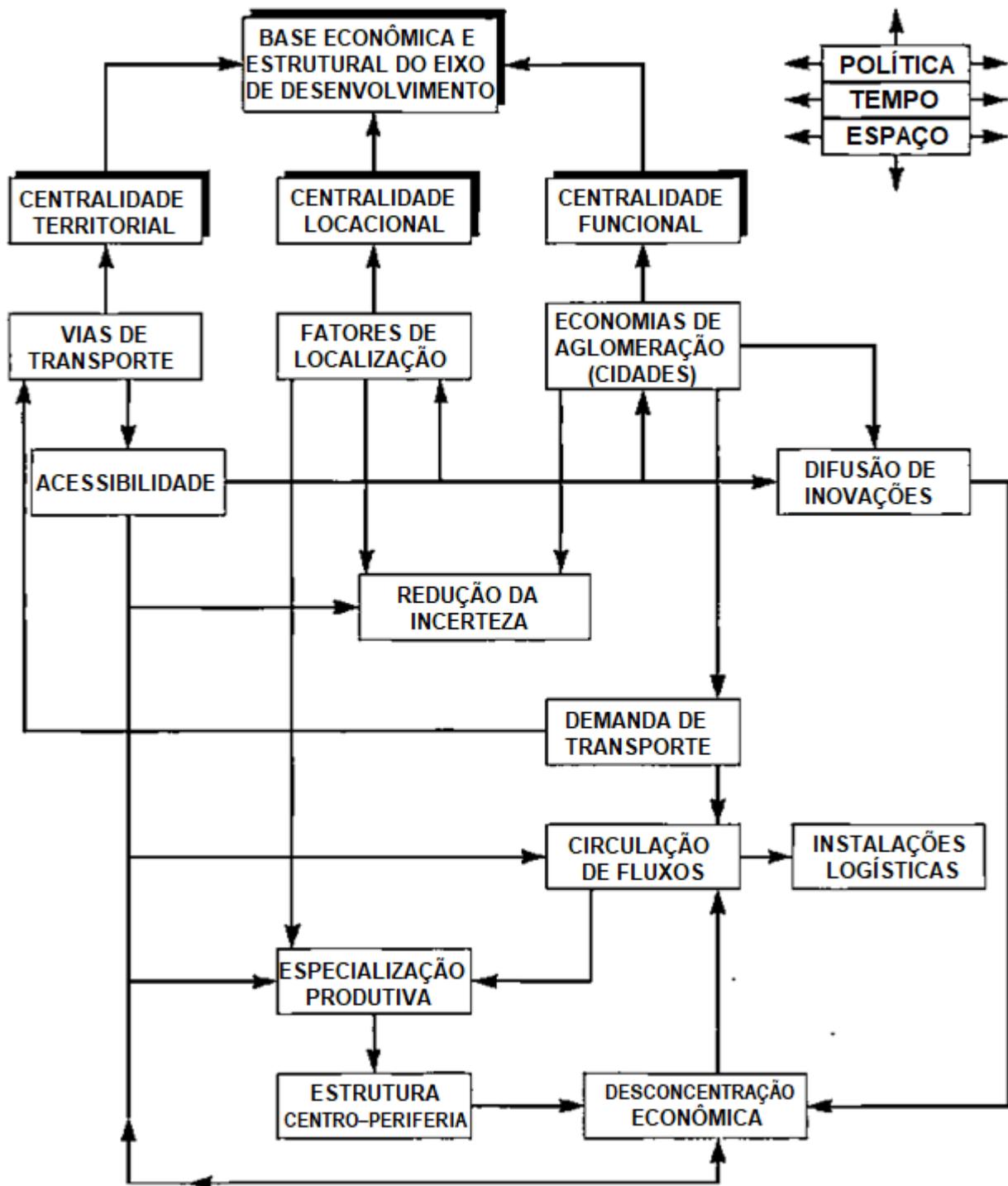


Figura 3: Esquema de organização sistêmica da proposição conceitual de “eixo de desenvolvimento” por José Luis Sánchez Hernández — Fonte: Sánchez Hernández (1996, p. 666), traduzido e adaptado.

à reestruturação produtiva, em espaços que até então não apresentam protagonismo na cena econômica. “Um desses modelos se reflete na formação de eixos dinâmicos, que apresentam como traço comum uma boa interconexão e que, além disso, conseguem atrair investimentos industriais que melhoram a situação econômica dos espaços afetados.” (p. 855) Alonso Logroño identifica essas espacialidades axiais

em diferentes escalas. Na escala continental, menciona a formação da Banana Azul ou Dorsal Europeia, um eixo que abrange diversas áreas urbanas da Europa Ocidental e concentra alto número de grandes indústrias. Na escala nacional, fala do Eixo Mediterrâneo, do Eixo do Rio Ebro e do Eixo Irun–Aveiro. Por sua vez, na escala local, ela identifica a formação de corredores industriais nos arredores das cidades.

De acordo com Alonso Logroño (1997, p. 856), três aspectos da reestruturação produtiva, os quais se relacionam entre si, explicam a proliferação de espacialidades axiais. O primeiro aspecto é o da *inovação*, que permite que as empresas enfrentem menos constrangimentos ao definirem seu local de instalação, graças à disseminação, por exemplo, dos sistemas informacionais, que diminuem o peso da proximidade geométrica entre as organizações cooperantes. Isso pode promover processos de dispersão e desconcentração geográfica das atividades econômicas, o que é também facilitado pelas significativas dispensas de mão de obra pouco qualificada que essas inovações possibilitam.

Outro aspecto, diretamente relacionado, é o da *desconcentração da produção*, que passa a poder ser subdividida em diferentes fases, com cada sendo realizada em um estabelecimento e lugar diferente. Nessa reorganização da produção, muitas grandes empresas recorrem à subcontratação, o que também favorece a dispersão espacial. Sendo assim, a reestruturação produtiva alterou os fatores locacionais clássicos, enviando as plantas fabris intensivas em trabalho para espaços periféricos, mas mantendo a centralização das atividades de mando, gestão, alta tecnologia e pesquisa nos grandes centros urbanos. De qualquer maneira, essa desconcentração de empresas não é homogênea, mas privilegia espaços específicos que lhes permitam boas condições de acessibilidade, como os eixos de comunicação (ALONSO LOGROÑO, 1997, p. 856-857).

O terceiro aspecto mencionado por Alonso Logroño (1997, p. 857) é o da *transnacionalização produtiva*, que transcendem as fronteiras anteriormente rígidas dos Estados nacionais, organizando a produção em uma rede que aciona coordenadamente diferentes localidades pelo globo. Este processo se combina à desconcentração produtiva em uma escala ainda mais ampla, permitindo inclusive o deslocamento de determinados setores dentro de empresas para outros países, inclusive aqueles tradicionalmente marginalizados, se assim lhes convier.

Considerando esses aspectos em conjunto, Alonso Logroño (1997, p. 858) identifica que em alguns territórios seletos intensifica-se a difusão do crescimento pela emergência de vários novos fluxos econômicos entre os espaços em que se localizam as atividades produtivas. Esses fluxos conformam-se, portanto, em eixos apoiados na existência de redes de comunicação e de centros urbanos, de modo que os eixos podem então serem interpretados como respostas espaciais às transformações induzidas pela reestruturação produtiva.

Um eixo de desenvolvimento se conformará quando exista, no espaço sob sua influência, um adensamento de seu tecido produtivo, técnico, demográfico e social, aproveitando-se tudo isso da presença de boas redes de comunicação. Porém, um eixo de desenvolvimento nunca se consolida somente com uma boa infraestrutura de comunicação. Se as vias de comunicação que ligam países, regiões e áreas urbanas têm mais possibilidades de criar economias abertas, atrair localização de empresas e potencializar o crescimento econômico sobre elas, é aí então quando se pode falar da conformação de eixos de desenvolvimento, como espaços emergentes. (ALONSO LOGROÑO, 1997, p. 858).

O artigo de Alonso Logroño (1997), embora fale em *eixos de crescimento* e *eixos de desenvolvimento*, por exemplo, é um raro exemplo de publicação que, acima de tudo, procura dar aportes significativos à conceituação analítica de *eixo de modo geral*. A autora os identifica como produtos espaciais de transformações sociais marcantes, de modo que o conceito de eixo permite elucidar o movimento percebido do real. Sua abordagem não parte dos eixos como instrumentos de planejamento e nem chega a eles; por isso mesmo é uma legítima expressão de um conceito analítico.

Outros pesquisadores também se dedicaram a falar sobre eixos no XV Congresso de Geógrafos Espanhóis, entre os quais podemos citar alguns. Eugenio Climent López (1997) trata de *eixos de crescimento industrial* na comunidade autônoma espanhola de Aragão (Espanha), apontando-os como um dos fatores do dinamismo industrial recente da região. Juan Ignacio Plaza Gutiérrez (1997) analisa os eixos como espaços de desenvolvimento nas regiões interioranas da Espanha, percebendo tendências de desconcentração econômica em direção a espaços emergentes, mas também as contradições desse desenvolvimento, provocando a periferação de dadas áreas. José Luis Sánchez Hernández (1997), por sua vez, aproveita seu próprio ferramental teórico conceitual para justificar a denominação do corredor viário Irun–Aveiro como um *eixo de desenvolvimento*.

Um quarto autor, Víctor Peñas Sánchez (1997), promove uma ressignificação intrigante do conceito de *corredor*. Sua concepção envolve considerar o “corredor

como um espaço linear de acumulação de entornos produtivos perfeitamente comunicados entre si por sistemas de comunicação de alta qualidade” (p. 929). Entendidos como espaços emergentes periurbanos e estruturados longo das principais rotas de transporte, Peñas Sánchez atribui aos corredores a função denexo entre os polos e os eixos de desenvolvimento. A teorização que o autor procura empreender, no entanto, é confusa e o corredor parece apenas representar o mesmo que um eixo, mas somente identificável numa escala mais restrita. De todo modo, parece que a proposta se perdeu no curso do tempo, não tendo sido ainda retomada.

Além do congresso supracitado, os cientistas espanhóis ocupados com a problemática espacial também produziram outras publicações sobre eixos que valem menção. José Villaverde Castro e Patricio Pérez González (1996, p. 63-64), por exemplo, consideram algumas definições da economia regional acerca de *eixos de desenvolvimento* e edificam sobre elas. Segundo os autores, para que certos espaços possam ser qualificados como eixos de desenvolvimento, eles devem cumprir alguns requisitos. Eles devem ser compostos por várias unidades territoriais, como comarcas, províncias ou regiões maiores, a depender da escala, mas que sejam próximas entre si. Além disso, a estrutura produtiva desses territórios precisa apresentar alguma similaridade ou complementaridade na cadeia de valor e o conjunto como um todo deve ter representatividade e dinamismo em relação ao país em que se localiza. Ademais, é necessário que haja forte articulação entre as unidades que formam o espaço em questão e que os graus de urbanização e de ruralização não sejam muito variáveis entre as frações deste espaço. É curioso ainda notar que os autores, embora sejam economistas, não se restringem à ideia de que só existiriam eixos de desenvolvimento:

Naturalmente, se uma série de unidades espaciais cumprissem com a maioria dos requisitos mencionados, mas não cumprissem com o relativo ao dinamismo econômico, *o grupo em questão poderia ser caracterizado também como eixo, ainda que, neste caso, não seria como eixo de desenvolvimento*; especificamente, se o conjunto espacial examinado crescesse a um ritmo inferior ao da média nacional, então a área em questão poderia ser considerada como eixo de declínio ou, mais comumente (e seja qual for seu peso na economia nacional), como uma zona em retração. (VILLAVERDE CASTRO; PÉREZ GONZÁLEZ, 1996, p. 64, grifo nosso)

Falando agora de uma geógrafa, Inmaculada Caravaca Barroso (1998) trata os *eixos de crescimento* como um dos “novos espaços ganhadores e emergentes”, principalmente com uma revalorização da importância das infraestruturas de transporte e comunicação. Para ela (p. 18-19), os eixos se formam em decorrência de

processo de difusão axial de atividades econômicas, ao longo de vias que unem aglomerações urbanas significativas ou que as unem a outros espaços emergentes. Esse processo guarda íntima relação com o interesse do capital em estabelecer localização onde encontre elevada acessibilidade, de preferência sobre corredores de transporte multimodal. Além disso, Caravaca Barroso também é partidária da concepção de que os eixos de crescimento podem se estabelecer em distintas escalas. O quadro 2, apresentado originalmente pela autora (p. 14), resume algumas características dos espaços que ela considera como ganhadores e emergentes: as regiões urbanas, os meios inovadores, os distritos industriais e os eixos de crescimento.

Outro autor que trabalha com essa perspectiva de espaços emergentes é Plaza Gutiérrez (2000), referindo-se a *eixos territoriais de desenvolvimento*. Segundo ele (p. 114-115), é preciso conceber esses eixos ante um referencial duplo. Primeiramente, eles revelam as mudanças ocasionadas pela reestruturação produtiva e o consequente processo de desconcentração da atividade industrial que se processou, dando então relevância a novos espaços em certa substituição à dada aos espaços industriais tradicionais. Por outro lado, os eixos de desenvolvimento, enquanto territórios emergentes, se tornam um conceito e um instrumento fundamental para interpretar as reestruturações espaciais em curso e suas consequências econômicas, políticas, sociais etc.

Miguel Pazos Otón e María Pilar Alonso Logroño (2009) promovem um importante avanço nas concepções analíticas sobre os eixos ao salientarem sua heterogeneidade interna. Segundo eles (p. 98), a literatura científica ou normativa que reforça os eixos como territórios coesos com amplo dinamismo econômico esconde notáveis contrastes entre os espaços que os compõem. Muitas vezes, a raiz dessa aparente coesão está nos indicadores quantitativos utilizados para examinar esses conjuntos territoriais, os quais, de maneira agregada, costumam oferecer a impressão de um desenvolvimento estável e generalizado. “Pode-se afirmar que a diversidade e a heterogeneidade interna de um território são sacrificadas por razões metodológicas, com a finalidade de poder realizar uma análise em um contexto espacial mais amplo.” (p. 98)

Os eixos, portanto, geralmente apresentam maior dinamismo econômico, demográfico, social etc. nas áreas consideradas como seus nós — ainda que, sabemos, esses nós possuam, dentro de si próprios, espaços com baixo dinamismo e outros até em retração —, tais como os principais aglomerados urbano-industriais.

Quadro 2: Caracterização dos “novos espaços ganhadores e emergentes” segundo Inmaculada Caravaca Barroso — Fonte: Caravaca Barroso (1998, p. 14), traduzido e adaptado.

	Regiões urbanas	Meios inovadores	Distritos industriais	Eixos de crescimento
Fatores de competitividade	<ul style="list-style-type: none"> • Conexão dos principais fluxos • Nós que organizam o espaço de redes • Concentração do poder 	<ul style="list-style-type: none"> • Caráter estratégico da inovação • Clima empresarial, social e institucional favorável • Criação de conhecimentos • Desenvolvimento de sinergias 	<ul style="list-style-type: none"> • Clima empresarial, social e institucional favorável • Concorrência junto com cooperação • Economias externas à empresa e internas ao distrito 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestruturas de transportes multimodais • Difusão linear do crescimento • Redes lineares de núcleos
Atividades e funções dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Indústrias neotecnológicas e tradicionais • Serviços avançados e banais • Funções de comando 	<ul style="list-style-type: none"> • Indústrias neotecnológicas • Pesquisa e desenvolvimento • Serviços avançados 	<ul style="list-style-type: none"> • Pequenas indústrias tradicionais • Serviços à produção • Economia submersa 	<ul style="list-style-type: none"> • Indústrias neotecnológicas e tradicionais • Serviços • Funções de direção, pesquisa, gestão, controle
Tipos de empregos predominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Muito qualificado e precário 	<ul style="list-style-type: none"> • Muito qualificado 	<ul style="list-style-type: none"> • Precário • Autoemprego • Grande mobilidade laboral 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualificado e precário
Incorporação de novas categorias conceituais	<ul style="list-style-type: none"> • Cidade informacional (M. Castells) • Cidade global (S. Sassen) • Cidade planetária (R. Reich) • Metrópole transnacional (H. K. Cordeiro) • Regiões que ganham (G. Benko; A. Lipietz) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rede de inovação (R. Camagni) • Distrito tecnológico (M. Storper) • Região inteligente (R. Florida) 	<ul style="list-style-type: none"> • Distrito industrial (G. Becattini) • Sistema produtivo local e área-sistema frente a áreas de especialização produtiva (G. Garofoli) 	<ul style="list-style-type: none"> • Linearidade do crescimento • Crescimento em filamentos (La Bras)
<ul style="list-style-type: none"> • Ilhas no arquipélago mundial (P. Veltz) • Zonas luminosas que se destacam frente às opacas (M. Santos) 				

Em contrapartida, vastas áreas estagnadas ou em decadência, geralmente entre dois nós, são incluídas por contiguidade dentro dos limites dos eixos (PAZOS OTÓN; ALONSO LOGROÑO, 2009, p. 98). Pazos Otón e Alonso Logroño sugerem que o exame da mobilidade laboral auxilia na constatação das desigualdades espaciais que caracterizam o espaço interno dos eixos. Quanto à mobilidade de mercadorias que também caracteriza os eixos, os autores afirmam que tem se tornado cada vez mais

difícil examiná-las como indicadores de uma dinâmica intra-axial, já que os fluxos entre produção e demanda estão crescentemente globalizados (p. 97-98).

Em alguns casos, a heterogeneidade dos espaços identificados como eixos é tão grande que se torna impossível identificar elementos de coesão suficientes para continuar enxergando nesse conjunto de espaços uma unidade territorial. A esta conclusão chega, por exemplo, José María Serrano Martínez (2012) em relação à porção espanhola do chamado Arco Mediterrâneo, que abrange o litoral banhado pelo mar homônimo. Ainda que sugira que, no futuro, é provável que este arco venha a se tornar um verdadeiro eixo de desenvolvimento, o autor assevera que a ausência atual de continuidade adequada entre as infraestruturas viárias e a parca integração entre os núcleos urbanos distancia este espaço da conceituação de eixo, assemelhando-o mais a um “arquipélago fragmentado” (p. 87).

Um último autor espanhol que traremos aqui é Rubén Camilo Lois González (2004), a respeito do processo de urbanização e da utilidade do conceito de *eixo urbano*. Primeiramente, este pesquisador define o que entende por eixo e passa por algumas conceituações de colegas espanhóis e portugueses. Para ele:

Um eixo é um espaço relativamente grande, conectado por uma via de comunicação de alta capacidade tal qual uma autoestrada ou uma ferrovia de alta velocidade, onde se reúnem a população e a atividade econômica, que aproveita ao máximo tanto uma rede urbana preexistente quanto a melhoria considerável nas condições de acessibilidade na área. Um eixo é um espaço complexo com uma proliferação de cidades e centros urbanos de diferentes tamanhos.⁵⁷ (LOIS GONZÁLEZ, 2004, p. 286)

Lois González (2004, p. 287-291), então, procura estabelecer critérios definidores para o espaço que ele identifica como um eixo urbano atlântico galego-português. Resulta disso cinco traços definidores, os quais embora estejam voltados para descrever a empiria sobre a qual o autor se debruça, nós acreditamos que possam ser generalizados como aspectos básicos de diversos outros eixos urbanos ou, como preferiríamos, eixos de urbanização. Além das características gerais dos eixos que o autor comenta (ver citação acima), os eixos urbanos especificamente se caracterizariam por apresentar: grande número de cidades, em conjunto com suas aglomerações urbanas, dispostas em eixo; concentração populacional elevada em consequência da urbanização intensa; bons fatores para a localização de empresas; expressiva intensificação das trocas entre os espaços do eixo; e alta mobilidade populacional entre esses espaços.

⁵⁷ Em citação a Méndez (1996) e Alonso Logroño (1996).

Em nossas pesquisas, o cenário espanhol foi o que se mostrou mais frutífero em relação às conceituações analíticas de eixo, revelando maior autonomia dos cientistas em propor avanços teórico-conceituais sem as amarras das definições cristalizadas pelo planejamento territorial, diferentemente do que costuma ocorrer no Brasil, onde as definições normativas predominam até no meio científico. É claro que essas pesquisas ficam limitadas aos idiomas conhecidos pelo autor desta tese, mas elas conseguem dar um panorama de como os eixos têm sido trabalhados em outros lugares. A literatura científica em língua inglesa, por exemplo, é muito escassa com relação à discussão conceitual recente acerca dos eixos ou dos corredores, mas teve bastante importância nas conceituações originais. Em francês, algumas obras mais atuais têm ido na direção de ressignificar analiticamente principalmente o conceito de corredor. Fau (2019b) dá algumas indicações de caminhos, mas Debrie e Comtois (2010) se aprofundam mais nisso.

De acordo com eles (DEBRIE; COMTOIS, 2010, p. 129), um *corredor de transporte* combina componentes materiais e imateriais. Entre os primeiros, estão as infraestruturas e os equipamentos de transporte e telecomunicações. Os demais dizem respeito ao capital, aos conhecimentos, à mão-de-obra e aos recursos que são mobilizados pelas infraestruturas materiais e para elas. Definir analiticamente os limites de um corredor, aliás, é uma tarefa sempre dependente da metodologia utilizada e dos indicadores aos quais dar destaque. Debrie e Comtois (p. 128) listam, entre algumas mais usadas atualmente, desde modelos gravitacionais, estudos de oferta e de demanda, análise multicritério até abordagens baseadas na geografia histórica. De todo modo, a coesão do corredor tende a ser garantida pela concentração de determinadas atividades ao longo de espacialidades axiais se comparada ao grau de concentração das demais áreas.

O corredor é, enfim, dinâmico por sua própria natureza. O transporte é uma demanda derivada das atividades econômicas que necessitam da adição de valor gerada pelos serviços de transporte. Numerosos autores demonstram que o dinamismo de um corredor está em função das condições de transporte e das condições de mercado, de suas evoluções respectivas e de seus impactos mútuos.⁵⁸ Um corredor é, portanto, uma sequência de atividades de distribuição que dão suporte a um grande conjunto de funções no seio de uma região urbana, ou, dito de outra maneira, um eixo logístico integrado.⁵⁹ Mais globalmente, ele é um conjunto de serviços, de procedimentos, talvez de políticas sobre um eixo que liga dois pontos entre si.⁶⁰ (DEBRIE; COMTOIS, 2010, p. 129)

⁵⁸ Em citação a Amjadi e Winters (1997), Bender (1997) e Lakshmanan e Anderson (1999).

⁵⁹ Em citação a Rodrigue (2004).

⁶⁰ Em citação a Arnold (2006).

Na concepção de Debrie e Comtois (2010, p. 129-130), a organização de um corredor se baseia em três fatores. O primeiro é sua capacidade de fluxos, que depende da qualidade e da diversidade das opções que compõem sua infraestrutura física, bem como da possibilidade de haver intermodalidade. O segundo fator é a continuidade das redes de transporte, isto é, a comunicabilidade das vias entre si. O terceiro fator, por sua vez, é sua fluidez, ou seja, a estabilidade da frequência e da regularidade dos fluxos, sem que sejam interrompidos constantemente ou de forma imprevista.

Para complementar, Debrie e Comtois (2010, p. 130) dizem que muitas interpretações diferentes do conceito de corredor se referem à ideia de que os corredores não são só derivados dos processos socioeconômicos, mas que também determinam ou ao menos condicionam a forma e o desenvolvimento do espaço e desses processos, especialmente nas regiões que atravessam. Além disso, os autores comentam que a linearidade que está presente em quase todas as conceituações de corredor é contestada por alguns pesquisadores, que preferem adotar a metáfora de um esqueleto⁶¹, para que não se deixe de lado os componentes da rede que não estejam estritamente dispostos em uma configuração linear.

Assim como em diversas outras ocasiões nesta tese, mais e mais exemplos de uma literatura científica cada vez maior sobre eixos e corredores poderiam ser elencados. No entanto, é preciso saber a hora de parar, pois nossa intenção é compreender esses exemplos em relação a um todo em movimento, que nos indicará o devir histórico do conceito de eixo. O que efetuamos até aqui, especialmente neste item, mas, de certa maneira, também no item 3 como um todo, foi procurar compreender a complexidade horizontal do conceito de eixo nos momentos mais recentes. É claro que a este processo predominantemente sincrônico, empreendemos investigações diacrônicas para elucidar ao menos o contexto e o desenvolvimento mais imediato de determinadas conceituações, sem os quais não faria sentido mencioná-las.

Sendo assim, os pequenos movimentos de vaivém realizados até o momento já são capazes de nos indicar uma resposta à pergunta que nos fizemos no título da

⁶¹ O texto original, em francês, fala em “*armature*”, mas é muito difícil traduzir esta palavra. A melhor opção talvez seria “armação”, no sentido de um conjunto de peças conectadas que sustentam um todo, mas é preciso sempre explicar o significado, pois a palavra tem vários. “Quadro” não comunica a mesma ideia, pois passa a impressão de que a sustentação ocorre por fora (pela “moldura”). “Estrutura”, por sua vez, é uma categoria muito utilizada nas ciências sociais e seu emprego aqui causaria mais confusão do que traria clareza. Sendo assim, optamos por “esqueleto”. Em tempo, “armadura” não é uma tradução correta, porque é um falso cognato.

presente seção. Afinal, os conceitos de eixo nos trabalhos científicos recentes seriam reproduções ou ressignificações? Como quase sempre nas ciências humanas e sociais, porém, a resposta não é exata. Os sentidos normativos do conceito de eixo elaborados e propagandeados pelas esferas do planejamento territorial ganharam notoriedade e popularidade. Por isso, adentraram a esfera científica arrombando a porta, de modo que muitos pesquisadores só tomaram conhecimento do conceito a partir deste primeiro contato. Isso levou a uma grande maioria de pesquisas que internalizam as significações normativas, reproduzindo-as. Esquivar-se desses sentidos não é uma tarefa fácil — nem absolutamente necessária dependendo das pretensões de cada trabalho científico —, mas é possível. Diversas táticas têm sido mobilizadas por cientistas para ressignificar o conceito de eixo, transformando-o em um verdadeiro conceito analítico. A propósito, exemplos de todos esses casos são encontrados ao redor do mundo.

Apesar desses esforços, ainda notamos que são raras as proposições teórico-conceituais preocupadas em ressignificar o conceito de eixo na sua forma pura. Geralmente elas buscam a ressignificação de conceitos como “eixo de desenvolvimento”, “eixo de crescimento”, “eixo urbano”, entre outros. Elaborar conceituações mais gerais e amplas de “eixo” é um desafio ainda de pé, e poucos investigadores e estudiosos têm se proposto a enfrentá-lo. Nós ensaiamos algo nesse sentido em trabalhos anteriores — notadamente em Bartholomeu (2017) —, mas falaremos disso apenas no fim do item 5.2, quando tratarmos de algumas possibilidades em aberto para o devir conceitual de eixo. Ainda há um caminho a percorrer até lá.

4.2. Eixo como um conceito da prática: compreendendo seus sentidos socioespaciais hoje e ontem

Continuando nossas investigações sobre o eixo como conceito normativo, conceito analítico e conceito da prática, ainda nos falta dedicação a esta última modalidade. Para que possamos entender os aspectos que mudam ou que permanecem iguais ao longo do tempo em conceitos da prática, precisamos nos despir de um preconceito ocasionalmente inconsciente, mas pernicioso, que relaciona os conceitos unicamente a saberes formais, como a filosofia, a ciência ou as técnicas. Como já falamos no item 1, muito aproveitamos se percebemos os conceitos como

concepções da intersubjetividade humana, instrumentalizadas para a interpretação e a comunicação do que se experimenta no mundo. Considerando essa amplitude, a trajetória dos conceitos revela-se abarrotada de conflitos em torno de seus sentidos, cuja produção é sempre histórica e geograficamente situada, porém nunca exclusiva desses saberes formais.

De todo modo, é preciso fazermos um alerta para que não sucumbamos novamente ao preconceito sobre o qual falamos. Quase no fim do item 2.1, escrevemos que Reinhart Koselleck (1992, p. 135-136) afirma que, para se tornarem conceitos, as palavras precisam de algum grau de teorização e de abstração, por meio das quais elas se tornam mais genéricas, e não específicas a situações e sujeitos restritos. Não podemos confundir isto com um entendimento errôneo de que teorização ou abstração equivalem, de alguma maneira, à absorção de tais palavras pelo pensamento científico ou filosófico. Eric Sheppard (2020, p. 138-141) nos auxilia na repulsa a essa confusão, ao discutir sobre como o conhecimento é produzido. Acima de tudo, devemos nos conscientizar de que *toda generalização já foi, no princípio, uma epistemologia local*. Este redimensionamento do particular para o geral, aliás, não é natural, mas socialmente produzido. Sheppard (p. 138) então expõe quatro pontos intrínsecos a essa compreensão:

Primeiramente, nossas experiências do mundo são carregadas de teoria — o que parecemos experimentar e tomar como significativo depende dos pressupostos que trazemos ao mundo.⁶² Em segundo lugar, o conhecimento é situado.⁶³: o que uma pessoa vem a saber depende de como ele ou ela se situa socialmente, mas também geograficamente, em relação a outros produtores de conhecimento.⁶⁴ Em terceiro lugar, a produção de conhecimento é um processo consideravelmente partilhado que não pode ser reduzido a grandes homens e instituições que reivindicam a originalidade de uma ideia; a produção de conhecimento reflete as ações de participantes multifacetados, mais-que-humanos, em extensivos e cambiantes atores-redes de produção de saberes.⁶⁵ Em quarto lugar, a produção e a mobilidade do que conta como conhecimento são atravessadas por relações de poder, por meio das quais determinadas ideias ganham o *status* de conhecimentos do senso comum, enquanto outras são relegadas ao *status* de crenças particulares e pobremente justificadas. O que vem a contar como conhecimento, então, pode refletir o poder e a influência de seletos produtores de saberes tanto quanto a confiabilidade de tal conhecimento reflete.⁶⁶

Se algo ainda nos faltava, acreditamos que esses esclarecimentos nos permitam reconhecer a efetiva existência de conceitos da prática e, adicionalmente,

⁶² Em citação a Popper (1959).

⁶³ Em citação a Haraway (1988).

⁶⁴ Em solicitação para comparar com Tuan (1997).

⁶⁵ Em citação a Latour (1987)

⁶⁶ Em citação a: Kuhn (1962); Foucault (1977), originalmente publicado em 1975; Latour (1987); e Harding (1991).

também de conceitos normativos, para os quais a profundidade das teorizações certamente não é a mesma exigida dos conceitos analíticos. Precisamos, no entanto, ressaltar: nem todo termo, ao ser utilizado pela prática cotidiana, torna-se automaticamente um conceito; o reconhecimento de que ele precisa de alguma teorização e alguma abstração permanece válido, a fim de torná-lo significativo e quiçá indispensável para uma interpretação significativa das experiências.

Começaremos o presente item por meio de uma abordagem semasiológica no que tange ao termo eixo conforme usado na prática cotidiana atualmente. Nosso intuito é que esse procedimento possa nos indicar pelo menos parte da multiplicidade de significados que se atribuem à palavra “eixo” na linguagem coloquial. Isso nos ajudará a ensaiar, em seguida, uma recuperação etimológica regressiva que nos proveja algumas lentes para enxergar melhor os caminhos que levaram a suas acepções enquanto espacialidades sociais. Adotar a semasiologia também nos permitirá encontrar algumas convergências de sentidos que nos auxiliarão na investigação histórica da gênese do conceito analítico de eixo que empreenderemos no item 5.1.

Tomemos emprestada do dicionário a primeira definição sobre a qual discorreremos: para o *Houaiss*, um eixo pode ser uma “*ligação fictícia ou área de terreno que vai de um ponto geográfico a outro*” (EIXO, 2009, grifo nosso). Para exemplificar essa acepção, o dicionário menciona o eixo Rio de Janeiro–São Paulo. Esse entendimento é certamente um dos mais usuais e dele se consegue partir, com alguma dose de boa vontade, para todos os demais sentidos socioespaciais de eixo. Ainda que a utilização do adjetivo “fictícia” para “ligação” seja um tanto questionável, é preciso salientar que o *Dicionário Houaiss* é explícito em afirmar que se trata de uma “área de terreno”, o que marca a principal diferença entre esta e outra acepção também muito atribuída ao termo. Segundo a outra, o eixo seria uma *via que permite a circulação entre dois pontos*. Sendo assim, na primeira definição o eixo é tomado como uma porção do espaço, enquanto na segunda definição ele é considerado como apenas uma linha, confundindo-se com a própria via. O *Dicionário Aurélio* considera essa duplicidade e qualifica “eixo” como “*linha ou área de terreno que se estende entre dois pontos geográficos extremos*” (EIXO, c2010, grifo nosso), aplicando essa acepção na frase “Surgem povoações no eixo Belém [(PA)]–Brasília [(DF)]”.

Esses significados são compartilhados pelas palavras correspondentes a “eixo” em outras línguas. É o caso de “*axis*”, em inglês; “*eje*”, em espanhol; “*axe*”,

em francês; “*asse*”, em italiano; entre outras. Uma das definições dadas pelo dicionário *Larousse* de francês é “*via de comunicação importante, ligando suas regiões*” (AXE, [2020?], grifo nosso), para a qual ele apresenta o exemplo do “eixo Paris–Lyon [(França)]”. Semelhantemente, o dicionário *Il Sabatini Coletti* de italiano apresenta a acepção “*linha de conexão*”, (ASSE, c2018, grifo nosso) ilustrando-a com a frase “*mover-se ao longo do eixo Milão–Roma [(Itália)]*”. Outro significado parecido é dado pelo vocabulário *Treccani*, também em italiano: trata-se de uma “*via, itinerário, local onde se realiza uma corrente de tráfego*” (ASSE, [2020?]b, grifo nosso)

Diferenciando-se um pouco desses significados, o dicionário de inglês *Merriam-Webster* apresenta “eixo” como “*uma linha principal de direção, movimento, crescimento ou extensão*” (AXIS, c2015, grifo nosso). O exemplo dado é “o eixo de uma cidade”. Essa definição se remete a um sem-número de referências à palavra “eixo” encontradas tanto informalmente quanto em publicações científicas e técnicas. É possível falar, por exemplo, que “[o eixo São Paulo–Campinas–Piracicaba (SP)] é [...] o principal eixo de industrialização paulista” (SOUZA, M. A., 1976, p. 126), ou que o “corredor [São Luís]⁶⁷ é um importante eixo de exportação da produção mineral e agrícola da região Centro-Norte brasileira” (CNT, 2011, p. 50), ou, ainda, que o “Rio São Francisco [...] foi o primeiro eixo de interiorização do povoamento nos tempos coloniais” (SILVA, A.; OLIC; LOZANO, 2016, p. 161).

Exemplos como esses podem ser inclusive encontrados em trabalhos científicos que centram sua análise sobre fenômenos que aparentemente seguem um padrão axial. Todavia, ao não promoverem qualquer reflexão analítica sobre o conceito de eixo, apenas absorvendo seus sentidos da prática cotidiana, essas obras caem num processo de reificação dos eixos, ainda que não por meio das experiências normativas. Nesses casos, a constatação de que determinados fenômenos se dispõem numa configuração em eixo não parece trazer consigo uma busca de compreensão das razões ou intenções por trás desse padrão. O conceito de eixo é simplesmente naturalizado e assimilado a seus significados mais usuais admitidos na linguagem

⁶⁷ Corredor ferroviário formado pela Estrada de Ferro Carajás, entre Carajás (PA) e São Luís (MA) e pela Ferrovia Norte-Sul, no trecho que parte de Porto Nacional (TO) e se une à primeira estrada em Açailândia (MA).

coloquial, ora como linha, ora como porção do espaço, mas quase sempre associado a um padrão espacial cuja forma em si não é posta em questão.

Podemos citar alguns trabalhos científicos que mobilizam frequentemente o conceito de eixo, mas que não se devotam a esclarecê-lo em momento algum do texto. A dissertação de mestrado de Antonio Augusto P. Moura (2002), por exemplo, trata da expansão urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG) e as transformações espaciais que isso engendrou no que ele identifica como eixo BR-040/Sul. Ainda que mencione o conceito de eixos industriais elaborado dentro do modelo urbano teórico proposto por Jürgen Bähr e Günter Mertins (MOURA, A. A., 2002, p. 25), A. A. Moura não define assim o que ele chama de eixo sul. Na verdade, não há definição, de modo que ora ele dá a entender que o referido eixo é a própria porção da Rodovia BR-040 a sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte ora que são os espaços cortados por essa estrada, os quais são objeto das transformações que investiga. Sendo assim, o autor transita entre o sentido da prática que entende o eixo simplesmente como a via de transporte, ou seja, como linha e o que o vê como fração do espaço.

Se essa ambiguidade persiste no trabalho anteriormente citado, em um capítulo de livro de Maurício Torres (2005), “eixo” assume possivelmente a sua conceituação da prática mais limitante, equivalendo-se a uma linha. Nesta publicação, o autor se refere unicamente ao eixo da Rodovia BR-163, analisando a ausência do Estado e a exclusão social nos municípios amazônicos cortados por esse eixo/via. Essa situação fica evidente quando o autor fala, por exemplo, em “população *das cidades* do eixo da BR-163” (p. 291, grifo nosso), em vez de optar por uma sinédoque, que levaria à expressão mais enxuta “população *do eixo da BR-163*”.

Diferentemente desses dois autores, César M. Mendes (2008), por exemplo, não atrela o conceito de eixo a nenhuma via específica, mas à ligação entre duas áreas no espaço, as Regiões Metropolitanas de Londrina e de Maringá, no Paraná. Sem procurar definir o conceito de eixo, o autor encurta a denominação do espaço para eixo Londrina–Maringá e identifica que ocorre nele um processo de verticalização da construção civil, além de discutir algumas mudanças relacionadas a este mesmo processo. O uso do termo “eixo” serve para perceber que esse processo atinge não só as cidades de Londrina e Maringá, mas também as que compõem o espaço que as liga. Todavia, a ausência de reflexões conceituais empreendidas pelo

autor sugere sua filiação ao sentido da prática segundo o qual um eixo é somente um espaço de ligação entre duas localidades.

Nenhum desses três trabalhos mostrados acima parte de definições normativas de eixos. Eles identificam padrões axiais, mas meramente pelo conhecimento do senso comum do que seriam eixos. Nossa intenção, todavia, não foi expô-los negativamente, mas ilustrar que o processo de reificação do conceito da prática de eixo em trabalhos científicos é relativamente comum, apesar de a reificação pelo lado dos sentidos normativos ser dominante. A admissão de um conceito da prática num trabalho científico ocorre muitas vezes por desconhecimento das elaborações teórico-conceituais que já existam sobre esse conceito ou mesmo porque essas elaborações nunca ocorreram. Entretanto, precisamos entender que quando um trabalho científico vê a necessidade de incorporar um conceito da prática para que possa compreender melhor a realidade, isso é um sinal de que esse conceito possui relevância analítica e que urge aprofundar as reflexões sobre ele nesse sentido. É o que ocorre com o conceito de eixo.

Considerando as definições da prática já enunciadas e os exemplos dados, é possível perceber uma diferença qualitativa marcante entre eles. Algumas significações se libertam da compreensão simplista de eixo como ligação entre dois pontos — ainda que não necessariamente a descartem — e, por mais que possam variar quanto a interpretá-lo como linha ou como fração do espaço, passam a destacar um elemento de seu conteúdo: o eixo possibilita o movimento, a transformação. Promove-se um deslocamento do olhar sobre o eixo, de suas simples *forma e função* para o *processo* que o eixo permite desenvolver. Todavia, estas concepções não estão tão disseminadas no entendimento do senso comum sobre eixos, embora de fato existam.

O fato de que as significações já apresentadas, ou pelo menos os exemplos fornecidos, se refiram a uma escala de abrangência relativamente ampla não deve nos levar a crer que essa é a única escala de verificação dos fenômenos que compõem um eixo. Com base em outros usos do termo, a escala local também permite a observação de eixos, especialmente no meio urbano. O dicionário *Merriam-Webster* já havia falado em eixo de uma cidade, mas os dicionários em italiano trazem uma locução bastante comum neste idioma: “*asse attrezzato*” ou, em uma tradução livre, “eixo equipado”, cujo sentido é empregado principalmente pelo planejamento urbano, como estes mesmos dicionários atestam. O dicionário *Sapere.it*

define “eixo equipado” como “via urbana privilegiada que permite uma rápida conexão entre os núcleos residenciais e os centros de atividades de direção e serviços coletivos” (ASSE, [2020?]a). O *Treccani*, por sua vez, define-o como “estrutura urbana constituída por uma artéria de tipo rodoviário que favorece as conexões entre os centros de direção, concentrados em pontos apropriados, e as zonas residenciais limítrofes, com a função de acelerar o tráfego de veículos retirando-os de zonas sobrecarregadas” (ASSE, [2020?]b).

Essa ideia de eixos como *vias urbanas importantes, dotadas de alta capacidade de tráfego de automóveis*, é bastante recorrente em planos urbanísticos ao redor do globo. Talvez os mais célebres exemplos no Brasil sejam as duas principais vias do Plano Piloto de Brasília, o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário de Brasília (conhecido informalmente pelo nome de “Eixão”), já em 1957 classificadas como eixos no manuscrito original de Lúcio Costa, os quais podem ser visualizados na figura 4. Todavia, podemos encontrar casos mais recentes, como os diversos eixos mencionados no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de São Paulo (EMPLASA, 2019, *passim*), adjetivados como eixos urbanos, eixos (rodo)(ferro)viários, eixos territoriais de ligação, eixos industriais etc. Também nos soam familiares expressões tais quais: eixo comercial, eixo empresarial, eixo urbano, entre outras.

Exemplos da utilização, no âmbito científico — em especial na geografia urbana —, dessas conceituações da prática que remetem os eixos a vias no espaço urbano também podem ser encontradas. A dissertação de mestrado de Daniel de M. Sanfelici (2009) parece assim o fazer.

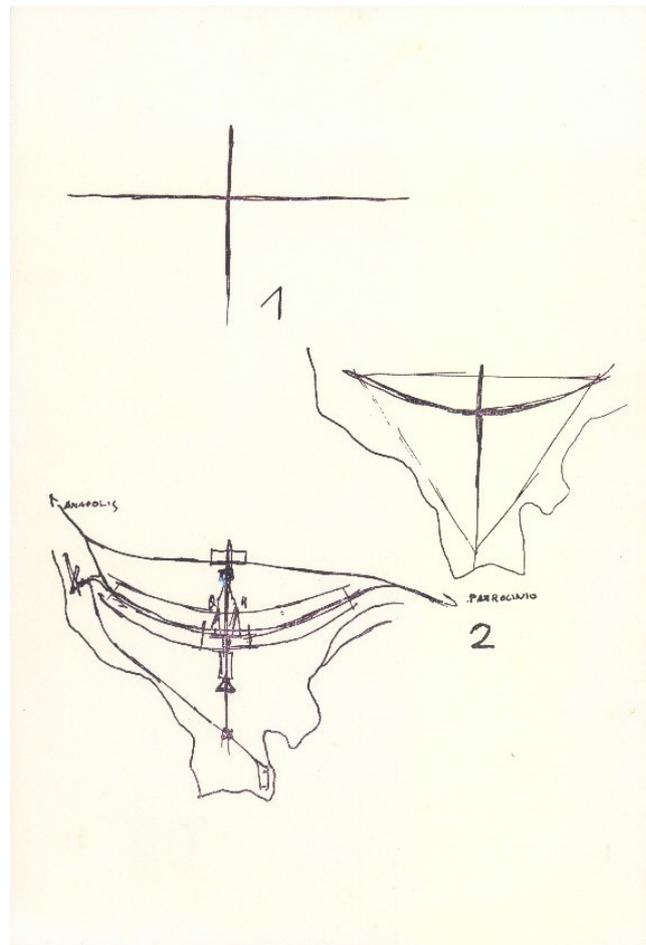


Figura 4: Croquis da Memória Descritiva original do Plano Piloto de Brasília, evidenciando o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário de Brasília (DF), elaborados por Lúcio Costa na década de 1950 — O Eixo Monumental corresponde à reta vertical nos três desenhos; o Eixo Rodoviário de Brasília, por sua vez, à reta horizontal no desenho 1 e ao arco na direção esquerda–direita nos outros dois. Fonte: Costa ([195-]).

Sem conceituar o que são eixos, o autor, que os trata segundo a direção geral que assumem (eixo centro–leste e eixo centro–sul), os assimila a determinados traçados de vias urbanas importantes em Porto Alegre (RS), para evidenciar que os imóveis situados nesses logradouros estavam tendo valorização. A questão escalar é especialmente relevante ao considerarmos que, mesmo um pesquisador habituado a trabalhar com o conceito analítico de eixo na escala estadual, como Marcos K. Matushima (MATUSHIMA, 2001; MATUSHIMA; SPOSITO, 2002; SPOSITO; MATUSHIMA, 2002), acaba sucumbindo à adoção dos sentidos que eixo adquire na prática cotidiana ao escrever sobre fenômenos atinentes à escala urbana. Em artigo de Marcos K. Matushima e Maria Terezinha S. Gomes (2016), o conceito de eixo comercial é mobilizado unicamente para fazer referência a algumas ruas e avenidas de Uberaba (MG) com alta concentração de estabelecimentos comerciais e consumidores, igualmente sem ter seus sentidos explicitamente indicados.

Rastrear a origem de cada significado atribuído ao termo “eixo” é uma tarefa virtualmente impossível, porque demandaria um exaustivo estudo etimológico. Todavia, essa empreitada não é necessária se conseguirmos revelar algumas informações que indicam o provável caminho para a palavra ter admitido acepções relativas à espacialidade social em tantas línguas.

O termo “eixo” e seus equivalentes nos idiomas já mencionados remontam à palavra em latim “*axis*”, derivada da raiz proto-italica “**aksi-*” a partir do protoindo-europeu “**h₂e_ks-(-i)*”, com cognatos nas seguintes línguas: galês, bretão, sânscrito, avéstico recente, grego, prussiano antigo, lituano, eslavo eclesiástico, russo, alto alemão antigo, inglês antigo, protogermânico e islandês antigo, de acordo com informações de Michiel de Vaan (AXIS, 2008). A abrangência indo-europeia é notável e o termo em latim originou, ademais, todas as variáveis da palavra nas línguas latinas atuais, como os exemplos em português, espanhol, italiano e francês já citados há alguns parágrafos.

De Vaan (AXIS, 2008) acredita que a raiz protoindo-europeia “**h₂e_ks-(-i)*” tenha derivado da raiz “**h₂e_g-*”, que significa “conduzir”. Esta suposição faz sentido, tendo em consideração que o significado mais comum do termo em latim “*axis*”, segundo dicionário de Félix Gaffiot (AXIS, 1934), diz respeito a um eixo entre duas rodas de um carro, em torno do qual elas giram; afinal, é sabido que a movimentação do eixo permite manejar um veículo. Além disso, outro sentido comum dado ao termo é como sinônimo de biga, espécie de carruagem romana sobre

duas ou quatro rodas, puxada por cavalos. A vinculação com o movimento de rotação da palavra latina aparece ainda no entendimento de que pode se tratar de eixos de diferentes máquinas e na acepção de eixo de rotação do globo. Lista-se ainda, entre outros sentidos, a ideia de “*axis*” como abóbada celeste ou como região do céu, mas esta compreensão parece ter se perdido no tempo (AXIS, 1934).

Este rastro inicial nos mostra que o sentido geográfico atualmente atribuído à palavra “eixo” e a seus correlatos em outros idiomas não se encontra desde suas raízes. O termo evoluiu com privilégio dado à definição geométrica e astronômica de linha imaginária estática em torno da qual um corpo efetua um movimento de rotação ou linha que divide um plano longitudinalmente em segmentos iguais. Em 1660, documenta-se na língua inglesa um sentido mais geral de linha reta em relação à qual partes são distribuídas (AXIS, c2001-2020). Esta acepção mais ampla, que também se encontra em outras línguas, como o português, permitiu a derivação em sentido figurado para acepções como “ideia fulcral”, “ponto mais importante”, “aquilo que sustenta”, “apoio” e “arcabouço”, como sugere o dicionário *Houaiss* (EIXO, 2009). A disseminação destes significados data de antes dos sentidos socioespaciais de eixo, os quais só passaram a aparecer nos dicionários na segunda metade do século XX.

O fato de que o termo “eixo” só admitiu referência a uma espacialidade social muito recentemente, mais precisamente na segunda metade do século passado, pode parecer uma informação trivial, mas não deve ser lida assim na perspectiva da história dos conceitos. Conforme posto por Reinhart Koselleck (1992, p. 144), o exame comparativo de dicionários pode ajudar a descobrir quando operam com mais força as tendências de mudança, adição ou supressão de significados de uma palavra. Apesar de Pierre Rosanvallon (1995, p. 12-13) condenar a chamada “tentação do dicionário”, o que ele quer dizer é que, sozinho, um dicionário não revela o movimento das significações no tempo nem a situação contextual das ideias como um todo. “Isso não significa que essas obras devam ser rejeitadas. A maioria delas constituem, ao contrário, preciosos instrumentos de trabalho. [...] São livros feitos para serem ‘consultados’, não precisam ser lidos de maneira sistemática para dar sua contribuição.” (p. 13) Todavia, de acordo com Koselleck (1992, p. 144),

a observação de sucessivas edições pode mostrar nuances, pequenas alterações, capazes de indiciar redefinições de conceitos [...]. Metodologicamente o procedimento com este tipo de fonte requer uma leitura cuidadosa e minuciosa, capaz de, a partir das estruturas repetitivas próprias da semântica, medir inovações de sentido. Assim,

pode-se através dessas enciclopédias [e dos dicionários], medir as mudanças de experiência tão logo estas tenham sido formuladas linguisticamente. Pode ser um procedimento metodológico cansativo, mas certamente frutífero.

Koselleck (2011, p. 22) faz outra observação acerca do uso dos dicionários na pesquisa histórico-conceitual a qual precisamos resgatar. Diz ele que toda investigação deve, pelo menos em alguma medida, recorrer a consultas em dicionários, enciclopédias ou demais léxicos do período em análise, ainda que essas consultas não se mostrem relevantes no fim das contas. A importância desse procedimento, contudo, reside no fato de que:

É neste nível que são registrados os saberes e o autoconceito de gerações particulares, primeiro servindo a acadêmicos, em seguida, a pessoas instruídas, e, por fim, ao público leitor em geral. Para entender a formação de conceitos e seu impacto, é sempre informativo comparar e contrastar as diferenças entre essas três categorias de materiais. (KOSELLECK, 2012, p. 22)

Por isso, a percepção de que os mais diversos dicionários vernaculares só passaram a indicar como significado de “eixo” algo que denota uma espacialidade social na metade final do século XX precisa ser examinada em conjunto com outra informação indispensável: é precisamente em meados desse século, notadamente nos anos 1960 e 1970, que a palavra “eixo” começou, no âmbito científico, a ser mais adotada em um sentido socioespacial, embutida nas teorias econômicas de localização espacial e desenvolvimento regional. Essa simples constatação ajuda a reforçar o argumento contido em nossa tese de que o conceito de eixo, em seu sentido de espacialidade social, nasceu em meados do século XX como conceito analítico voltado à melhor compreensão de fenômenos econômico-espaciais e que, ao longo de seu devir, foi sendo absorvido pelo senso comum como conceito da prática. No entanto, para que possamos assumir essa posição como verdadeira, é preciso verificar, primeiro, se historicamente os sentidos originais do conceito analítico de “eixo” compartilham, de fato, as mesmas características essenciais que têm os significados socioespaciais de “eixo” na variante linguística coloquial.

Antes de seguirmos para o exame da complexidade histórica mais geral do conceito de eixo, porém, necessitamos discorrer sobre um uso particular, mas historicamente muito relevante, do termo “eixo” na linguagem coloquial. Em novembro de 1936, o ditador fascista italiano Benito Mussolini, comemorando a coalizão recém-formada com o Terceiro Reich alemão, declarou: “essa vertical Berlim [(Alemanha)]–Roma [(Itália)] não é uma barreira, mas um *eixo* em torno do qual podem trabalhar juntos todos os Estados europeus animados pela vontade de

colaboração e de paz”. A nosso ver, a expressão “vertical Berlim–Roma” faz referência a uma linha imaginária que pode ser traçada entre as duas capitais, a qual toma a forma de um segmento de reta vertical em muitos mapas, uma vez que as cidades se localizam sobre quase os mesmos meridianos⁶⁸.

Kenneth Janda e Stefano Mula (2002) apontam o primeiro-ministro conservador húngaro Gyula Gömbös como o verdadeiro criador do significado de “eixo” neste sentido. Anos antes de Mussolini, Gömbös já havia falado de um eixo que unisse a Itália Fascista, a Alemanha Nazista e a própria Hungria. Todavia, tendo ele morrido em outubro de 1936, coube de fato ao premiê italiano a publicização do termo sob esta acepção.

Algumas variações dos componentes desses “eixos” foram conhecidas nos anos vindouros. Em 1937, o rabino William Rosenblum do Templo Israel da Cidade de Nova York (EUA) fez um apelo em prol de um eixo Washington, D.C. (EUA)–Londres (Reino Unido) em oposição ao eixo Berlim–Roma. Após a assinatura do Pacto Tripartite, em setembro de 1940, o Eixo Berlim–Roma, já com o nome popularizado, passou a englobar Tóquio, uma vez formalizada a aliança com o Japão. No início do período de Guerra Fria, as potências capitalistas procuraram associar o estigma negativo que o termo “eixo” havia absorvido durante a Segunda Guerra Mundial aos países socialistas, propagandeando a ideia de um eixo Moscou (Rússia)–Pequim (China). Mais recentemente, encontramos outro exemplo de tentativa de aproveitamento do estigma negativo do termo, desta vez pelo presidente estadunidense George W. Bush, que a partir de janeiro de 2002, passou a falar em um “Eixo do Mal” que conectaria governos acusados de apoiarem ações terroristas ou possuírem armas de destruição em massa, notadamente os do Irã, do Iraque e da Coreia do Norte, segundo suas declarações.

Com o tempo, esse significado político dado à palavra “eixo” foi se desvinculando de qualquer conexão mais direta com o significado de eixo enquanto espaço de ligação entre dois ou mais lugares. Todavia, a história intelectual — entendida de forma ampla — nos adverte, como regra metodológica, a compreender as

⁶⁸ A frase originalmente proferida por Mussolini foi: “*questa verticale Berlino–Roma non è un diaframma, è piuttosto un asse attorno al quale possono collaborare tutti gli Stati europei animati da volontà di collaborazione e di pace*”. Algumas traduções para o inglês — por exemplo a de Jason Daley (2016) — interpretam a expressão “*questa verticale Berlino–Roma*” como “*this Berlin–Rome protocol*” (“esse protocolo Berlim–Roma”). Parece-nos, todavia, uma confusão devido ao contexto da frase, já que logo antes Mussolini menciona o tratado assinado pelas duas potências. A expressão “vertical Berlim–Roma” faria, portanto, mais sentido.

coisas em seu contexto, “para evitar projeções anacrônicas do presente sobre o passado” (PALTI, 1998, p. 31). Elías José Palti (p. 30) esclarece esse contexto a ser compreendido como “o conjunto de convenções que delimitam a classe das afirmações disponíveis a um determinado autor (as *condições semânticas de produção* de um texto dado). Isso não significa, no entanto, que este se encontre prisioneiro de tais convenções.”

A observação do contexto da frase de Mussolini nos revela toda a inovação semântica que a subjazeu⁶⁹. Foi possivelmente a primeira vez em que se mesclou, no uso da palavra “eixo”, o sentido de eixo de rotação — os demais países europeus em torno do eixo Berlim–Roma — a um sentido novo, de linha projetada sobre a superfície da Terra — a vertical Berlim–Roma —, a qual integraria as duas localidades e, por extensão, as duas potências nos seus extremos — afinal, esta vertical não deveria ser vista como uma barreira, segundo Mussolini. Tratou-se de uma representação tão difundida que pudemos inclusive encontrá-la em um dicionário etimológico (AXIS, c2001-2020).

É muito difícil, e até temerário, deduzir se os propositores de novos sentidos para o conceito de “eixo”, notavelmente aqueles sobre os quais iremos falar no próximo capítulo, tiveram na acepção inaugurada por Mussolini alguma fonte inspiradora direta. De qualquer maneira, o que podemos dar certeza é que a fala do chefe de Estado italiano ampliou o leque de significados que passaram a poder ser atribuídos à palavra “eixo” sem causar grande estranhamento. As projeções da vertical Berlim–Roma que passaram a povoar as cartografias da Segunda Grande Guerra contribuíram para naturalizar a imagem de um eixo como uma linha sobre o espaço, ligando dois lugares. Esta concepção, somada à ideia de que um eixo teria alguma relevância maior, alguma centralidade no que diz respeito a determinado processo ou característica — ideia também contida na acepção de Mussolini —, compuseram a base geral de praticamente todas as conceituações analíticas e normativas de eixo enquanto espacialidade social até o presente. A melhor conjectura é a de que o termo foi sendo cada vez mais adotado dessa forma, por derivações de sentido nem sempre conscientes da origem exata do significado.

Para não passar em branco, falemos brevemente de corredor como um conceito da prática. Como dissemos no início do item 3, em português, a palavra

⁶⁹ Esse reconhecimento não deve ser, de forma alguma, interpretado como qualquer tipo de aceno à figura do ditador italiano ou ao fascismo, os quais repugnamos e condenamos veementemente.

“corredor” não tem, no senso comum, sentidos muito semelhantes aos que eixo tem enquanto espacialidade social. Em nosso idioma, essa semelhança ocorre mais com relação aos sentidos normativos. Todavia, os dicionários indicam algumas acepções que, por derivação de sentido, podem aproximar os dois termos. O *Houaiss* (CORREDOR, 2009) define corredor como “qualquer caminho (coberto ou não), geralmente estreito e alongado, usado como passagem”, mas adverte que este significado é derivado do sentido arquitetônico do termo, como “passagem que serve de ligação entre um ou mais cômodos”. O *Dicionário Aurélio* (CORREDOR, c2010) expressa o mesmo sentido que vem da arquitetura, mas também um mais geral, em que corredor é compreendido como “qualquer passagem estreita”.

Em outra acepção indicada no *Dicionário Aurélio*, está implícita a ideia de fluidez que as instâncias normativas objetivam ao empregar o conceito de corredor: “Faixa de avenida, rua etc., destinada, exclusivamente, a um tipo de veículo”. O exemplo que o dicionário dá é mais esclarecedor a respeito dessa ideia implícita: “Os *corredores* de ônibus ajudam a desafogar o trânsito” (CORREDOR, c2010). O *Diccionario de la Lengua Española*, em espanhol, apresenta uma acepção para “corredor viário” (“*corredor vial*”) que também embute a concepção de fluidez típica dos sentidos normativos. Essa acepção é a de “via de circulação de trânsito terrestre onde é proibido estacionar veículos durante um horário determinado” (CORREDOR, 2020).

Se “corredor” é um sinônimo pouco usual dos sentidos socioespaciais de eixo em português em espanhol, isso não ocorre, por exemplo, em inglês. O dicionário *Merriam-Webster* traz como uma acepção para a palavra “corredor” (“*corridor*”) a noção de “uma faixa de terra densamente povoada incluindo duas ou mais grandes cidades”. Além disso, são admitidos outros significados mais gerais, como “uma passagem ou rota usualmente estreita”, tal como “uma faixa estreita de terra atravessando um território estrangeiro” ou “um caminho terrestre usado por animais em migração” (CORRIDOR, c2015). Em francês, por sua vez, o dicionário *Larousse* entende o termo, além da acepção arquitetônica, como um “território espremido entre dois Estados, que serve de saída para outro território”.

Em todo caso, as concepções que prevalecem no senso comum são as arquitetônicas, em que um eixo é, em suma, uma passagem para acessar diferentes espaços. Segundo a etimologia (CORRIDOR, c2001-2021), esta definição data de 1814. Ela parece ter gerado, por derivação de sentido, a noção socioespacial de corredor

como *faixa do espaço estruturada por uma ou mais vias de transporte e ligando diferentes pontos*. Possivelmente esse sentido de corredor numa escala mais ampla tenha ligação com a transferência da região denominada “corredor polonês” do Império Alemão para o recém-criado Estado da Polônia em 1919, sendo ela uma faixa de território entre duas porções do referido Império que permitiu à Polônia acessar o Mar Báltico. Este episódio inclusive é citado pela etimologia como responsável pelo significado de “faixa de território de um Estado que atravessa outro para obter acesso a algo” (CORRIDOR, c2001-2021).

5. O conceito de eixo e os caminhos de sua historicidade: trajetórias desencontradas, encontros a promover

Temos diante de nós um quadro complexo. Neste quadro, o conceito de eixo, assim como o conceito de corredor, se destaca por uma multiplicidade de sentidos. Como já vimos, podemos agrupar esses sentidos em três dimensões: sentidos normativos, com objetivo propositivo ou regulatório, ligados ao planejamento e à gestão do território; sentidos analíticos, com os quais cientistas, filósofos e teóricos de modo geral procuram interpretar o mundo; e sentidos da prática cotidiana, por meio dos quais todos nós compreendemos o real que nos cerca e nos expressamos. Todavia, o quadro que descrevemos sobre o conceito de eixo tem a aparência de uma complexidade apenas horizontal, isto é, a aparência de que tudo é determinado pela contemporaneidade, remetendo a um mesmo tempo histórico de criação e desenvolvimento.

Isso acontece, porque, em nossa abordagem metodológica baseada no método regressivo-progressivo, é necessário, em um primeiro momento, dar conta da diversidade de elementos que existem simultaneamente na realidade presente. A melhor maneira de fazê-lo, segundo Henri Lefebvre (1953, p. 134) e José de Souza Martins (1996, p. 21) é por meio de uma observação e descrição desse conjunto de elementos. Porém, não se trata de uma relação caótica de tudo o que é apreensível, mas de um procedimento que reconstitua, por meio de conhecimentos prévios e uma linha teórica coerente, essa diversidade de maneira ordenada e clara, de forma a nos revelar como se apresenta nosso objeto investigado no momento atual. Para empreender isso, é necessário, segundo Jean-Paul Sartre (1974, p. 87) recorrer à história geral para que ela nos revele o movimento que determina o presente. Esse movimento já contém o objeto que pesquisamos, mas seu devir ainda permanece abstrato, já que conhecemos apenas sua história recente e sua atualidade.

Essa tarefa foi o que procuramos realizar até este momento da tese — excluindo, decerto, as últimas páginas do item 4.2. O fio condutor da descrição teoricamente informada que buscamos fazer foi precisamente o entendimento de que os conceitos podem funcionar como conceitos da prática, conceitos analíticos e conceitos normativos. A partir deste entendimento, conseguimos ordenar o caos da multiplicidade de conceituações sobre eixo hoje em dia. Cada modalidade de conceitos responde a problemas e serve a propósitos diferentes e, por isso, apresenta

um movimento no tempo que é razoavelmente destacável em relação às demais, ainda que sempre haja margem para interpenetrações.

A partir daí, a história dos conceitos e a história geral trabalharam em conjunto, como deve ser, a fim de mostrarem a evolução recente do conceito de eixo nas suas três dimensões de significação. Decidimos começar pelos sentidos normativos, porque são eles os sentidos dominantes na atualidade, na medida em que são os mais disseminados e os que são preferencialmente empregados pelos agentes sociais capazes de maior exercício de poder. Todavia, para compreendê-los na atualidade, precisamos recuperar sua história notadamente desde os anos 1990, por meio de exemplos que se traduzem como momentos elucidativos de seu devir, num pequeno vaivém próprio.

Em seguida, pudemos avançar na compreensão dos sentidos analíticos de eixo no momento presente, os quais têm sido, em muitos casos, tributários diretos ou indiretos das conceituações promovidas na esfera normativa. Do mesmo jeito, precisamos do auxílio da história geral para elucidar os aspectos básicos dessa história conceitual focada nos tempos recentes. Enfim, tratamos do conceito de eixo em seus sentidos da prática. Se, de início, talvez estivéssemos inclinados a acreditar que esses sentidos seriam os mais atuais, derivados das experiências recentes do planejamento e das ciências, a rápida recuperação histórica e etimológica que empreendemos já foi capaz de revelar que o devir deste conceito, na verdade, é mais complexo do que o quadro que no momento enxergamos.

Interromper a pesquisa neste momento significaria, assim, negligenciar a complexidade vertical ou histórica do real. Isto é, a consideração de que simultaneamente, existem relações e objetos que datam de épocas muito distintas. Apreender essa complexidade deve fazer parte de toda pesquisa inspirada no método regressivo-progressivo. A propósito, Carl E. Schorske (1981) lembra que na perspectiva da história intelectual — e, adicionamos, também da história dos conceitos — a interpretação do objeto investigado deve ocorrer por meio do cruzamento de duas linhas. A linha horizontal reflete a sincronia e por ela se avalia o objeto em relação aos demais aspectos da realidade num dado tempo. A outra linha, vertical, reflete a diacronia e permite situar o objeto pesquisado em relação a suas expressões anteriores no tempo e às estruturas de pensamento pretéritas.

Neste capítulo, pretendemos atingir nosso *quarto e último objetivo específico*: *compreender regressivamente a história do conceito de eixo, em direção a sua*

gênese, e progressivamente, em direção ao presente e às possíveis projeções para o futuro. Contudo, por se tratar do capítulo de desenvolvimento derradeiro desta tese, esperamos também que sua conclusão represente também o alcance do objetivo central a que nosso trabalho se propôs.

As duas seções que integram o presente capítulo serão voltadas, mais detidamente, para realizar os dois movimentos do percurso regressivo-progressivo segundo nossa abordagem metodológica, esclarecida no item 2 — algo mais ou menos equivalente a cumprir, respectivamente, o segundo e o terceiro momentos do método regressivo-progressivo, voltados principalmente para a elucidação da complexidade vertical da realidade. Vale compreender que todo o item 3, o item 4.1 e parte do item 4.2 poderiam se inscrever, de certo modo, dentro do primeiro momento do referido método, que procura analisar a complexidade horizontal do real atualmente.

No item “5.1. Em busca da gênese do conceito de eixo: espaços de experiência e horizontes de expectativa”, efetuaremos um movimento investigativo predominantemente *regressivo* para encontrar as condições objetivas que possibilitaram a projeção e o nascimento do conceito de eixo. Finalmente, no item “5.2. O devir do conceito de eixo: significações, distorções, ressignificações, projeções”, caminharemos, prevalentemente, num curso *progressivo* da história, porém iluminado pelos momentos anteriores da abordagem metodológica, a fim de compreender a trajetória do conceito de eixo em todas as suas dimensões, conhecendo, portanto, seus sentidos originais, os que se tornaram dominantes e os esquecidos, os sentidos deformados e as possibilidades de novas significações.

5.1. Em busca da gênese do conceito de eixo: espaços de experiência e horizontes de expectativa

Ao longo deste item, buscaremos destrinchar a história do conceito de eixo e, complementarmente, a história do conceito de corredor, libertando-as das concepções restritivas que reduzem sua escala temporal às últimas décadas. Regrediremos no tempo, embora sem abandonar menores movimentos em vaivém, a fim de encontrar a *gênese* desses conceitos, suas formulações originais e as condições que as possibilitaram. Esse *momento analítico-regressivo* de nosso trabalho servirá para

iluminar significados do passado ainda muito presentes nos conceitos em questão, assim como aqueles que já não estão mais, mas que podem ser recuperados.

Começamos pelas conceituações analíticas de eixo e corredor que começaram a se multiplicar a partir de meados da década de 1990, mas, principalmente, nestas duas primeiras décadas do século XXI. Vimos que uma considerável parcela, certamente a maioria, dessas conceituações foram elaboradas como ressignificações de sentidos originalmente normativos atribuídos a esses conceitos. Entre as ciências ocupadas com a problemática espacial que se praticam no Brasil isso é muito perceptível, haja vista a reciclagem de conceitos como eixo de desenvolvimento para tratar de um desenvolvimento que não é o preconizado — ou pelo menos não é o publicizado — pelos agentes do planejamento territorial.

Nesses casos, o que está por detrás é uma concepção mais ampla e mais crítica do desenvolvimento sob o capitalismo, considerando suas contradições e, especialmente, a concepção de que o desenvolvimento de determinado espaço implica no subdesenvolvimento de outros. Tais concepções quanto ao desenvolvimento capitalista provêm direta ou indiretamente de um movimento de renovação crítica que, como explica Horacio Capel (1981, p. 404-411), começou a ser empreendido nas ciências sociais, especialmente na economia e na sociologia, desde o fim da década de 1950 e durante a década de 1960. Essa renovação assimilou a teoria marxista sobre o capitalismo e outras teorias críticas, mas procurando atualizá-la para que pudessem esclarecer as condições correntes, e se colocava frontalmente contra os pressupostos da economia ortodoxa, a qual acusava de mistificadora e reacionária.

A feição que essa renovação crítica assumiu na França, onde as correntes de esquerda gozavam de maior prestígio no meio acadêmico, permitiu um desenvolvimento relativamente mais livre do pensamento marxista e do pensamento crítico em geral (CAPEL, 1981, p. 410-411). Foi na França também que alguns intelectuais como Michel de Certeau, Michel Foucault, Paul Virilio e, especialmente, Henri Lefebvre enfatizaram o caráter político do espaço. Essa ênfase, por sua vez, abriu caminho para uma chamada “virada espacial” na história das ciências nos anos 1970 e 1980, com intelectuais de diversas áreas do conhecimento incorporando o espaço em suas problemáticas, dando atenção a conceitos como lugar, situação, localidade e territorialidade, segundo David N. Livingstone (1995, p. 5).

Nas ciências que já tinham o espaço como preocupação central, notadamente a geografia, a combinação da renovação crítica com a virada espacial contribuiu

para a emergência de diversas teorias procurando reinterpretar a dimensão espacial do desenvolvimento capitalista. Entre elas, talvez a teoria espacial crítica que tenha obtido maior repercussão foi a do desenvolvimento geográfico desigual, elaborada principalmente por David Harvey, Neil Smith e Edward Soja. Todavia, outros intelectuais com outras abordagens, nem todos marxistas, contribuíram nessa época para o fortalecimento da teoria crítica no tratamento da relação entre espaço e desenvolvimento, como John A. Agnew, Georges Benko, Horacio Capel, Manuel Castells, Paul Claval, Yves Lacoste, Alain Lipietz, Jean Lojkine, Doreen Massey, Milton Santos, Saskia Sassen e Allen J. Scott.

Essas concepções críticas sobre o espaço e o desenvolvimento ainda têm lugar hoje em dia, como mostra a própria contestação ao conceito de eixo de desenvolvimento apresentado pelo planejamento *mainstream*. No entanto, reconhecemos, assim como o faz Ana Fani A. Carlos (2011, p. 21) com respeito à geografia, que o pensamento crítico e radical está enfrentando uma fase de refluxo. A forte atitude antipositivista presente até a década de 1980 e evidenciada por Horacio Capel (1981, p. 412-414) entrou em declínio e os cientistas sociais parecem cada vez mais inclinados a se pretenderem politicamente neutros — como se fosse possível — e a preferirem *modelos explicativos* de padrões sociais a *teorias compreensivas* sobre a diversidade de aspectos que forma a realidade social.

Em muitos casos, a Geografia [e as demais ciências que tratam do espaço social], invadida pelo pensamento neoliberal que impõe a eficiência e a competência — qualidades intrínsecas à burocracia — como objetivo último, ganha uma expressão ideológica, o que recoloca a questão do papel (responsabilidade) do geógrafo [e dos outros cientistas ocupados com a problemática espacial] na compreensão da sociedade atual. A ironia do momento é que o abandono do debate sobre a *produção do espaço* no conjunto da produção capitalista — como momento de crise do processo de acumulação — coincide com a extensão do mundo da mercadoria, isto é, a extensão da propriedade privada do solo urbano e da terra, transformando a cidade inteira [e todo o espaço, inclusive aquele correspondente aos eixos] em mercadoria vendida no mercado mundial como estratégia de acumulação através da produção da mercadoria-espaço. (CARLOS, 2011, p. 21)

No caso específico dos eixos, essa submissão das ciências ao neoliberalismo pode ser percebida pela profusão de estudos encomendados por Estados, empresas privadas ou organismos multilaterais a fim de descobrir a viabilidade econômica deste ou daquele eixo ou de avaliar seu desempenho em relação à integração de mercados que permitiu realizar, entre outros propósitos. Esses estudos, sobre os quais falamos no item 3, são geralmente realizados por cientistas, mas as conceituações com que trabalham e que ocasionalmente propõem, como a de eixo de

desenvolvimento ou corredor econômico, por exemplo, bambeiam sobre o limiar que divide os sentidos analíticos e os sentidos normativos.

Esse é o espaço de experiência sobre o qual muitos pesquisadores que pretendem trabalhar com o conceito de eixo se movimentam na atualidade. Especificamente com relação ao conceito de eixo, esse espaço de experiência costuma ser limitado aos desenvolvimentos conceituais recentes de eixo tanto no campo analítico quanto no campo normativo. Usualmente se conhece uma história conceitual que parece ter começado nos anos 1990, o que leva estudiosos atentos como Jeferson Cristiano Tavares a cometerem deslizes como o de generalizar que os significados de eixo “foram construídos pelas práticas do planejamento” (2008, p. 24), negligenciando toda uma edificação teórico-conceitual prévia. Ampliar o espaço de experiência relativo às conceituações de eixo implica em ampliar também o horizonte de expectativas abertas a tal conceito que esse espaço circunscreve.

Para atingir esse objetivo, devemos continuar nossa regressão histórica em busca da gênese conceitual de eixo. Se o espaço de experiência relativo ao conceito de eixo em sua dimensão analítica atualmente remete, predominantemente, ao desenvolvimento dos sentidos normativos do termo eixo, uma pergunta essencial então surge: Qual é o espaço de experiência referente ao conceito normativo de eixo?

Primeiramente, lembremos o contexto em que o planejamento territorial instrumentalizou o conceito de eixo e o conceito de corredor. Já desenvolvemos, ao longo do item 3, o argumento de que essas instrumentalizações foram tão significativas e têm norteado tantos projetos de planejamento territorial baseados nesses conceitos que podemos falar de um *paradigma axial de planejamento*. Tal paradigma está relacionado à ascensão das políticas econômicas neoliberais, fundadas sobre o imperativo da competitividade, que procura regular toda a sociedade pela imposição de uma disciplina mercadológica, e sobre o imperativo da fluidez, que busca garantir a circulação perpétua e rápida das mercadorias em um mercado cada vez mais global.

O neoliberalismo ganhou a condição de política econômica privilegiada na atualidade a partir da crise do modelo de acumulação fordista-keynesiano ocorrida sobretudo no último quarto do século XX. Essa crise exigiu uma reestruturação da produção capitalista, antes assentada sobre o modelo mencionado para uma forma de produção e, conseqüentemente, de acumulação, mais flexível. Harvey (1992, p. 173-188) nos ajuda a compreender essa transição, com base na teoria marxista.

Primeiramente, é preciso examinar três condições básicas para o funcionamento do modo de produção capitalista.

A primeira é que o capitalismo esteja sempre direcionado para o crescimento, porque é só mediante ele que os lucros e a acumulação de capital podem ser assegurados. Desse modo, as crises do capitalismo emergem da ausência de crescimento. A segunda condição é que esse crescimento se apoie sobre a exploração do trabalho produtivo vivo, afinal a expansão do capital depende exatamente do mais-valor extraído no curso do processo de produção. Sendo assim, deve haver um controle da classe dominante sobre a classe trabalhadora para que a produção permaneça estável. A terceira e última condição é o dinamismo tecnológico e organizacional do capitalismo, já que as leis da concorrência criam entre os capitalistas uma necessidade perpétua de inovação em busca de garantir seus lucros individuais (HARVEY, 1992, p. 180).

Acontece que, segundo Harvey (1992, p. 180-181), a teoria marxista mostra que essas condições são altamente inconsistentes e contraditórias, o que torna o capitalismo um sistema sempre propenso a crises, especialmente crises de sobreacumulação. Quanto a elas, há alguns modos de controlá-las ou absorvê-las que podem ser empreendidos pelas classes dominantes, também em número de três.

A primeira escolha para a contenção de uma crise de sobreacumulação é a desvalorização sistemática das mercadorias, do dinheiro e da capacidade produtiva. A força de trabalho também sofre consequências dessa escolha devido a sua própria desvalorização, que se traduz em maiores taxas de exploração, mais desemprego, piores condições de vida etc. O segundo modo de tratar a crise é por meio do controle macroeconômico, transferindo para determinadas instituições, normalmente o Estado, parte dos mecanismos de regulação da produção. Isto foi o que ocorreu, por exemplo, com o modelo fordista-keynesiano, progressivamente adotado após a Crise de 1929, a Grande Depressão e a Segunda Guerra Mundial (HARVEY, 1992, p. 181-182). A terceira maneira de lidar com a referida crise, por sua vez, é por meio da criação de formas de absorção da sobreacumulação, as quais Harvey (1992, p. 182-184) agrupa em três categorias, listadas abaixo:

- *Deslocamento temporal*: neste caso, o capital ocioso pode ser investido não com vistas a um retorno rápido, mas em empreendimentos que só gerarão retorno no futuro; além disso, é possível também promover formas de encurtar o tempo de giro dos setores produtivos em crise,

procurando com isso acelerar a circulação das mercadorias a fim de que seja possível absorver a produção excedente que gerou a crise;

- *Deslocamento espacial*: trata-se da absorção do capital e do trabalho ociosos por meio do investimento em capital fixo no espaço, o que Harvey costuma chamar de “*spatial fix*”⁷⁰;
- *Deslocamentos temporal-espaciais*: refere-se à combinação das duas estratégias, como investir em grandes projetos de infraestrutura (deslocamento espacial) que só gerarão mais-valor e, portanto, lucro, após vários anos de uso (primeira forma de deslocamento temporal), mas que também permitirão acelerar a circulação de mercadorias, diminuindo seus tempos de giro (segunda forma de deslocamento temporal).

Este último exemplo ilustra precisamente uma das principais, senão a principal razão econômica que motiva a disseminação de dezenas, talvez centenas de projetos de planejamento territorial baseados em eixos e corredores pelo mundo, devido à centralidade que se dá à *circulação* nessas noções, especialmente as normativas, que costumeiramente alçam a promoção da circulação à condição de objetivo maior. Buscando solucionar a crise que se abateu sobre o capitalismo global a partir da década de 1970, as várias instâncias de planejamento institucional, incluindo aí o planejamento territorial, passaram então a buscar novos mecanismos e instrumentos, diante da incapacidade dos anteriores em lidar com os problemas ocasionados. É neste contexto, enfim, que os eixos se tornaram instrumentos privilegiados das novas formas de ordenação do território.

Essa história geral, contudo, não nos informa sobre a gênese do conceito de eixo, mas sim sobre sua *instrumentalização* pelos agentes planejadores. Ora, para que seja instrumentalizado, um conceito precisa ter sido criado anteriormente. Sendo assim, é preciso que busquemos as referências que os diferentes autores (inclusive autores-instituições, como ocorre com frequência no ambiente profissional técnico) indicam como suas fontes para elaborar as próprias conceituações de eixo. Essas referências nos remetem, em diversas ocasiões, às teorias do desenvolvimento regional e da localização espacial que estavam sendo elaboradas na primeira

⁷⁰ A tradução mais usual para “*spatial fix*” é “ajuste espacial”, mas nós acreditamos que qualquer tradução é muito danosa à expressão escolhida por Harvey, uma vez que ela se apoia na ambiguidade que o termo “*fix*” tem na língua inglesa, podendo significar tanto “ajuste”, “conserto” ou “reparo” — no sentido de promover uma solução para a crise — quanto “fixo” — no sentido de imobilizações de capital no espaço por meio da criação de objetos fixos.

metade e em meados do século XX, tanto pela economia regional quanto, geralmente de maneira acessória às abordagens da economia regional, pela geografia de base neopositivista, muitas vezes referida como geografia teórico-quantitativa, “nova geografia” ou, em inglês mesmo, “*new geography*”.

De acordo com Nali de J. de Souza (2020), a insuficiência do pensamento econômico neoclássico ao lidar com as questões espaciais contribuiu para o ascenso da economia regional no cenário científico. Aquele ramo pressupunha determinadas condições de equilíbrio em todo o território analisado para que suas formulações fizessem sentido, como: igualdade de preços de fatores de produção e de produtos, o que significava desconsiderar, por exemplo, os custos de transporte; igualdade da produtividade marginal, o que implicava em considerar para todas as unidades produtivas um mesmo nível tecnológico e uma mesma produtividade da mão-de-obra; e equivalência entre a produtividade marginal e o preço da mercadoria produzida. Desse modo, explica a autora que o equilíbrio inter-regional era visto simplesmente como o conjunto de todos os equilíbrios regionais tomados separadamente.

Com o desenvolvimento técnico, os padrões de localização das indústrias no espaço, inicialmente muito limitados a espaços onde havia presença das matérias-primas e dos insumos da produção, se tornaram menos restritos, de modo que as fábricas passaram a se consolidar cada vez mais nas áreas urbanas, onde havia proximidade com o mercado consumidor e as fontes de mão-de-obra. À medida que a industrialização nos países do Norte avançava, as desigualdades regionais foram ficando cada vez mais em evidência, junto com a demanda por teorias econômicas que pudessem elucidar essas questões, aumentando, portanto, o interesse pelos temas da economia regional perante o insucesso da economia neoclássica em explicá-las (SOUZA, N., 2020).

A Economia Regional compreende o estudo da diferenciação espacial, das inter-relações entre as áreas dentro de um sistema nacional de regiões, enfrentando um universo de recursos escassos, desigualmente distribuídos no espaço e imperfeitamente móveis⁷¹. Há separação espacial entre os mercados de consumo, entre as fontes de recursos e os locais de produção; os mercados, os recursos e as produções não se distribuem igualmente no espaço não só pela sua imperfeita imobilidade, mas também pela desigual dotação de recursos e estoques iniciais. Nem todas as áreas são exploradas com a mesma intensidade e ao mesmo tempo; as que são valorizadas em primeiro lugar tendem a adquirir uma vantagem adicional sobre as demais. (SOUZA, N., 2020)

⁷¹ Em conformidade com Dubey (1977).

Não é de se admirar que a introdução do espaço na análise econômica tenha, portanto, servido como referência para as políticas econômicas envolvidas no planejamento baseados em eixos, ainda que com adaptações necessárias, especialmente considerando o período transcorrido entre as formulações mais famosas da economia regional e os anos 1990, quando esse planejamento se difundiu mais fortemente. Em um verbete de glossário voltado para o esclarecimento do que seriam “transportes” na interpretação da geografia econômica, Márcio Rogério Silveira (2017, p. 461-462) alude a diversos teóricos da economia regional para afirmar que suas proposições dão centralidade à questão do transporte como importante elemento para a organização do espaço:

Valendo-se [...] dos clássicos para o enriquecimento teórico e metodológico, destacam-se, sobre o ordenamento do território, os “círculos concêntricos” (1826), de [Johann Heinrich] von Thünen; a “localização industrial”, de Alfred Weber (1909); as “localidades centrais”, de Walter Christaller (1933); os “sistemas de cidades, a localização industrial e a demografia”, de August Lösch (1940); os “polos e eixos de desenvolvimento”⁷², de François Perroux (1949); o “insumo-produto”, de Walter Isard (1972); as “lógicas de organização espacial (distribuição e segregação residencial) dos espaços urbanos”, de [Ernest W.] Burgess (1925), de [Johann Georg] Kohl (1841) e de [Homer] Hoyt (1939); e os “espaços interurbanos”, de [William J.] Reilly (1929). Todos abordam os transportes como um dos fundamentais fatores de ordenamento do território.⁷³

No entanto, diferentemente do que a citação acima faz parecer, pouquíssimas formulações da economia regional interpretam com dedicação a questão dos transportes nas dimensões efetivamente física e social do espaço, geralmente considerando apenas uma concepção abstrata de espaço econômico baseado em pontos, onde se concentrariam as atividades econômicas, e linhas comunicando os pontos entre si, sendo ideal que essa comunicação — o transporte — ocorra com a maior rapidez possível. N. Souza (2020) considera três formas de análise das implicações da economia no espaço, segundo a economia regional:

- *Macroeconomia regional*: estuda as relações entre as economias regionais e delas com a economia nacional, com base na desagregação de dados e modelos para abranger cada nível regional; no entanto, o espaço não é efetivamente considerado, já que cada região é compreendida como um ponto dentro do sistema nacional;

⁷² Há um erro aqui, pois François Perroux não elaborou o conceito de eixo de desenvolvimento. Em um artigo de 1968, Perroux até usa esse conceito, mas ele já havia sido desenvolvido por Pierre Pottier em 1963.

⁷³ As datas entre parênteses não expressam citações a obras específicas, mas apenas os anos em que as teorias ou conceitos mencionados foram propostos.

- *Abordagem locacional*: procura identificar e explicar os fatores de localização das atividades econômicas e as possibilidades de maximização de lucros derivadas dessa localização; neste caso, o espaço é compreendido de maneira descontínua, como uma matriz de possíveis localizações diferentes;
- *Abordagem linear*: assume o sistema de transportes e a localização das atividades econômicas e dos recursos produtivos como fixos no espaço; sendo assim, este é entendido como fator de atrito nos fluxos entre os pontos fixos, podendo tal atrito ser medido pelos custos de transporte, os quais são mensurados como uma função linear da distância entre os pontos; a economia regional deveria explicar como minimizar tal atrito.

A questão é que nenhuma dessas abordagens principais de fato olha, de maneira dedicada, para a questão do espaço no qual se desenrola a atividade de transporte, com parcial exceção no que tange à abordagem linear. Todavia, esta se limita a considerar a distância como um fator a ser superado, dificultando um exame mais minucioso das reais condições espaciais do transporte e impedindo qualquer atenção ao espaço sobre o qual esse transporte se desenvolve. Afinal, o nome “*abordagem linear*” não deixa dúvidas quanto à negligência em relação a uma análise *zonal*.

É geralmente neste sentido que a economia regional e, mais ou menos por extensão, a geografia teórico-quantitativa incorporaram a dimensão dos transportes em suas análises ao longo principalmente da primeira metade e de meados do século XX. De acordo com Jean-Paul Rodrigue (2020d), os modelos espaciais baseados na teoria dos lugares centrais, por exemplo, seguem, com relação aos fenômenos de transporte, exatamente o que preconiza a abordagem linear exposta por Nali de J. de Souza (2020).

“O transporte é particularmente importante numa representação como essa, porque a organização de lugares centrais se baseia na minimização da fricção da distância” (RODRIGUE, 2020d). Dessa maneira, a “estrutura territorial retratada pela teoria dos lugares centrais é o resultado de uma região buscando a provisão de serviços de uma maneira efetiva quanto aos custos (de transporte)” (RODRIGUE, 2020d). Todavia, o modelo preconizado por Walter Christaller assume uma distribuição uniforme da população pelo espaço, além de ser alvo de outras críticas que põem em xeque sua validade para lidar com a real problemática das redes (RODRIGUE, 2020a).

De fato, alguns teóricos se dedicam mais do que outros sobre a relação entre transporte e desenvolvimento. Segundo Jean-Paul Rodrigue (2020c), no modelo centro–periferia de estágios de desenvolvimento em um sistema urbano (figura 5), proposto por John Friedmann em 1966, este desenvolvimento ocorreria em paridade com a evolução dos sistemas de transporte regionais, tornando o sistema urbano cada vez mais integrado. No primeiro estágio, chamado de pré-industrial, que caracterizaria uma sociedade baseada na atividade agrícola, haveria assentamentos relativamente isolados com economias locais e baixa mobilidade entre eles. O segundo estágio, transicional, seria marcado pela concentração econômica em determinada cidade, que se tornaria o núcleo do modelo centro-periferia, como consequência de maiores acumulação de capital, crescimento industrial e inovação. A mobilidade geral ainda permaneceria baixa, mas as trocas e deslocamentos cresceriam, embora sob um padrão dominado pela cidade nuclear.

O terceiro estágio é o industrial. A partir do crescimento econômico e de processos de difusão, outros centros de crescimento emergiriam, principalmente em razão dos custos mais altos da mão-de-obra e da terra para a localização das atividades econômicas no núcleo do sistema. A difusão também estaria relacionada com a construção de infraestruturas de transporte, permitindo maior interação entre as cidades. Por fim, o quarto estágio se denominaria pós-industrial. Este estágio representaria uma integração completa de todo o sistema urbano, acompanhada de expressiva diminuição das desigualdades espaciais. Ocorreria uma especialização das atividades econômicas entre os elementos do sistema urbano e a consequente divisão espacial do trabalho geraria fluxos intensos em toda a rede, concentrados em infraestruturas de transporte modernas e de alta capacidade. O centro principal do sistema, por sua vez, se consolidaria como polo dominante, geralmente se configurando como uma cidade global (RODRIGUE, 2020c).

Outro intelectual que dá relativamente mais peso ao elemento do transporte é Walter Isard (1942a, 1942b), em sua teoria dos ciclos de construção e desenvolvimento dos transportes ou, mais simplesmente ciclos de transporte–construção. Essa teoria se baseia numa relação cíclica de causalidade entre o desenvolvimento de novas formas de transporte e a construção de edificações adaptadas a essas formas. Como causa, Isard identifica séries de 17 ou 18 anos ao fim das quais emergem importantes inovações de transporte, dando início a um novo ciclo. Subseqüentemente, desenvolvem-se as infraestruturas necessárias para de fato implementar esse

novo modo de transporte. A partir daí, alteram-se os principais fatores de localização das indústrias, do comércio e da população. Aproximando-se do fim do ciclo, isso leva a uma grande expansão da construção civil, a fim de acomodar essas atividades e a população no espaço modificado pelo desenvolvimento dos transportes.

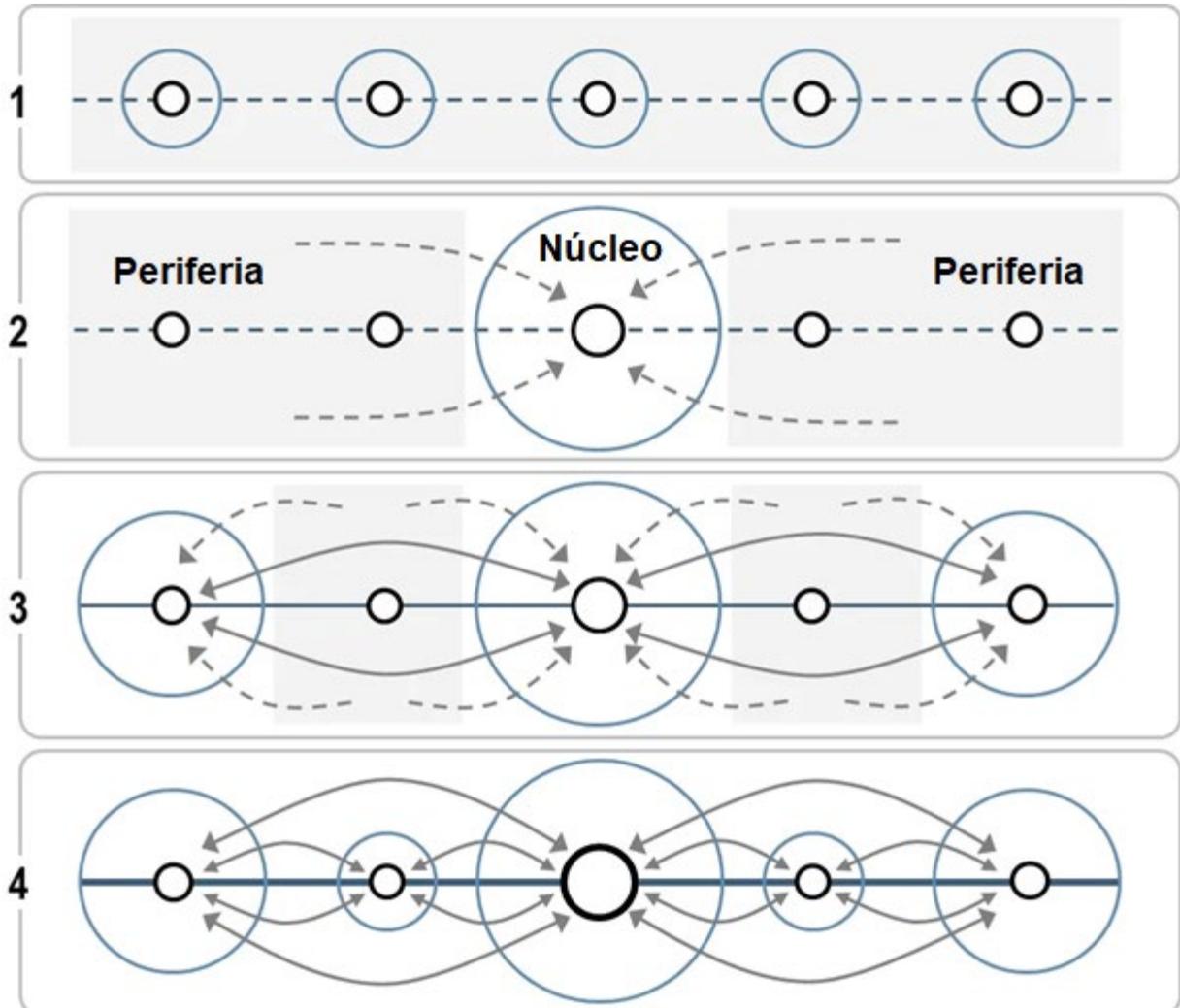


Figura 5: Representação dos quatro estágios de desenvolvimento de John Friedmann em um sistema urbano centro-periferia — Denominação dos estágios: 1, pré-industrial; 2, transicional; 3, industrial; e 4, pós-industrial. Fonte: Rodrigue (2020c), traduzido.

Todas essas teorias são passíveis de críticas sobre variados aspectos. Com relação à circulação, que é central na conceituação de eixo, mesmo as teorias que conferem maior atenção a esse elemento o fazem mais para explicar o que ele viabiliza em termos de desenvolvimento nos espaços postos em comunicação, do que para salientar quaisquer aspectos sobre o espaço da circulação propriamente dito. É justo, porém, abrir uma exceção para a os ciclos de transporte–construção de Isard, porque, embora não seja exatamente seu foco, essa teoria permite pensar nas transformações ocasionadas aos espaços privilegiados pelos serviços de transporte em

virtude do estímulo a novas construções ao longo das vias, caso seja este um fator de localização emergente das mudanças introduzidas com um novo ciclo.

Numa perspectiva econômica mais heterodoxa, as posições de François Perroux passaram a se destacar a partir da década de 1950, muito em razão de evitar modelos rígidos de crescimento ou desenvolvimento, os quais, em sua concepção, não exemplificavam, na verdade, qualquer economia concreta. Esse raciocínio era ainda mais evidente se se tentasse aplicar os modelos referidos à análise das economias dos países ditos “subdesenvolvidos”, onde a integração econômica de todo o território apresentava-se, em geral, como mais frouxa. De todo modo, a concepção elementar de Perroux (1974, p. 100) é a de que “o crescimento não surge em toda a parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou polos de crescimento; propaga-se segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia”.

Os polos de crescimento se caracterizariam pela presença de uma indústria motriz, isto é, determinada unidade industrial que desenvolve, antes das demais, características relacionadas às mais modernas formas de organização da produção (à época) — como a separação dos fatores de produção, a centralização de capitais, a racionalização das tarefas e a mecanização — e apresenta taxas elevadas de crescimento do seu produto (PERROUX, 1974, p. 101). A presença da indústria motriz estimularia a aglomeração, no polo de crescimento, de atividades econômicas associadas, geralmente fornecedoras de bens e serviços para a indústria motriz e distribuidoras ou revendedoras de seus produtos para o mercado consumidor. Por conseguinte, os polos de crescimento se tornariam complexos de indústrias interligadas, marcadas pela presença de uma indústria motriz, por um regime não concorrencial dentro do complexo e pela concentração territorial das atividades (p. 105-108). Seus efeitos esperados sobre o crescimento econômico são explicitados:

Num polo industrial complexo geograficamente concentrado e em crescimento, registram-se efeitos de intensificação das atividades econômicas devidos à proximidade e aos contatos humanos. A concentração industrial urbana cria tipos de consumidores de consumo diversificado e progressivo, em comparação com os dos meios agrícolas rurais. Surgem e encadeiam-se [sic].⁷⁴ necessidades coletivas (alojamento, transportes, serviços públicos). Ao lucro dos negócios vêm sobrepor-se rendas de localização. Na ordem da produção há tipos de produtos que se formam, interinfluenciam, criam as suas tradições e eventualmente participam num espírito coletivo: empresários, trabalhadores qualificados, quadros industriais. (PERROUX, 1974, p. 108)

⁷⁴ Acreditamos que aqui a intenção seria ter escrito “encadeiam-se”.

François Perroux também salienta a importância da circulação e da comunicação entre os polos para a irradiação do crescimento e do desenvolvimento. Apesar disso, Perroux *não* propôs a noção de eixos de desenvolvimento, ao contrário da informação trazida por Márcio Rogério Silveira (2017, p. 462) que citamos há pouco e que oportunamente já corrigimos em uma nota de rodapé. Manuel Correia de Andrade (1973, p. 56) comenta que “como o polo é sempre um ponto ou uma área que exerce influência sobre uma região, admite Perroux que esta influência tem de ser canalizada por estradas, por caminhos que liguem a área polarizada ao polo”. Complementando a citação direta feita acima, Perroux (1974, p. 108, grifo nosso) afirma:

A estes efeitos de intensificação há que acrescentar efeitos de disparidades inter-regionais. Geograficamente concentrado, o polo industrial complexo transforma o seu meio geográfico imediato e, se tem poder para tanto, toda a estrutura da economia nacional em que se situa. Centro de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e definidos chama à existência outros centros de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e definidos. *Quando dois destes centros entram em comunicação graças a vias de transporte material e intelectual, extensas transformações se desenham no horizonte econômico e nos planos de produtores e consumidores.*

A teoria dos polos de crescimento de Perroux e suas considerações sobre o transporte na irradiação do desenvolvimento, somadas às demais teorias da economia regional — como as teorias de localização e teorias do desenvolvimento — da primeira metade e de meados do século XX compuseram o que podemos identificar como os espaços de experiência subjacentes ao desenvolvimento dos conceitos de *eixo de comunicação* e *eixo de desenvolvimento* por Pierre Pottier, em um longo artigo publicado em 1963 sob o título “*Axes de communication et développement économique*” (“Eixos de comunicação e desenvolvimento econômico”). Entre aqueles que reconhecem a originalidade das formulações de Pottier estão: Hubert Béguin (1963); Jozef Gijsbertus Maria Hilhorst (1973); Harry W. Richardson (1973, 1978); Gary L. Gaile (1977); e, mais recentemente, Hermanus S. Geyer (1987), José Luis Sánchez Hernández (1996), Eko Budi Santoso, Heru Purboyo e Dewi Sawitri (2012), Hervé Stecq (2014), David Ramos Pérez e Joana Maria Seguí Pons (2015), Natalia Churkina e Sergey Zaverskiy (2017) e Soraya Caro Vargas (2020b).

A novidade da abordagem de Pottier (1963) foi analisar mais detidamente os espaços onde os processos de circulação se desenrolam, enquanto as demais teorias em economia regional da época estavam mais preocupadas com a análise

das áreas em que as atividades econômicas se concentravam, preocupando-se apenas secundariamente com as demais. Essas áreas, como é o caso das cidades, são compreendidas como as principais origens e destinos dos fluxos, mas não como os espaços da circulação por excelência, o que ajuda a esclarecer o diferencial da abordagem de Pottier. Para esses espaços, as denominações dadas pelo autor variam, mas todas podem ser percebidas como sinônimas: “eixos de comunicação” (a mais empregada), “eixos de circulação” ou, simplesmente, “eixos”. O conceito de “eixo de desenvolvimento” para Pottier, porém, é ligeiramente distinto, o que iremos esclarecer mais adiante. A propósito, Pottier não distingue desenvolvimento de crescimento em seu texto e, inclusive, afirma que os “efeitos terminais do desenvolvimento se traduzem por uma elevação do produto global” (p. 84). Por isso, trataremos os dois termos como intercambiáveis *exclusivamente* no trecho que segue.

Os próximos parágrafos serão todos baseados nas formulações constantes no artigo de Pottier (1963), portanto, para evitar poluir o texto, suprimiremos a referência à obra, inclusive nas citações diretas, para as quais só indicaremos a página em que o fragmento está. O encerramento deste trecho em referência ao trabalho mencionado será anunciado pela nota de rodapé de número 77.

Em sintonia com os demais teóricos da economia regional, Pottier ressalta que uma circulação eficaz é um importante fator de impulso para as atividades econômicas. Todavia, mesmo com os constantes desenvolvimentos dos meios de locomoção, levando ao que o autor celebra como uma vitória sobre as distâncias, ele entende que isso não diminuiu a dependência dos transportes em relação à localização das vias de comunicação. A questão é que tal como o espaço oferece condições muito distintas de localização para o desenvolvimento de cada atividade econômica, também as facilidades de deslocamento pelo espaço são assaz desiguais.

O fenômeno da circulação tende a se concentrar sobre determinados trajetos. Segundo Pottier, a primeira razão para a definição dos itinerários das vias de comunicação parece ser a relação do homem com a natureza, buscando faixas do espaço que oferecessem determinadas facilidades de passagem e orientação, como cursos d'água, vales e planícies. No entanto, a fidelidade aos trajetos obedeceria às leis do menor esforço e do menor custo. À medida que esses percursos passam a ser equipados com infraestruturas físicas projetadas para melhorar as condições de circulação, tal fidelidade é reforçada, visto que o esforço e os custos do transporte tendem a diminuir. Essas questões geram duas consequências:

Em primeiro lugar, a construção de uma infraestrutura — canal, estrada, via férrea — materializa duravelmente uma via de comunicação. Deste modo, os progressos técnicos sucessivos reforçam a dependência da circulação em relação aos trajetos existentes. A permanência secular de determinadas vias de passagem encontra na convergência das facilidades naturais e dos planejamentos humanos uma de suas mais sólidas justificativas.

Em segundo lugar, a impossibilidade de equipar igualmente todos os trajetos, em razão dos custos da infraestrutura, é um fator poderoso de especialização e de hierarquização das vias de comunicação. As vias que têm intensidades de circulação mais fortes ou que apresentam maior utilidade econômica, política ou estratégica geralmente recebem as instalações que permitem os deslocamentos mais rápidos e menos custosos. Porém, esses equipamentos apenas fazem com que o tráfego nessas rotas se intensifique, consolidando e reforçando sua superioridade sobre as demais. Assim, as vias que, por vocação natural, garantem a junção das grandes regiões das nações (ou dos continentes) são também aquelas onde se justapõem os equipamentos fixos de todos ou da maior parte dos meios de transporte conhecidos. Essas vias atraem correntes de circulação muito importantes. Ao lado desses grandes eixos, outros trajetos menos frequentes, de dimensões mais modestas e geralmente equipados por um só modo de transporte principal asseguram uma parte secundária das relações inter-regionais e o grosso da circulação interior a cada região. (p. 58-59)

Pottier critica os economistas por não darem atenção a um fato que considera óbvio: a profunda “influência das grandes vias de comunicação sobre o desenvolvimento econômico das regiões que elas põem em relação ou que simplesmente atravessam” (p. 59). Para ele, essa relação só estava sendo evidenciada mais recentemente em relação ao período em que escreve, em virtude dos estudos de planejamento territorial visando a determinar a localização economicamente mais racional de infraestruturas de transporte mais caras, como rodovias e ferrovias eletrificadas. Pottier defende que a escolha das vias corretas a equipar, desde que não seja feita apenas conforme os critérios referentes à rentabilidade imediata ou previsível dos investimentos, pode contribuir para o desenvolvimento durável de regiões mais pobres, equilibrando mais a repartição territorial da riqueza.

O autor em questão reconhece que cientistas sociais têm mostrado que as grandes vias de circulação influenciam o progresso econômico e humano em termos de seus ritmos, sua localização e sua intensidade, mas critica o caráter quase exclusivamente descritivo dessas abordagens, especialmente a de Frédéric Le Play. Diante dos poucos avanços, Pierre Pottier então informa que seu ensaio consiste na combinação de dois corpos teóricos. O primeiro são as teorias dinâmicas que explicam as flutuações do crescimento econômico e os fenômenos de indução e intensificação dos fluxos, as quais julga fundamentais para compreender as ondas de desenvolvimento. O segundo corpo é composto pelas teorias espaciais da localização e as teorias sobre o espaço econômico, sintetizadas principalmente nos

desenvolvimentos teórico-conceituais de François Perroux, que também permitiriam conhecer as leis relativas à difusão do desenvolvimento no espaço.

A observação do papel dos eixos na história levou Pottier a postular que sua influência é exercida principalmente sobre a intensificação dos fluxos econômicos e sobre os fatores locais das atividades, o que implica em dizer que os eixos influenciam a intensidade e a localização do desenvolvimento. Esse postulado tem a ver com a concepção originada de Knut Wicksell, a que Pierre Pottier se filia, de que a economia trata de dois problemas diferentes, o da *impulsão* e o da *propagação do crescimento e do desenvolvimento*. Esses dois problemas são centrais na conceitualização analítica de eixo empreendida pelo autor francês.

A impulsão ocorre por meio de todo evento que intervém em uma empresa, um ramo ou um setor da produção e que modifica as taxas de crescimento dessas empresas ou desse setor. Pode ser decorrente de uma inovação, de um investimento adicional ou de um aumento autônomo da demanda; mas a impulsão também pode agir no sentido da desaceleração do crescimento quando ela provém de uma contração da demanda, de um desinvestimento ou de uma degradação relativa dos equipamentos de um ramo.

Os problemas da propagação são aqueles da duração, da extensão e da direção das repercussões da impulsão no entorno da firma ou do ramo motriz [*dans l'environnement de la firme ou de la branche motrice*] e no conjunto do sistema econômico. A propagação depende do grau de receptividade das unidades econômicas do entorno, de sua aptidão a receber, a amplificar ou a atenuar os estímulos do ramo motriz. A este respeito, o ambiente se revela extremamente heterogêneo. Uma empresa pode se beneficiar do crescimento, às vezes, porque seu produto é o mais adequado à satisfação das necessidades criadas por essa expansão, em termos de fatores de produção ou bens de consumo, ou, às vezes, porque o chefe da empresa avalia com exatidão a extensão das perspectivas novas abertas pela impulsão. (p. 64)

Acontece que nem todas as empresas são capazes de aproveitar os chamados “lucros induzidos” pelo crescimento inicial impulsionado. Existem desigualdades no que tange à receptividade, as quais podem ser reforçadas por equipamentos coletivos como os meios de transporte. Como favorecem interações menos custosas entre empresas ou mesmo entre regiões, os meios de transporte também acabam orientando a propagação dos impulsos. Para Pottier, a teoria perrouxiana da polarização é capaz de sintetizar as consequências dos dois processos, impulsão e propagação, porque compreende a questão das causas da impulsão ao evidenciar os polos de crescimento em conjunto com uma concepção de que o desenvolvimento econômico não se propaga uniformemente pelo espaço.

Aqui há uma contradição importante de salientar no pensamento de Pierre Pottier. François Perroux desenvolve sua teoria em relação a um espaço abstrato, que ele denomina de “espaço econômico” e que se descola do espaço concreto.

Apenas em 1966, por meio da leitura geográfica das formulações perrouxianas feita por Jacques-Raoul Boudeville, foi que se procedeu uma aproximação maior entre a teoria da polarização e o espaço concreto. Porém, Pottier escreve antes, em 1963, e ainda sobre fluxos materiais, um tema difícil de se desvencilhar dos constrangimentos que o espaço concreto impõe. Sendo assim, este autor parece fazer vista grossa a essa questão simplesmente pelo fato de Perroux salientar as heterogeneidades espaciais, ainda que abstraia numerosos aspectos essenciais da concreticidade do real. Suspeitamos disso, porque, por outro lado, Pottier critica as teorias da localização que se desenvolvem sob a suposição de uma superfície homogênea de transporte, citando nominalmente Johann Heinrich von Thünen e August Lösch e trazendo à tona o reconhecimento de Walter Isard de que “a hipótese de um espaço homogêneo é oposta à realidade fortemente heterogênea” (p. 67)

Voltando mais especificamente às consequências da filiação às teorias de Perroux para o desenvolvimento teórico-conceitual de eixo por Pottier, temos que o eixo pode ser considerado de duas maneiras. Por um lado, como um componente invariável dentro do processo de propagação das impulsões, por meio do qual essa própria propagação se efetua. Por outro, como “elemento ativo, cujas mudanças de suas infraestruturas modificam os campos de forças de localização e introduzem elementos dinâmicos na economia das regiões por ele servidas” (p. 66, grifo nosso).

Ao considerar com atenção as vias de comunicações, descobre-se que as linhas de transporte — concepção derivada dos modelos de localização — só irradiam em algumas direções. Por isso, a localização ao longo dessas linhas representa, pelo menos em relação aos custos de transporte, uma vantagem comparativa a todas as áreas não atravessadas por vias de comunicação. Os pontos de cruzamento entre as linhas, por sua vez, tornam-se pontos ainda mais privilegiados por possibilitarem menores custos em pelo menos duas direções. Além disso, há determinadas linhas de transporte cujo acesso é mais fácil e os equipamentos melhores, apresentando maior atratividade para o trânsito e exercendo uma relação de dominação entre as demais. Tudo isso contribui para o reconhecimento de uma hierarquização desses pontos e linhas das redes de comunicação no espaço econômico.

Para Pottier, os eixos constituem, na simplificação abstrata ligada ao espaço econômico, as linhas dominantes dos sistemas de circulação. Os fatores dessa dominação decorrem de uma interpretação econômica da noção de eixo. Para alcançá-la, Pottier afirma que é preciso considerar que as vias de comunicação possuem três

componentes fundamentais: um trajeto, uma infraestrutura e uma corrente de circulação. Todavia, um eixo de comunicação, para ser reconhecido como tal por Pottier, deve apresentar algumas características peculiares no tocante a esses três componentes.

Examinemos primeiro a questão do *trajeto*. Os trajetos consistem em um conjunto de lugares dispostos em sequência que garantem a possibilidade do deslocamento. Considerando serem lugares fáceis de se passar, Pottier afirma que os trajetos não são criações humanas, mas discordamos frontalmente dessa consideração, que nos parece traduzir uma espécie de determinismo geográfico. A percepção de ser fácil ou difícil de passar não decorre de condições físico-naturais do ambiente, como induz Pottier, mas, na verdade, do grau de desenvolvimento da técnica. Afinal, antes da invenção dos túneis, por exemplo, alguns montes eram tidos como intransponíveis, mas a partir do momento em que são perfurados e o novo túnel é aberto para tráfego, este percurso provavelmente se torna o mais fácil de percorrer em relação às alternativas anteriormente criadas.

O espaço é polvilhado de itinerários diversos, que podem se distinguir pela dimensão e pela função que assumem. Entretanto, nem todo trajeto forma a base de um eixo. Enquanto a maioria possui dimensões modestas e pequena capacidade de tráfego, atendendo, por isso, a fluxos intrarregionais, os eixos, segundo Pottier, têm necessariamente uma dimensão inter-regional e, ocasionalmente, internacional⁷⁵.

A função do eixo é então servir de suporte às trocas inter-regionais e internacionais. O eixo não é, estritamente falando, uma linha de transporte, mas uma região ou um conjunto de regiões que põem em comunicação as grandes porções dos continentes. Além disso, ele é uma cadeia de localizações importantes, de aglomerações humanas: capitais regionais ou centros industriais instalados em sítios favoráveis ao longo de vias de passagem. (p. 68)

Se excluirmos as afirmações determinísticas, Pottier parece ter razão ao afirmar que os condicionamentos do meio físico-natural são as primeiras características que podem contribuir para que determinado trajeto venha a se tornar um eixo de circulação. Segundo as teorias econômicas em que se baseia Pottier, certos pontos ao longo de um percurso tendem a concentrar aspectos que favorecem a localização e a aglomeração de atividades. Esses locais típicos podem ser chamados de

⁷⁵ Aqui deve-se considerar o contexto geográfico do trabalho de Pierre Pottier, que é executado na França. Na Europa Ocidental, os países têm áreas razoavelmente pequenas, então a existência de eixos internacionais não é uma realidade rara, ainda mais se considerarmos as facilidades burocráticas de transposição de fronteiras nessa região do globo.

*Torpunkte*⁷⁶, ou seja, pontos pelos quais as vias de comunicação (especialmente as mais antigas, precisamos acrescentar) geralmente precisam passar, devido a constrangimentos dos elementos físicos do espaço, como passos de montanha, por exemplo. Ao se localizarem em pontos como esse, as empresas conseguiriam delimitar regiões de fornecimento relativamente maiores, em virtude da necessidade da circulação por aquela localidade. Outras localidades cuja instalação e aglomeração de atividades econômicas tende a ser incentivada é em torno de cruzamentos de diferentes modais de transporte, os quais exigem transbordo de cargas ou passageiros, porque as empresas assim economizariam por não precisar pagar por essa tarefa. Enfim, todo local que represente uma ruptura da rede de transportes tende a satisfazer os critérios.

A conclusão que Pottier chega é que um trajeto que geralmente forma a base de um importante eixo se caracteriza por encadear vários locais atrativos para as atividades econômicas. Além disso, esses trajetos são ainda mais valorizados se combinam uma cadeia de localizações e aglomerações importantes, como grandes portos, metrópoles, regiões industrializadas etc. Isso é um requisito para que esses percursos sirvam de suporte a importantes correntes de circulação e para que se justifiquem os investimentos em uma infraestrutura avançada.

Passemos agora para a questão da *infraestrutura*. O conjunto delas em um eixo geralmente apresenta uma complexidade notória. Dada a tendência de permanência dos eixos no tempo, essas infraestruturas precisam se adequar às diferentes técnicas de transporte privilegiadas em cada época, mas que ainda permaneçam em uso, para que os itinerários possam convir a todos os modos de circulação. Todavia, o investimento em infraestruturas é alto e, para ter viabilidade econômica aos olhos do sistema capitalista, a rentabilidade desse capital fixo imobilizado no espaço precisa ser assegurada, o que depende da intensidade dos fluxos.

Por costumeiramente apresentarem tráfego mais intenso, os eixos viabilizam que diversas empresas pratiquem economias de escala em relação aos custos de transporte. Com isso, a fixação do capital nas infraestruturas passa a ganhar em rentabilidade e novas técnicas de transporte podem ser mais facilmente implantadas em comparação com outros lugares. Como esses fatores se acumulam e se retroalimentam, os eixos tendem então a, cada vez mais, serem compostos de diferentes

⁷⁶ Numa tradução livre do alemão, “pontos de passagem”; numa tradução mais literal, “pontos-portões”. A palavra está no plural; a forma singular seria “*Torpunkt*”.

vias e infraestruturas de transporte, como hidrovias, canais, vias férreas, estradas de rodagem, portos e aeroportos etc.

Essa marcante distinção entre os eixos e os demais espaços, segundo Pottier, está no cerne de relações de dominação e dissimetria, afinal, as linhas de transporte abaixam os custos de deslocamento nos espaços vizinhos a elas, criando condições mais favoráveis quanto a isso ao longo do eixo, mas menos favoráveis à medida que nos distanciamos ortogonalmente a ele. A existência dessa linha também cria rendas monopolísticas relacionadas à localização e à posição de diversos espaços, em vez de um só, no caso dos modelos de superfície homogênea. Isso enfim gera “uma heterogeneidade espacial dos custos de transporte, [...] uma geografia desigual dos preços dos produtos e serviços e [...] forças de atração e de repulsão relacionadas à localização” (p. 71). Como os eixos concentram diversos meios de transporte, geralmente apresentando tecnologia avançada, eles, em relação aos demais espaços, exercem verdadeiras relações de dominação quanto às possibilidades de definição dos custos de deslocamento e dos preços das mercadorias e dos serviços e quanto à capacidade de concentrar atividades econômicas, reforçando a dissimetria mencionada.

Essa dissimetria tende a durar muito tempo, porque os equipamentos infraestruturais, em razão de sua elevada perenidade, ocasionam e consolidam uma rigidez estrutural. Segundo Pottier, em longo prazo, as infraestruturas recrudescem a concentração dos fluxos numa dada região a que servem, em razão de uma relação quase monopólica de oferecimento de um transporte mais eficaz. Todavia, num prazo ainda mais longo, alguns eixos antes desfavorecidos podem ser reequipados e modernizados e eixos mais tradicionais não, invertendo-se as relações de dominação, o que pode contribuir para o declínio ou para a estagnação econômica de regiões inteiras, devido à carência infraestrutural de seus eixos.

[...] a criação de uma nova infraestrutura em dado eixo assume os aspectos de uma alteração estrutural. Ela determina bruscas mudanças nos efeitos de concorrência ou de dominação existentes entre os eixos e entre as diversas regiões. Ela pode provocar os deslocamentos de tráfego de um eixo que se tornou menos vantajoso para outro que foi equipado; ela pode pôr em comunicação regiões que antes não estavam, estabelecer entre duas regiões uma ligação mais curta ou mais rápida do que anteriormente. Em suma, tal mutação pode fazer aparecerem novas situações vantajosas para determinadas regiões e colocar outras em situações desfavoráveis. Neste sentido, tais eventos são relacionados à aparição ou à desaparecimento da impulsão. (p. 71-72)

Podemos enfim tratar da questão da *corrente de circulação*. De acordo com Pottier, o eixo é o substrato da corrente de circulação, isto é, dos fluxos que se

desenrolam, e estes fluxos, por sua vez, são a manifestação sensível do intercâmbio entre as regiões e locais que o eixo põe em comunicação. Quando essa corrente se intensifica, Pottier acredita que seja um dos principais indícios de que os espaços conectados ou atravessados pelos eixos estão em uma trajetória de crescimento econômico. Há, com efeito, duas correntes diferentes de circulação, mas que se dão concomitantemente e sobre o mesmo espaço: fluxos de *pessoas* e fluxos de *coisas*.

A circulação de pessoas cria nas zonas de passagem uma demanda potencial. Dela resulta uma intensificação *possível* das trocas *ao longo* do eixo ou em seus pontos principais. Essa demanda potencial pode estimular o aparecimento de atividades novas e cumprir um papel impulsionador.

Os movimentos de mercadorias coincidem com as trocas: trocas de fatores entre produtores e distribuição de bens para os mercados consumidores. Pelo abaixamento dos custos e a rapidez do tráfego, o eixo pode atrair um volume crescente de trocas. A corrente de mercadorias garante, pois, do ponto de vista da produção, as “complementaridades típicas” pelo melhor custo, e do ponto de vista do consumo, o abastecimento de numerosos mercados (notadamente os das aglomerações servidas pelo eixo) pelos melhores preços. (p. 72-73)

O exame desses três componentes das vias de circulação e como eles se manifestam nos eixos permite que Pottier conclua que o eixo pode servir, ao mesmo tempo e, na verdade, de forma indissociada, como agente de impulsão do desenvolvimento e como vetor de sua propagação. Contudo, por fins didáticos, ele e nós discutiremos essas duas funções separadamente.

Para começar a justificar sua concepção de que o eixo pode ser um fator de impulsão, Pottier cita os ciclos de transporte–construção de Isard, sobre os quais já falamos ainda neste item. A relação de causalidade que Isard postula entre o desenvolvimento dos transportes e a expansão das atividades de construção cai como uma luva na teorização de Pottier, na medida em que considera os transportes como elemento central de sua conceituação de eixo.

Uma consideração particularmente interessante que Pottier faz, adaptando os pressupostos da teoria da polarização de Perroux, mas sem deformá-los, é que os eixos de comunicação podem, eles próprios, ser o centro da atividade motriz de uma região. Isso está baseado na ideia de que os equipamentos infraestruturais que compõem o eixo e que estão sob constante atualização, gerenciamento e/ou reparo demandam a mobilização de grandes contingentes de trabalhadores, necessitam e favorecem atividades conexas e promovem um crescimento geral das rendas e demais receitas e das demandas por bens, serviços e fatores de produção. Além disso, o fato de que o eixo permite intensificação dos fluxos e diminuição dos custos de

transporte é um fator considerável para impulsionar o surgimento e o desenvolvimento de novas atividades.

Pottier dedica algumas reflexões especificamente sobre a impulsão ocasionada pela criação de uma nova infraestrutura de transporte. Essa criação demanda uma grande obra pública que, geralmente, vem acompanhada de investimentos adicionais nos espaços que são alvo dessas intervenções. Exatamente por isso, os efeitos iniciais desses investimentos são mais localizados ao longo do eixo, mas também se propagam para o conjunto da economia. No processo de produção de uma infraestrutura, criam-se muitos postos de trabalho, espalhados pelas regiões que serão servidas por ela, o que leva à geração de valor e sua distribuição entre as diversas frações de classe. Parte desses rendimentos, distribuídos aos trabalhadores sob a forma de salário, induzem, durante a duração das empreitadas, uma demanda por bens de consumo que pode impulsionar atividades locais ou regionais de produção e distribuição. Esse estímulo gera novos excedentes, os quais podem ser, em parte, reinvestidos na região. Enfim, quando termina a construção da infraestrutura, os diferentes ganhos que ela viabiliza permanecem por muito tempo como fatores de crescimento.

“A infraestrutura criada para a utilização por uma nova técnica de transporte só pode ser plenamente eficaz quando os veículos apropriados estejam disponíveis e os serviços complementares localizados ao longo da via de comunicação.” (p. 77) Sendo assim, Pottier conclui que cada inovação nos transportes impulsiona a criação de novas indústrias produtoras de veículos de locomoção adaptados a essa inovação. Por isso, de maneira geral, a existência do equipamento inovador no eixo serviria como estímulo para o surgimento dessas indústrias. Além disso, tais inovações exigiriam também serviços complementares, que se instalariam ao longo da nova via, justamente onde a demanda por eles tende a ser maior, constituindo, para as regiões atravessadas, novas fonte de rendimentos.

Outro fator por meio do qual os eixos poderiam impulsionar o crescimento econômico seria o abatimento dos custos de transporte. Esse abatimento pode ser ocasionado, por exemplo, por uma aceleração do tempo de deslocamento das mercadorias resultante do aumento da velocidade de transporte, pelo encurtamento das distâncias entre dois polos ou regiões ou por economias de energia ocasionadas por inovações nos meios ou nas infraestruturas de transporte. Todavia, a diminuição dos custos de transporte implica, inversamente, numa ampliação das áreas de

mercado das empresas situadas nas regiões servidas pelos eixos, já que elas ficam em melhores condições para concorrer pela mesma demanda com empresas situadas longe dos eixos, submetidas a maiores custos de circulação. Na presença de um eixo, a relação linear entre custo de transporte e distância não se mantém quando comparamos com regiões não servidas por eixos.

Devido a essas razões, os eixos e as regiões às quais eles servem se tornam mais atrativas para o estabelecimento de certas empresas, podendo inclusive basear o surgimento de novas atividades motrizes e polos de crescimento, segundo Pottier. Isso pode reforçar tendências de concentração em regiões mais desenvolvidas, criar melhores condições para o desenvolvimento de regiões estagnadas e/ou contribuir para o declínio econômico de regiões isoladas.

A respeito da extensão das áreas de mercado por ocasião da diminuição dos custos de transporte, Pottier sustenta que isso permitiria a especialização produtiva de determinadas regiões e a criação de novas empresas e atividades. Além disso, devido à demanda acrescida, essas empresas teriam o potencial de crescer realizando economias de escala, podendo chegar ao estágio de produção em massa, o que, na época de Pottier, sob o paradigma fordista-keynesiano, significava o ápice para uma indústria. Ele afirma que essas vantagens, embora pudessem ser construídas em detrimento de empresas em localização desfavoráveis, também poderiam resultar de ganhos econômicos mais globais, porque o eixo favoreceria, justamente, as especializações regionais, reforçando os laços de complementaridade, não de competição entre regiões.

Apesar de um otimismo às vezes exagerado na capacidade que os eixos teriam de, por si, impulsionarem o desenvolvimento, Pottier pontua suas observações com alguns trechos de maior realismo. Se, de um lado, ele afirma que, de modo geral “a criação de uma nova infraestrutura, o abatimento consecutivo dos custos de transporte e a extensão das áreas de mercado criam, na vizinhança do eixo, ocasiões favoráveis ao surgimento de novas atividades e novas firmas” (p. 80), de outro, Pottier também entende que isso não é uma relação mecânica e que deve haver um conjunto de decisões políticas e econômicas tomadas por agentes privados e públicos para poder pôr essas transformações em marcha. Ademais, ele afirma que elas têm maior chance de ocorrer em espaços que já concentram o capital e as atividades econômicas, empresários em busca de oportunidades de investimento, baixos custos de transporte, presença de mão-de-obra abundante e qualificadas, *know-how*

técnico etc. Por conseguinte, Pottier reconhece que o desenvolvimento nunca será igualmente suscitado ao longo de todo um eixo. Além desses fatores que compreendem um desenvolvimento desigual dentro do eixo, Pottier também ressalta que alguns locais especiais também podem oferecer maior força de atração, como espaços em que vias de comunicação convergem ou que são localizações naturais de fontes de matéria-prima ou de energia.

Um aspecto importante a trazer é que cada grande revolução técnica nos modos de transporte mexe com a escala de preços relativos e com os fatores locacionais anteriormente preferenciais. Por mais que a presença de um eixo tenda a garantir a atração de atividades e investimentos, é impossível se assegurar de que a emergência de novos meios de transporte ou a criação de infraestruturas inovadoras favorecerá o crescimento econômico das concentrações já existentes ou se impulsionarão a criação de novos polos de atração. A hipótese de Pottier é de que se as novas técnicas não perturbarem muito as relações entre custo e localização, a impulsão tende a ser mais sentida nas aglomerações já existentes.

Um terceiro fator de impulsão do desenvolvimento relacionado aos eixos é pela expansão autônoma da demanda nas regiões de passagem. Este caso é referente principalmente à corrente de circulação de pessoas, a qual gera uma demanda de consumo nas regiões atravessadas pelos eixos que servem como passagem ou como pouso. Embora a tendência dessa demanda seja estimular atividades econômicas tradicionais, Pottier acredita que sob certas condições — e muito em função do quase monopólio dos eixos sobre o fluxo de longa distância de pessoas —, ela também pode impulsionar o nascimento de uma atividade motriz regional, por exemplo por meio da especialização em hotelaria. Nestes casos, recursos turísticos que eventualmente existam podem criar heterogeneidades que favoreçam os espaços onde eles se concentram.

Mantenhamos nossa separação didática com relação ao eixo como fator de impulsão e de propagação do desenvolvimento e nos voltemos agora para o segundo caso. Na visão sistêmica e perrouxiana de Pottier, quando o eixo não traz elementos novos para o sistema econômico, ele ainda assim funciona como “um dos fatores da propagação das impulsões partidas de todos os outros epicentros e orienta no espaço as ondas sucessivas de crescimento que emanam das atividades motrizes surgidas” (p. 84). Essa propagação causa dois fenômenos: o surgimento de novas

atividades em torno da indústria motriz e a geração de lucros induzidos tanto pela atividade motriz quanto pelas novas atividades.

Nessa concepção teórica, o desenvolvimento irradia em diversas direções, mas pode ser amplificado ou rapidamente amortecido pelo meio, de modo que os lucros induzidos pela impulsão não são igualmente repartidos entre as diferentes unidades empresariais. As redes de comunicação funcionam como uma das causas essenciais das desigualdades de custo no espaço. Dentro dessas redes, os eixos, geralmente equipados para sustentar os meios de deslocamento mais eficazes, exercem uma dominância muito grande e, por isso, podem ser considerados como determinantes importantes da geografia dos preços.

Pottier começa a elucidação dos eixos como fatores de propagação do desenvolvimento por meio de sua relação com os chamados lucros induzidos. Muito resumidamente, “a formação de lucros induzidos é desencadeada pelo crescimento da demanda de determinados produtos. Essa demanda suplementar não foi antecipada pelos produtores interessados, mas gerada pela expansão da atividade motriz.” (p. 87) Porém, as empresas sofrem os efeitos da formação de lucros induzidos de forma desigual, a depender de sua situação em relação à atividade motriz e às vias de comunicação, o que altera substancialmente os custos de transporte e as capacidades de satisfazerem às novas demandas.

A existência e eficiência dos meios de comunicação são fatores que ajudam a tornar um meio favorável para o crescimento da atividade motriz e das demais, porque eles comunicam as empresas aos mercados em expansão, o que é fundamental para o sucesso de um polo. Dessa maneira, as vias em geral, mas principalmente os eixos bem equipados exercem um efeito seletivo sobre as regiões, tornando algumas mais aptas que outras para receberem e desenvolverem atividades motrizes e crescerem economicamente. Pensando em termos do espaço econômico, Pottier sugere que o eixo geralmente seja a linha de transporte “sobre a qual a propagação se efetuará com a maior intensidade e pela distância mais longa. Porém, os eixos aparecem sobretudo como responsáveis pela difusão desigual, no meio, dos lucros induzidos cujas ondas sucessivas eles polarizam” (p. 88), tendendo a concentrá-los nos polos e principais aglomerações que eles comunicam, ao longo de si próprios e nas regiões que atravessam ou que ligam.

A extensão da difusão do desenvolvimento guarda uma estreita dependência em relação aos custos de transporte e às distâncias percorridas, de modo que os

eixos o propagam com mais eficácia quanto menos oneroso for o transporte. Inspirado em Von Thünen, Pottier afirma que as regiões agrícolas atravessadas por um eixo veem a renda da terra aumentar à medida que os terrenos se situam mais próximos às vias de comunicação. Essa renda é majorada em razão do abatimento dos custos de transporte, favorecendo o escoamento mais rápido e barato da produção.

Conforme Pottier, um segundo fenômeno característico da propagação é a criação de novas empresas no ambiente polarizado pela atividade motriz e em complementaridade a ela e às demais. Isso é resultado do sucesso da atividade motriz e da criação de um ambiente atrativo para novos investimentos e resulta, por sua vez, em processos cumulativos de expansão. Os laços de complementaridade estimulam a procura pela maior redução possível dos custos para pôr em ligação as empresas entre si e pelo estabelecimento de políticas integradas e interdependentes de preços e de produção.

“As zonas mais atrativas para essas novas indústrias são, portanto, aquelas onde a concentração dos lucros permite a formação dos capitais e onde a facilidade das comunicações impõe os menores custos de transporte.” (p. 91) Esses fatores fazem dos eixos espaços muito atrativos. Em primeiro lugar, eles tendem a comunicar polos de concentração das atividades econômicas; em segundo, orientam territorialmente a propagação do desenvolvimento, principalmente em seu curso; e, em terceiro, os eixos ocasionalmente podem desviar para si a propagação do desenvolvimento impulsionado em outras regiões, mas as quais não são servidas por grandes eixos ou os seus apresentam atraso tecnológico ou outros indicadores desfavoráveis.

Relembrando que nem todos os pontos num eixo possuem o mesmo potencial atrativo, Pottier afirma que a “coexistência, nos mesmos centros, de lucros suplementares importantes e de atividades novas são circunstâncias favoráveis ao desenvolvimento de *processos cumulativos localizados de crescimento*” (p. 92). A consolidação dessa coexistência tende a atrair serviços financeiros e bancários que auxiliam nas transações entre as empresas e que, principalmente, passam a compor o quadro estrutural e institucional da economia desses polos. Esse movimento fortalece ainda mais a atratividade dos centros que já apresentavam crescimentos elevados. Desta maneira, os polos, ligados entre si pelos eixos de comunicação, participam de forma desigual da propagação do desenvolvimento. Além disso, as crescentes concentrações tendem a modificar o entorno imediato dos polos, por exemplo

estimulando a produção agrícola alimentar para suprir a demanda de consumo da grande população.

Portanto, o eixo de comunicação, vetor primordial da propagação do desenvolvimento, faz sentir sua influência por meio de sua ação seletiva que orienta a propagação numa direção privilegiada. Ainda assim, ao longo dessa direção, existem áreas onde a impulsão tende a se amplificar e áreas onde ela tende a ser amortecida, pois em determinados pontos os novos lucros e as novas atividades se desenvolvem cumulativamente. Vemos então que o papel propagador dos eixos de comunicação se dobra aos efeitos das forças de concentração. Se essas forças são poderosas, a ponto de determinar que a maior parte das atividades se agrupe em um pequeno número de aglomerações no seio de algumas regiões, então os eixos só podem intervir no desenvolvimento mediante a facilitação das relações entre as aglomerações. No caso, porém, em que as forças de concentração se enfraquecem, o eixo é chamado a transmitir os efeitos da impulsão a todas as zonas que ele serve e a estimular nelas numerosos pontos de sucesso. (p. 92)

Além dos custos de transporte dos diferentes fatores de produção, Pottier reconhece que há outros fatores, embora secundários, dos quais a concentração de atividades depende, como laços de complementaridade interempresarial, possibilidade de suprimento de extensos mercados, proximidade com instituições administrativas, entre outras. Todavia, em longuíssimo prazo, ele acredita que são mesmo as mudanças dos custos relativos do transporte devido ao progresso técnico o que mormente determina as alterações dos fenômenos de localização. Sob essa compreensão, os eixos de comunicação tendem a continuar sempre como os espaços privilegiados das escolhas locacionais, já que geralmente mantêm baixos os custos de transporte. Pierre Pottier acredita que diferentes teóricos da localização, como Johann Heinrich von Thünen e Alfred Weber, não enfatizaram a questão dos eixos de comunicação, porque suas teorias foram elaboradas em épocas cujas condições técnicas de transporte não eram muito avançadas.

Pottier procura concluir suas reflexões gerais sobre a relação entre os eixos de comunicação e o desenvolvimento asseverando que eles são um suporte essencial para este. O autor sugere, ainda, que essa conclusão está para além dos esquemas teóricos próprios da economia, podendo ser verificado concretamente na história que a transmissão do progresso é assegurada por todas as relações às quais o eixo serve de meio. Em uma visão ampla, Pottier afirma que o eixo contribui para difundir, nas regiões a que serve, inovações de toda ordem relacionadas ao desenvolvimento, como ideias, técnicas, modos etc. Assim, ele possibilita que diversas porções do espaço fiquem a par das inovações surgidas alhures.

O eixo aparece então como uma causa permanente de renovação e de rejuvenescimento das estruturas das regiões que atravessa. Essa visão conclusiva conduz a

considerar os papéis impulsores e propagadores como estreitamente solidários uns aos outros. Ela conduz além disso, à reposição dos fenômenos propriamente econômicos num contexto mais rico de relações sociológicas, no qual os efeitos de imitação, as resistências e os embalos psicológicos fazem parte consideravelmente.

Porém, em suma, o eixo de comunicações se revela como um dos grandes vetores de todas as causas de modificação ou de mutação das estruturas econômicas — mudanças pelas quais se opera, ao longo do tempo, o desenvolvimento das economias. (p. 95)

Até o momento, enunciamos os caracteres essenciais da teorização geral que Pottier faz dos espaços que ele identifica como “*eixos de comunicação*”, “*eixos de circulação*” ou somente “*eixos*”; os três termos são sinônimos para ele. No entanto, ele também teoriza a respeito de “*eixos de desenvolvimento*”, mas entende que estes formam um grupo especial dentro do conjunto de eixos em geral, apresentando aspectos próprios e historicamente situados. As grandes modificações técnicas da virada do século XIX para o século XX, especialmente no tocante aos transportes e às formas de energia, foram as responsáveis, para Pottier, pela possibilidade de que determinados eixos fossem dotados por novidades tecnológicas e infraestruturais que os transformassem em eixos de desenvolvimento.

Para Pottier, à primeira vista essas mudanças pareciam oferecer os melhores cenários para uma acentuação da dispersão das atividades. Todavia, essas novas técnicas estão submetidas a uma servidão das infraestruturas que lhes servem de suporte. O caso da energia é emblemático. As fontes de energia, na virada para o século XX, tornaram-se cada vez menos imóveis e passaram a circular por meio de linhas elétricas, oleodutos, gasodutos etc. A localização da energia então mudou de pontual para linear, mas os elevados custos de construção das infraestruturas para transmiti-la ou transportá-la impossibilitavam uma generalização dessas linhas sobre o espaço. Por conseguinte, as decisões sobre os locais de construção das infraestruturas energéticas buscavam combinar economias de instalação, favorecidas pela escolha de trajetos mais fáceis, e rentabilidade dos investimentos, favorecida pela garantia de que haveria imediata demanda suficiente pela fonte de energia.

Dessa maneira, os grandes eixos de comunicação se apresentavam como espaços praticamente perfeitos para atender a esses dois requisitos, já que agrupavam em si um itinerário bem consolidado e aglomerações importantes, complexos industriais etc. Por isso e por causa dos custos mais baixos referentes à transmissão da energia, as unidades de produção e de distribuição energética também tendiam a se concentrar ao longo dos eixos. Isso, por sua vez, atraía atividades altamente

consumidoras de energia, num processo que se retroalimentava, reforçando progressivamente a heterogeneidade espacial representada pelos eixos.

A mesma lógica de servidão se aplica aos modernos meios de transporte e comunicação, os quais exigem a construção de infraestruturas muito onerosas, como rodovias duplicadas e que permitam o desenvolvimento de altas velocidades, ferrovias eletrificadas, canais de água que comportem embarcações de alta tonelagem e maior calado, cabeamentos coaxiais de longo alcance, aeroportos modernos etc. Novamente por causa dos custos muito elevados, essas novas infraestruturas também tendem a se limitar às vias de circulação mais utilizadas, onde se esperam maiores taxas de rentabilidade, e às áreas de passagem mais fácil, elementos que são geralmente reunidos nos eixos.

A formação dos grandes eixos modernos passa então por um processo cumulativo de concentração de atividades, infraestruturas e correntes de circulação em espaços privilegiados do território, como evidencia Pottier. Em razão disso, os eixos são convocados a apresentar cada vez mais possibilidades de economia e de rentabilidade para as atividades que neles se situam, tornando-os espaços cada vez mais assimétricos em termos de vantagens competitivas. Neles, cada modo de transporte atinge virtualmente seu rendimento ótimo, o que leva a apresentar os custos de deslocamento mais baixos. Além disso, os eixos multimodais podem estabelecer, para cada modo de transporte, especializações dos serviços de transporte. Assim, as hidrovias poderiam ser reservadas para os transportes mais pesados e lentos; as ferrovias, para deslocamentos de bens e passageiros em longa distância; e as rodovias, especialmente para a circulação de pessoas e preferencialmente em médias e curtas distâncias.

As relações de dominação exercidas pelos eixos também são favorecidas pela presença de linhas de circulação energética, o que significa que, além dos menores custos de transporte, os eixos também apresentam menores custos de energia. Quanto mais esses fatores se fazem presentes em determinados eixos, mais dominantes eles tendem a se tornar, mas também maior tende a ser o desequilíbrio inter-regional.

Outro tema que Pierre Pottier discute e que nos parece ter, atualmente, uma relevância maior do que tinha a sua época, são as tendências à concentração linear das atividades. Afirma ele, com base em Edgar M. Hoover, que a diversificação da produção caminhou junto com a diversificação das matérias-primas, dos insumos e

das fontes de energia, permitindo a algumas empresas maior liberdade de localização, especialmente ao longo das redes de comunicação. Neste sentido, o eixo como um todo torna-se relativamente privilegiado em relação a esses fatores locais, inclusive porque também compreende, ao longo de si, um sem-número de vias secundárias as quais atendem a mercados locais. “O ponto que permite receber, pelo menor preço, todas as matérias-primas atrairá as empresas nas quais as considerações relativas à produção tenham primazia sobre as relativas à distribuição.” (p. 122)

Para Pottier, *os eixos de comunicação tornam-se eixos de desenvolvimento quando sua renovação é constante e “se manifesta pela acentuação das influências exercidas sobre os fenômenos de propagação e de impulsão do desenvolvimento”* (p. 122, grifo nosso). Isso é favorecido por meio de intervenções frequentes em termos de atualização dos equipamentos e infraestruturas, o que tende a manter o ritmo de crescimento. Na vizinhança dos eixos, ocorrem geralmente fenômenos de expansão de demanda e diminuição de custos relativos de produção.

Entre as causas específicas da expansão da demanda nos espaços compreendidos pelos eixos estão, em primeiro lugar, os investimentos massivos nas obras infraestruturais, que presumivelmente levam a um aumento do poder de compra das empresas. Além disso, há, nas regiões servidas pelos eixos, a questão do estabelecimento de novas empresas, inclusive provendo serviços relacionados à circulação, e a demanda potencial viabilizada pelo transporte de pessoas, especialmente pelas rodovias, como as demandas por serviços de alimentação, hospedagem e turismo. Por sua vez, as condições que favorecem a diminuição dos custos de produção tendem a se concentrar nos eixos mais do que a se difundir pelas regiões vizinhas, porque eles permitem, em grande escala, um abatimento dos custos com transporte e energia e uma ampliação dos mercados, abarcando inclusive grandes centros urbanos.

Pottier, escrevendo em 1963 na França, no auge do sistema fordista-keynesiano, anuncia então acreditar que o modelo tradicional dos polos ligados por eixos tenderia, em longo prazo, a dar lugar a uma espécie de *linearização do desenvolvimento econômico ao lado dos centros já existentes*. Segundo ele, as forças tradicionais e as novas tenderão a coexistir, sem que uma substitua completamente a outra e, até ao contrário, se retroalimentando. Todavia, esperava-se, como de fato ocorreu, uma extensão da urbanização formal notadamente ao longo de alguns trechos

de eixos; e Pierre Pottier reconhece que urbanistas como Le Corbusier (pseudônimo de Charles-Edouard Jeanneret-Gris) previram e projetaram isso. Pottier expõe sua suposição e aproveita para advertir:

Essa antecipação talvez seja prematura, mas é certo que o surgimento dos eixos de desenvolvimento oferece à necessária aglomeração dos homens perspectivas mais tranquilizadoras do que a conurbação que o século anterior [(século XIX)] deixou como legado. Doravante é possível evitar a formação desses monstros urbanos. Um planejamento racional, uma intervenção pública moderada visando a criar, nos diversos centros que pontuam o eixo, condições favoráveis à implantação industrial (construção de zonas industriais) deve realçar as forças de atração latentes ao longo do eixo e favorecer o estabelecimento de atividades e de pessoas em toda sua extensão, em vez de agrupá-los de forma concentrada em torno de uma só cidade. (p. 127)

Apesar disso, Pottier não descarta que novos desequilíbrios inter-regionais possam surgir precisamente da influência durável dos modernos eixos de desenvolvimento. Esses desequilíbrios são reforçados pelas preocupações muito voltadas para a rentabilidade dos investimentos, que levam a que se equipem, prioritariamente, os eixos que servem os grandes centros tradicionais e que já possuem maior importância. Entretanto, o autor sugere como política de Estado que ao menos parte dos investimentos em equipamentos infraestruturais sejam destinados para espaços com condições de se tornarem eixos de desenvolvimento, mas que atravessem regiões conjunturalmente menos dinâmicas, em vez de concentrar praticamente todos os dispêndios nos eixos de regiões já hegemônicas.⁷⁷

Sem sombra de dúvidas, o longo artigo de Pottier (1963) representou um enorme mergulho no que se refere à profundidade com que a circulação e, sobretudo, os espaços devotados à circulação eram tratados até então pela economia regional. Desde então, este trabalho é a mais completa empreitada teórico-conceitual já realizada a respeito da noção de eixo, considerando-o de forma ampla. Por isso, de acordo com Reinhart Koselleck (1992, p. 135-136), que afirma que uma palavra se torna um conceito quando passa a ser atrelada a determinado grau de abstração e de teorização, tornando-se generalizante, podemos afirmar que *a proposição teórico-conceitual de Pottier simboliza, na história, a gênese do conceito de eixo, não só em sua dimensão analítica, que é a trabalhada pelo autor, como de maneira geral.*

O objeto de investigação de uma pesquisa que se vale da história conceitual é, por excelência, o conceito. No entanto, o conceito não é uma materialidade

⁷⁷ Daqui em diante, os parágrafos não serão mais escritos com base no texto de Pottier (1963) e as referências voltarão a ser citadas como de costume.

concreta, embora possa perfeitamente ser signo de uma. Portanto, sob nossa abordagem inspirada no método regressivo-progressivo, regredir na história do processo de objetivação examinado até parar de percebê-lo — o que é algo fundamental ao momento analítico-regressivo do método — equivale, numa pesquisa histórico-conceitual, a remontar, em direção ao passado, às diferentes conceituações até encontrar o momento em que o conceito investigado deixa de ser conceito, porque se desatrela de teorizações, de abstrações, de generalizações.

Neste momento pré-conceitual, a objetivação e, portanto, a conceituação, encontram-se somente em germen. Isso significa dizer que a palavra que virá a ser associada ao conceito já existe e já é razoavelmente conhecida e utilizada e que os elementos concretos que compõem aquilo que o conceito designa já são percebidos. Estas condições objetivas são essenciais para a gênese de um conceito. No entanto, palavra e objeto, significante e significado, ainda não se amalgamaram, o que só ocorre por meio do processo de conceituação.

A gênese conceitual de eixo simbolizada pelo artigo de Pottier representa dois momentos. Inicialmente, ele internaliza subjetivamente as condições objetivas com que se defronta e que lhe impõem um universo de possibilidades limitadas: são as materialidades percebidas, o vocabulário disponível, as teorias já existentes etc. Em outras palavras, o autor internaliza seu espaço de experiência. Teorizando a partir dessas condições, Pottier chega, finalmente, à conceituação de eixo. Este é o momento da projeção. O autor projeta sobre o conceito seu espaço de experiência e o conceito, como síntese da subjetivação, por sua vez projeta o horizonte de expectativas do autor. Esse horizonte de expectativas pode ser resumido como as funções sociais, políticas, intelectuais, teóricas etc. que o sujeito espera que o conceito venha a cumprir. Trata-se das expectativas de mudança efetiva da objetividade encontrada anteriormente. Mesmo que estejamos falando aqui de um conceito, essas mudanças nunca implicam alterações apenas no campo do intelecto, mas também implicações materiais concretas, porque todo conceito cumpre uma função sociopolítica em seu uso.

Entretanto, a gênese possui um segundo momento, que ocorre imediatamente quando, no nosso caso, Pottier publica seu trabalho teórico-conceitual. Este é o momento do nascimento, para o mundo, do conceito de eixo — esta é a nossa tese, mas outros poderiam afirmar, sem motivos para discordância, que pelo menos este seria o nascimento, para o mundo, do conceito de eixo *segundo Pottier*. A partir do

nascimento, o conceito se torna objetivo, porque escapa ao espaço restrito da subjetividade de seu autor e se torna coisa pública. Sendo assim, o momento do nascimento é, também, o momento da objetivação, com o qual a conceituação se completa. A partir daí, o conceito segue seu dever e Pottier perde a ingerência sobre as expectativas que alimentou e que embutiu no conceito de eixo.

Hubert Béguin (1963, p. 559) reconhece imediatamente o artigo de Pierre Pottier (1963) como exemplo de um trabalho detalhado sobre os eixos de desenvolvimento enquanto aspectos do desenvolvimento regional, embora não o utilize em seu trabalho sobre aspectos geográficos da polarização. Sem se aprofundar no assunto dos eixos, a definição a que Béguin acaba mencionando é bem mais singela e provém de um trabalho empírico de 1959 de Louis E. Davin, Léon Degeer e Jean Paelinck, portanto, até anterior ao de Pottier. Porém, os autores focam no conceito de zonas de desenvolvimento na região polarizada por Liège (Bélgica) e tratam os eixos de desenvolvimento simplesmente como “toda a infraestrutura auxiliar que favoreça um bom funcionamento do complexo industrial estudado e, particularmente, os fluxos de produtos” (DAVIN; DEGEER; PAELINCK, 1959, p. 83 *apud* BÉGUIN, 1963, p. 582).

Em 1968, Perroux incorpora o conceito de eixo de desenvolvimento de Pottier em seu trabalho, mas igualmente sem gastar muita tinta. É impossível dar certeza de que ele se inspira em Pottier porque não o credita, mas um indício disso é a diferenciação de sentido que Perroux estabelece, assim como Pottier, entre um conceito mais geral de eixo e o conceito específico de eixo de desenvolvimento, o que não era de forma alguma usual na época:

Diferente dos eixos *de transporte*, que são a ligação por uma via de transporte de duas unidades ou conjuntos de unidades, os eixos *de desenvolvimento* são os conjuntos de polos de desenvolvimento cujo surgimento e cuja multiplicação são favorecidas por um eixo de comunicações materiais ou não. (PERROUX, 1968, p. 250)

De todo modo, o que parece que Perroux (1968) faz é apenas adotar o nome de eixo para designar o que, em suas concepções relacionadas a um espaço econômico abstrato, eram as linhas de transporte entre dois polos. Todavia, é muitíssimo interessante que, já nesta época, o autor descubra no programa de investimentos multinacionais do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) numerosos projetos de eixos de desenvolvimento (PERROUX, 1968, p. 250). Isso certamente nos amplia a perspectiva sobre quando a dimensão normativa passou a instrumentalizar o conceito, ainda que não mude o fato de que as propostas baseadas em eixo

tenham sido realmente efetivadas somente a partir dos anos 1990, e sob um paradigma neoliberal, não um paradigma desenvolvimentista.

A primeira repercussão teórica maior do artigo publicado por Pottier em 1963 só ocorreria, no entanto, dez anos depois, com Jozef Gijsbertus Maria Hilhorst (1973), em um artigo acerca da relação entre eixos de desenvolvimento e difusão de inovações. Esta reflexão surgiu na esteira das análises iniciais acerca das razões pelas quais as políticas de planejamento baseadas em polos de crescimento pelo mundo não estavam, a princípio, obtendo o sucesso esperado. Preocupado com as questões relacionadas à propagação do desenvolvimento, que Hilhorst considera como derivada diretamente da difusão de inovações, o autor então recorre às formulações de Pierre Pottier. Todavia, é importante fazermos um adendo para afirmar o que Hilhorst compreende como difusão de inovações, entendimento que se dá com base em José Ramón Lasuén (e coautores):

Em sua análise [...] [da] difusão de inovações, Lasuén⁷⁸ sugere que ela deveria ser concebida como um processo de geração, transmissão e recepção de informação. Sendo assim, para melhor esclarecer as diversas questões envolvidas, ele distingue emissores, canais e receptores. Lasuén⁷⁹ sugere que para os *emissores* de inovação as seguintes características essenciais deveriam ser estudadas: sua localização, intensidade, frequência, intermitência, direção e versatilidade; para os *canais*, sua capacidade, continuidade espacial e temporal, sua reversibilidade, assim como os “ruídos” que podem ocorrer neles; por sua vez, para os *receptores*, deveríamos estudar sua ativação e grau de saturação, sua receptividade, amplificação, orientação e versatilidade.⁸⁰ (HILHORST, 1973, p. 5)

Considerando que o objetivo principal do planejamento territorial deveria ser quebrar os laços de dependência entre regiões periféricas e centrais e reatá-los como laços de interdependência, Hilhorst (1973, p. 6) sustenta que o melhor meio de atingir esse objetivo seria reestruturando as trocas inter-regionais. Essa reestruturação dependeria da viabilidade econômica para que as diversas regiões conseguissem produzir produtos finais e intermediários não apenas para os próprios mercados, mas também para mercados extrarregionais. Chamando isso de uma política de integração econômica horizontal, o autor ressalta que ela requereria a criação de possibilidades para fluxos mais livres dos fatores de produção entre as regiões.

Hilhorst (1973, p. 9-12) focaliza quatro tipos de inovações: nos bens de consumo; nas tecnologias de produção; nos princípios e estruturas organizacionais; e nos valores sociopolíticos, o que ele define como “mudanças no padrão de valores

⁷⁸ Em citação a obra de 1971 e a Lasuén *et alii* (1971).

⁷⁹ Em citação a obra de 1971 e a Lasuén *et alii* (1971).

⁸⁰ Em citação a Lasuén *et alii* (1971).

e atitudes que condicionam e dirigem a tomada de decisões públicas” (p. 9). Acerca do primeiro tipo, Jozef Gijbertus Maria Hilhorst afirma que essas inovações costumam ser geradas nas áreas centrais e difundidas pela mídia de massa e por canais interpessoais. Com base em Torsten Hägerstrand, essa difusão costuma seguir um padrão hierárquico: primeiro, em uma grande cidade; depois, em outras grandes cidades; por fim, em centralidades menores. Esse mesmo padrão pode ser observado na difusão das inovações em tecnologias de produção e em princípios e estruturas organizacionais, embora nestes casos os canais interpessoais sejam ainda mais preponderantes, além de periódicos de nicho e firmas de consultoria.

Como Hilhorst (1973, p. 12) frisa, a necessidade de canais adequados para a difusão de inovações clama por investimentos infraestruturais em transportes, redes de energia e redes de telefonia — e podemos adicionar, hoje em dia, todas as formas de telecomunicação. Frente à escassez ou à inadequação dessas infraestruturas e, portanto, com uma menor eficácia dos canais em questão, a tendência predominante é para a concentração espacial.

Consequentemente, se a propagação do desenvolvimento deriva da difusão de inovações e esta, por sua vez, requer infraestruturas compatíveis e eficientes, então uma estratégia eficiente para um desenvolvimento das regiões periféricas, segundo Hilhorst (1973, p. 12-13) seria investir na transformação das ligações entre essas regiões e os principais centros em eixos de desenvolvimento. Esses eixos, à medida que concentrassem cada vez mais diferentes infraestruturas de transporte, energia e comunicações, concentrariam também os canais privilegiados da difusão de inovações e, por isso, reforçariam sua função como propagadores de desenvolvimento. Cabe adicionar que um planejamento hipotético passo-a-passo é delineado por Hilhorst (p. 12-15), mas não queremos aqui entrar nesses detalhes.

Outro estudioso a dar valor às formulações de Pottier é Richardson (1973, 1978). O mais interessante é que Richardson (1973), ao desenvolver sua própria teoria do crescimento regional, rejeita explicitamente as enunciações da teoria dos polos de crescimento, por ter dúvidas em relação a algumas de suas ideias-chave, por tratar-se de um tema repleto de abordagens confusas e controversas e por esta corrente subdimensionar o papel de determinados setores industriais no crescimento regional (p. 74). Todavia, ele afirma haver alguns elementos que foram incorporados a essa teoria os quais devem ser aproveitados, entre eles, o trabalho de Pottier acerca dos eixos, que possui a “útil função integrativa de relacionar os efeitos do

impacto da rede de transportes com as hierarquias urbanas e os polos espaciais de crescimento” (RICHARDSON, 1973, p. 82-83).

A relevância que Richardson (1973, p. 83) aponta na teoria dos eixos de Pottier é que ela fornece um método de análise integrada entre transporte e crescimento regional melhor do que os modelos formais de transportes baseados em programação linear. A abordagem de Pottier “tem a vantagem de levar em conta explicitamente a estrutura da rede de transporte inter-regional (interurbana)” (RICHARDSON, 1973, p. 83). Em outro trabalho, Richardson (1978, p. 139) comenta, também com base em Pottier, que “a dispersão de cidades ao longo de eixos é coerente com uma eficiência econômica”, mas que os planejamentos que promovem a constituição de eixos tendem a fortalecer mais as cidades nos seus pontos terminais, antevendo uma crítica muito recorrente feita a esses planejamentos atualmente — sem desconsiderarmos, claro, as diferentes épocas e paradigmas de planificação.

Podemos mudar agora o foco para o conceito de corredores, que, como temos visto, guarda muitas semelhanças com o conceito de eixo, algo que vem desde sua gênese. Podemos identificá-la, a propósito, num artigo muito citado de Charles F. J. Whebell, publicado em 1969: “*Corridors: a theory of urban systems*” (“Corredores: uma teoria de sistemas urbanos”). Contudo, as bases para a fundação desses dois conceitos diferem. Pierre Pottier (1963) faz uma aproximação a partir da economia espacial e da teoria da polarização de François Perroux e apresenta um raciocínio dedutivo, levantando questões teóricas as quais procura justificar por meio de um exame histórico de realidades particulares. Whebell (1969), por sua vez, parte da geografia teórico-quantitativa e se baseia nos métodos da análise espacial — ou estatística espacial, como achamos mais adequado —, além de percorrer um caminho indutivo, formulando uma teoria geral com base em observações empíricas particulares sobre a evolução do sistema urbano na região de Ontário Meridional, no Canadá, apesar de o autor se contradizer quanto a isso (p. 1-2).

Charles F. J. Whebell (1969, p. 1) afirma o desejo de propor um modelo espacial abstrato o suficiente para que seja aplicado no estudo de outras regiões além da região sobre a qual ele se debruçou. Seu movimento em direção à formulação do conceito de corredor e do próprio modelo nasce de uma “insatisfação intuitiva” com os modelos de lugares centrais elaborados por Walter Christaller, August Lösch e outros. Os corredores, assim nomeados “por conveniência”, seriam inspirados em

uma concepção de Ludwig Karl Hilberseimer sobre “um sistema linear de lugares urbanos com fortes laços de conexão” (WHEBELL, 1969, p. 1, grifo nosso). De todo modo, Whebell (p. 2) anuncia que sua hipótese de corredores deriva de três postulados, os quais classifica como realistas:

- 1) A superfície terrestre é altamente irregular no que diz respeito à superfície física e os fatores de produção “ligados à terra” — principalmente a fertilidade do solo e a ocorrência de minerais;
- 2) mudanças nas tecnologias e outras inovações que afetam os aspectos e a intensidade do uso humano do solo não ocorrem simultaneamente sobre áreas muito amplas, mas se difundem a partir de um ou, no máximo, alguns poucos pontos de origem sob maiores ou menores velocidades de disseminação;
- 3) as realizações humanas são o resultado da totalidade das decisões humanas, tanto as bem sucedidas quanto as erradas, e, no todo, elas seguem o princípio do mínimo esforço⁸¹: um corolário deste princípio é a “inércia” do capital fixo e da estrutura socioeconômica. (WHEBELL, 1969, p. 2)

Com base no primeiro postulado, Whebell (1969, p. 3) conclui que a atratividade de algumas áreas para o estabelecimento de povoações e atividades é maior do que a de outras. Além disso, vias entre dois pontos no espaço tendem a seguir a lei do mínimo esforço e a difusão das inovações técnicas tende a ser bastante condicionada pelos trajetos já consolidados e a qualidade do transporte.

Whebell (1969, p. 3) categoriza as inovações em filosóficas, organizacionais e materiais, cada uma com um grau maior de restrição à livre difusão em comparação à anterior. As inovações filosóficas — que, na verdade, se referem simplesmente a novas ideias (p. 4) — estariam limitadas apenas à velocidade da comunicação verbal. Enquanto isso, as inovações organizacionais demorariam mais a ser implantadas e as materiais dependeriam de fatores mais complexos e se difundiriam principalmente ao longo das principais linhas de transporte e nas grandes cidades, onde haveria uma população mais receptiva e maior disponibilidade de capital.

Todavia, o princípio da inércia citado por Whebell (1969) interfere na localização dos grandes centros e das redes de transporte em razão de organizações preteritamente adotadas, de modo que esses centros tendem a manter sua importância relativa em razão de concentrarem trabalhadores, consumidores e capital. Por conseguinte, com o desenvolvimento dos transportes, são esses os locais que tendem a materializar primeiro as inovações (p. 3).

O termo *corredor*, então, é aqui proposto para denotar um padrão linear de cidades principais ligadas por “feixes” altamente desenvolvidos de vias de transporte. Corredores compreendem o sistema histórico-espacial primário de difusão de inovações,

⁸¹ Em citação a Zipf (1949, *passim*).

cujos progressos leva, como percebido acima, a diferenciais na distribuição de inovações materiais, organizacionais e filosóficas entre cada lugar. Postula-se que esses diferenciais tenham um grau de regularidade denominado “gradiente cultural”, que se estende decrescentemente ao longo do corredor a partir da cidade superior [...]. A difusão secundária acontece lateralmente do corredor para áreas entre corredores ou distantes deles. (WHEBELL, 1969, p. 4)

Para Whebell (1969, p. 4), o desenvolvimento de um corredor a partir de um centro importante pode contribuir para o surgimento de centros urbanos secundários, especialmente em relação à demanda de serviços criada pela própria construção das vias de transporte. Áreas importantes para a exploração de recursos minerais também poderiam gerar corredores, embora o autor contemporize, dizendo que se as linhas de transporte forem basicamente devotadas só ao transporte desses bens, então não haveria grande propensão ao crescimento.

Outro fator relevante quanto ao estabelecimento de corredores são os cursos d'água. Em ocupações mais antigas, os vales formados não eram condicionantes limitantes da ocupação e do estabelecimento de vias, pelo contrário. Mais recentemente, porém, Whebell (1969, p. 4) argumenta que a direção dos gradientes culturais precisa ser levada em conta para avaliar se um curso d'água facilita o movimento, isto é, quando corre paralelamente às vias ideais, ou se o obstaculiza, quando corre transversalmente. Nestes casos, os pontos onde a transposição do curso d'água exija o mínimo esforço seriam localizações propensas ao desenvolvimento de importantes cidades, algo similar aos *Torpunkte* citados por Pottier (1963, p. 69). Whebell (1969, p. 5) aplica o mesmo raciocínio para falar de cidades na base de cadeias montanhosas, ligando as terras mais altas à planície etc.

O cerne da teorização de Whebell (1969, p. 5-9) está na proposição de um modelo representado por cinco estágios do desenvolvimento de corredores. Ressaltamos, todavia, que Whebell (p. 1, p. 6) reconhece que possa haver outros estágios, que mesmo esses cinco podem coexistir no tempo e que as mudanças na verdade são mais contínuas e não ocorrem por meio de grandes rupturas como a divisão em fases pode sugerir. Além disso, a modelagem elaborada só faria sentido, segundo o autor (p. 5), se referente à ocupação do “Novo Mundo”, desde a colonização europeia até o fim dos anos 1960, quando escrevia. Segue abaixo uma lista dos estágios com suas respectivas características e, depois, um mosaico de imagens que o autor utiliza para representar cada fase (figura 6).

- *Estágio 1: agricultura de subsistência* — Trata-se do período de ocupação inicial, em que migrantes se estabelecem na região com base em fatores

como acessibilidade, o que confere peso aos cursos hídricos e vales, e qualidade do solo agricultável. A atividade econômica principal é a agricultura de subsistência e as trocas extrarregionais geralmente são de subprodutos da ocupação das terras e da devastação do ecossistema nativo, como madeira e peles de animais. Os locais com características urbanas são mais devotados às funções políticas do que as comerciais.

- *Estágio 2: trocas comerciais* — Seu início coincide com uma série de transformações, como aumento da produtividade agrícola com geração de excedentes comerciáveis, melhorias de transporte, maiores interações sociais e econômicas locais, maior atividade empresarial, estabelecimento de bancos etc. O processo de acumulação de capital cresce e parte desse capital é investido em negócios locais, especialmente nas centralidades urbanas. O governo local, influenciado por donos de terras e empreendedores urbanos, estimula a ocupação de áreas para além das barreiras consideradas no estágio anterior. A demanda por melhores condições de transporte leva capitalistas locais, com ou sem ajuda do Estado, a pavimentarem as principais estradas (geralmente cobrando pedágio) e canalizarem rios não navegáveis.
- *Estágio 3: dominância do transporte ferroviário* — Acumulação suficiente de capital, aumento da atividade empresarial e crescimento urbano criam condições para a construção de ferrovias, a fim de baixar os custos do transporte de mercadorias. As linhas férreas mais bem sucedidas ligam as cidades mais desenvolvidas. Plantas industriais cada vez maiores se instalam em locais seletos, como centros urbanos, principalmente em busca de disponibilidade de capital e trabalho e de acessibilidade a fatores de produção e mercados consumidores. A atividade industrial atrai outras atividades econômicas e estimula novos investimentos, inclusive em redes de comunicação. Cria-se uma espiral de crescimento econômico e acumulação de capital nos principais centros, gerando maior heterogeneidade na estruturação do sistema urbano. Esses centros também se tornam mais expostos à recepção de inovações e os corredores tornam-se mais distinguíveis.
- *Estágio 4: período inicial do transporte automotor* — Com a entrada na “era automobilística”, centros urbanos política e economicamente

significativos começam a demandar a criação de um sistema rodoviário que, mais adiante, reforçaria sua importância e seu crescimento. As estradas de rodagem deixam então de serem subordinadas às ferrovias. A explosão urbana começa nessa fase, formando áreas metropolitanas cuja expansão começa ao longo dos corredores. Muitos centros menores entram em estagnação à medida que as economias de aglomeração e de escala aproveitadas pelas indústrias e pelo comércio atacadista se estendem agora para as atividades de varejo e serviços.

- *Estágio 5: trânsito rápido e caráter metropolitano*.⁸² — Devido ao adensamento exagerado dos centros urbanos e a conseqüente piora na fluidez do trânsito, surge a demanda por autoestradas de alta velocidade e acesso limitado para comportar o tráfego entre metrópoles. A decisão de quais centros urbanos receberão essas infraestruturas privilegiadas também impacta severamente na distribuição das possibilidades de crescimento econômico. Essa seleção é similar à relacionada às ferrovias, porque exclui dos melhores fatores de acessibilidade grandes áreas. As metrópoles continuam sendo reforçadas como grandes centros comerciais varejistas e de serviços e a localização de aeroportos próximo a elas tende a favorecer o desenvolvimento do chamado setor econômico “quaternário”. À medida que os centros urbanos coalescem, uma megalópole linear começa a se formar aproveitando os corredores existentes.

Whebell (1969, p. 9-10) procura reconhecer, dentro do panorama de corredores no último estágio de desenvolvimento, alguma classificação hierárquica. Por isso, indica que os principais corredores seriam aqueles desenvolvidos sobre um sistema de migrações, vias de transporte e circulação econômica em escala continental ou subcontinental. O segundo nível seria formado por corredores importantes dentro de sua própria região e, por fim, o terceiro nível se refere a corredores locais, geralmente apresentando característico movimento pendular. Além dessa classificação hierárquica, o autor oferece uma classificação “categórica”, em nada baseada no volume de tráfego, entre: corredores primários, desenvolvidos ao longo de gradientes culturais historicamente consolidados, geralmente partindo do litoral em

⁸² Whebell (1969, *passim*) utiliza a expressão “*metropolitanism*”, que seria algo equivalente a “metropolitismo”, mas para evitar o neologismo optamos por traduzir para “caráter metropolitano”

direção ao interior e ligando diversas cidades no caminho; e corredores secundários, ligando entre si centros localizados em diferentes corredores primários.

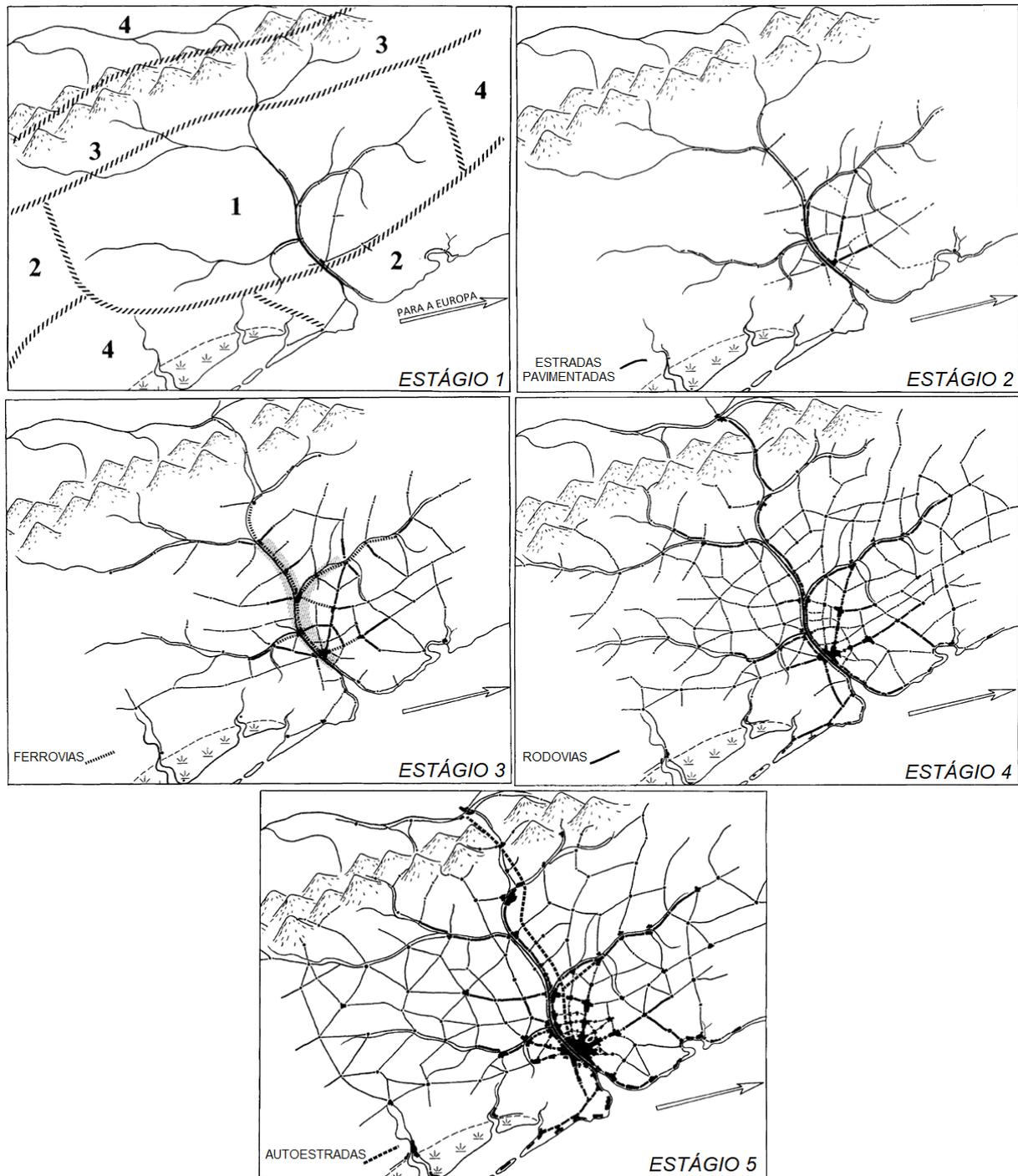


Figura 6: Mosaico de representações dos cinco estágios do desenvolvimento de corredores segundo Charles F. J. Whebell — Denominação dos estágios: 1, agricultura de subsistência; 2, trocas comerciais; 3, dominância do transporte ferroviário; 4, período inicial do transporte automotor; e 5, trânsito rápido e caráter metropolitano. Na representação do estágio 1, os números indicam a percepção da qualidade do solo pelos ocupantes. Na representação do estágio 3, a área sombreada indica os corredores. Em todas as representações, a seta indica a direção da polarização exercida sobre o espaço retratado. Fonte: Whebell (1969, p. 7-11), traduzido e adaptado.

Outro aspecto que Whebell (1969, p. 10-11) considera é que economias de escala, de aglomeração e nos custos de transporte costumam se apresentar

principalmente nos corredores. Deste modo, localidades ao longo de um corredor teriam maior potencial para se tornarem cidades mais importantes do que outras fora dele, cujo desenvolvimento seria mais lento em razão do tempo de distância em relação ao corredor em questão. Parcialmente em razão disso, as migrações no estágio metropolitano aludido pelo autor tendem a ocorrer de forma ascendente no gradiente cultural dos corredores, especialmente das áreas rurais e pequenas cidades para as grandes cidades (p. 11-12). É curioso ainda que Whebell (p. 12-14), para falar do estabelecimento de unidades territoriais político-administrativas ao longo dos corredores, cite como exemplo a criação de municípios no Brasil:

[...] novos núcleos urbanos surgem ao longo de vias de transporte desenvolvidas e um território administrativo é então assinalado a elas. Isso produz, no fim das contas, uma “fila” de municípios com áreas longas, em uma direção, e estreitas, em outra, transversais a um corredor que pode ser uma área interfluvial acima das planícies aluviais insalubres. (WHEBELL, 1969, p. 13-14)

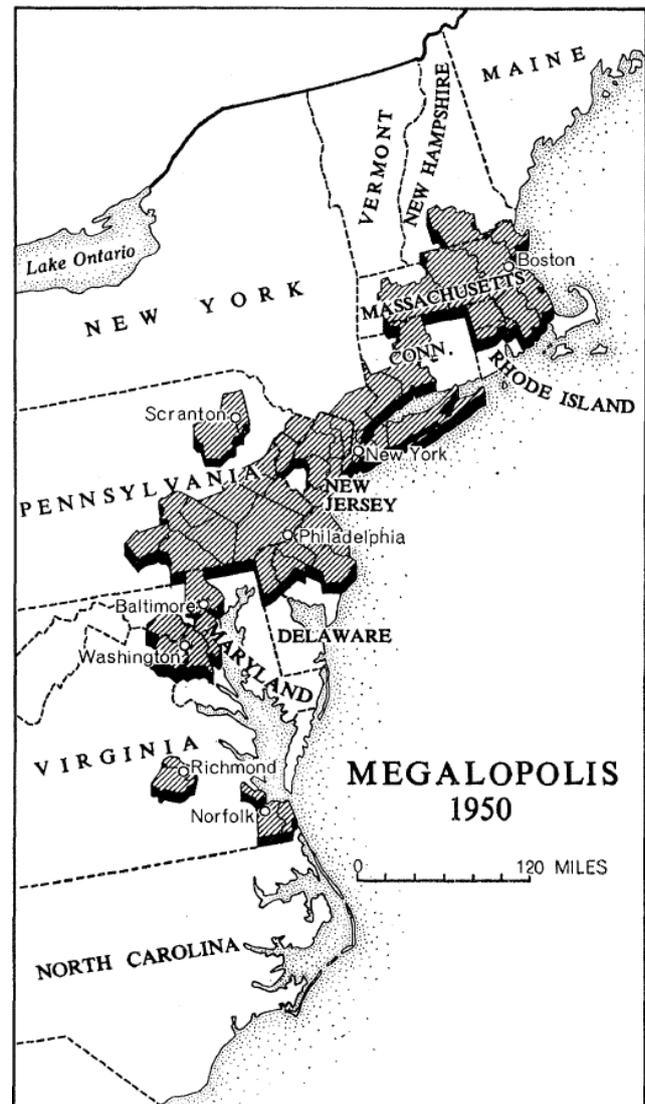
Como conclusão de seus apontamentos, após um exame mais detalhado da região de Ontário Meridional e o desenvolvimento de seus corredores, Whebell (1969, p. 26) afirma a necessidade de testar seu modelo para diferentes regiões, convertendo os resultados em expressões quantitativas equivalentes para comparação e averiguação da pertinência do conceito e da teoria sobre corredores e seus principais elementos: qualidade e configuração das terras, direção e distância dos corredores, padrões de assentamento e de difusão de inovações e evolução no tempo.

A gênese do conceito de corredor, como toda gênese conceitual, incluindo a de eixo, também está relacionada com um espaço de experiência marcado pelo uso difundido da palavra “corredor” e a percepção de uma organização espacial diferenciada relacionada à presença de demais vias de transporte. Whebell (1969) não cita Pottier (1963) e talvez não tenha sequer lido seu trabalho ou tomado conhecimento dele, mas é notável que ambos cheguem a formulações muito similares, ainda que se distingam em determinados pontos. Com relação ao horizonte de expectativas relacionado ao conceito desenvolvido por Whebell, o autor (1969, p. 26) menciona que gostaria que seu trabalho pudesse apresentar implicações práticas para as ciências aplicadas, experiências de planejamento e políticas locais. De certo modo, podemos dizer que isso foi cumprido.

Testemunhando a carência conceitual preenchida pela obra de Charles F. J. Whebell (1969) e seu conceito de corredor, muitos estudiosos ao longo dos anos

que se seguiram passaram a considerar como corredores determinadas proposições empíricas ou mesmo teóricas anteriores à obra de Whebell, mas que não haviam se aventurado a nomear os fenômenos sob investigação. A propósito, o próprio autor (WHEBELL, 1969, p. 26), acompanhado posteriormente por outros, faz isso em relação à ampla região urbana no litoral nordeste dos Estados Unidos que Jean Gottmann (1957, 1961) chamou de Megalopolis.

Livremente inspirado em uma pólis da Grécia Antiga chamada Megalopolis e em definições anteriores de outros autores e dos dicionários, que atribuíam a esse nome o significado geral de uma cidade de enorme tamanho, Jean Gottmann (1957, 1961) decidiu aproveitar a denominação para atrelá-la, especificamente a uma área relativamente contínua, nos Estados Unidos, “de economia ‘metropolitana’ se estendendo desde um pouco a norte de Boston [(Mass.)] até um pouco a sul de Washington [D.C.]” (1957, p. 189), incluindo as regiões metropolitanas de Nova York (N.Y.), Filadélfia (Pa.) e Baltimore (Md.)⁸³, como podemos ver no mapa 13. De acordo com Gottmann (1957, 1961), esse espaço se caracterizava por um crescimento urbano e metropolitano muito forte e cumpria diversas funções hegemônicas em termos sociais, econômicos, políticos e culturais. Além disso, havia, segundo o autor, uma



Mapa 13: Delimitação da região urbana nomeada por Jean Gottmann como Megalopolis — Não há especificação, mas as subdivisões da área acinzentada parecem corresponder ao limites dos condados à época. Fonte: Gottmann (1957, p. 191).

⁸³ Existe um mal-entendido de décadas, mas ainda persistente, que procuramos desfazer em uma publicação anterior (BARTHOLOMEU, 2019, p. 1050-1052), com base no trabalho de Elizabeth Baigent (2004). Jean Gottmann não cunhou o conceito de megalópole utilizado pela geografia e a ele atribuído; ele apenas utilizou o termo “Megalopolis” para nomear a região em tela. Foram trabalhos geográficos subsequentes que, identificando as mesmas características essenciais de Megalopolis em outros espaços, generalizaram o termo, que acabou perdendo a inicial maiúscula e sendo aportuguesado para “megalópole”.

tendência de parte da população se mudar das áreas de maior centralidade para subúrbios residenciais distantes e uma outra tendência significativa que era a verticalização das cidades. Tal combinação de fatores implicava em um intenso movimento pendular, uma reestruturação dos canais de distribuição de mercadorias, novas demandas etc. Enfim, as características de Megalopolis lembram bastante as formulações originais sobre os corredores e os eixos, como o trecho abaixo parece ressaltar também:

[Megalopolis] se estende numa escala rapidamente crescente, ao longo de rodovias e estradas rurais, misturando usos do solo que parecem rurais ou urbanos, cingindo vastas áreas que permanecem “verdes” (e que alguns esforços sensatos tentam preservar como espaço de recreação para o futuro), criando um padrão de vida e de interdependência regional entre as comunidades completamente novo. (GOTTMANN, 1957, p. 196)

É curioso que Jean Gottmann (1957, *passim*, 1961, p. 3-16) se refira eventualmente a Megalopolis como a “Rua Principal da Nação” (“*Main Street of the Nation*”). A mesma denominação de “rua principal” (“*main street*”), igualmente usada entre aspas, também é empregada por Edward J. Taaffe, Richard L. Morrill e Peter R. Gould (1963, *passim*) para se referir a algumas vias de transporte de alta prioridade que surgiriam como fase final de um modelo ideal-típico de desenvolvimento do transporte, para ligar importantes centros. Jean-Paul Rodrigue (2020b) considera o modelo de Taaffe, Morrill e Gould (1963) um dos modelos precursores do desenvolvimento de corredores, o que faz bastante sentido, embora estes autores jamais tenham empregado o conceito de corredor em sua publicação.

Fenômenos similares aos abrangidos pelos conceitos de corredor e de eixo, identificados por outros estudiosos ou mesmo planejadores antes mesmo das formulações de Pierre Pottier (1963) e de Charles F. J. Whebell (1969), são abundantes. George R. Collins (1959), por exemplo, elenca diversos exemplos de propostas de planejamento linear ao redor do globo: a cidade linear, na Espanha, de Arturo Soria y Mata; o movimento internacional das cidades-jardim, capitaneado por Ebenezer Howard; outra proposta de cidade linear, mas no Chile, com Carlos Carvajal Miranda; os arranjos residenciais lineares, nos Estados Unidos, de Milo Hastings; o Plano Regional Linear de Arthur Comey, no Reino Unido; os planejamentos lineares na União Soviética, sob a batuta de Nikolay A. Milyutin; a utopia industrial do francês Tony Garnier; o Plano MARS.⁸⁴ para Londres; e os projetos de

⁸⁴ Sigla para o nome em inglês “*Modern Architectural Research Group*”; numa tradução livre, “Grupo de Pesquisa em Arquitetura Moderna”.

idades lineares de Le Corbusier. É possível ainda lembrar dos projetos de urbanização linear de Constantinos A. Doxiádis e do plano de estruturação urbana de Kenzo Tange para Tóquio.

Todavia, essas manifestações não mudam a localização histórica da gênese dos conceitos de eixo e de corredor, mas a reforçam, porque essa gênese sempre se estabelece em relação a uma exterioridade objetiva. Tendo identificado esses momentos, o que nos resta agora é retornar, num vaivém majoritariamente progressivo, até o presente. Acompanhando o devir que marca a história desses conceitos, compreenderemos melhor as diferentes trajetórias que o marcaram.

5.2. O devir do conceito de eixo: significações, distorções, ressignificações, projeções

Chegamos em um momento da pesquisa em que temos diante de nós um panorama histórico abrangente do conceito de eixo em suas dimensões analítica, normativa e da prática. Conhecemos múltiplas expressões que este conceito apresenta atualmente e as diferentes formas por meio das quais ele tem sido instrumentalizado, seja pela atividade de planejamento territorial, seja pelas ciências, seja ainda pela prática cotidiana. Também passamos a conhecer diversas conceituações elaboradas sobre “eixo” ao longo do tempo, nestes três âmbitos, e as concepções teóricas e políticas a elas atreladas.

Até aqui, fizemos uma exposição descritiva, em alguns momentos, e analítico-crítica, em outros, da complexidade horizontal e da complexidade vertical dos aspectos da realidade relacionados com nosso objeto investigado, a história do conceito de eixo. Todavia, essa história conceitual não está elucidada. Temos um conhecimento fragmentado de seus diferentes momentos essenciais, mas ainda resta situá-los no movimento histórico mais geral do conceito de eixo, no seu *devir*.

Para costurar esses fragmentos, é preciso completar o movimento analítico-regressivo que empreendemos com um segundo movimento, primordialmente *progressivo* no tempo, de caráter *histórico-genético*. Se, como diz Sartre (1974, p. 84), durante o momento regressivo, determinamos a época, aprofundando o entendimento de nosso objeto, resta-nos agora, no momento progressivo, determinar o objeto, aprofundando o entendimento sobre a época. Essa determinação corresponde

à dupla apreensão do devir e da essência do conceito de eixo. Progressivamente, perceberemos melhor a história desse conceito como plena de contradições, mas também como uma unidade entre os contrários. Além disso, encontraremos o lugar de nosso objeto dentro do processo de totalização, lugar ainda desconhecido, uma vez que nosso exame histórico até o momento foi analítico, não sintético.

Neste item, conforme os esclarecimentos metodológicos de Sartre (1974, p. 93), pretendemos empreender um vaivém prevalentemente progressivo que percorra o devir do conceito de eixo a partir da objetividade anterior a sua gênese — isto é, as condições materiais e sociais que permitiram a projeção deste conceito para explicar determinado aspecto do real — até a objetivação “final” — ou seja, o conceito como se expressa no presente, com toda a sua multiplicidade de sentidos. Trata-se de um movimento de totalização, em que cada momento é gerado a partir do momento anterior, tornando-se cada vez mais complexo, mas igualmente cada vez mais claro.

Ao retornar à contemporaneidade atual do conceito de eixo, que foi transitóriamente deixado de lado após o primeiro momento de nossa abordagem baseada no método regressivo-progressivo, temos agora um conhecimento mais abrangente e mais profundo de seu processo de objetivação, das experiências e das expectativas embutidas neste conceito em sua história. Fundamental é revelar agora seu devir, isto é, o movimento daquilo que é essencial ao nosso objeto investigado. Porém, mais do que isso, podemos apontar para trajetórias ainda possíveis na história conceitual de eixo, ainda não consumadas devido ao desencontro de tempos e, por isso, de possibilidades que marca todo devir, segundo a concepção lefebvriana (MARTINS, 1996, p. 22).

Para examinarmos sinteticamente esse devir, é interessante recorrer a um entendimento da história intelectual acerca do processo de produção e de circulação de ideias, como nos esclarece Horacio Tarcus (2018, p. 35-39). Preferimos, contudo, adotar outra denominação, falando em processo de criação e de circulação de concepções do pensamento humano. São duas nossas razões. A troca de “ideias” para “concepções do pensamento humano” ocorre apenas para nos desvincularmos de qualquer possível associação que se faça em relação ao ramo científico específico da história das ideias. Ao tratarmos de concepções do pensamento humano fica mais claro que procuramos uma amplitude suficiente para abranger ideias, conceitos, teorias etc.

A outra razão, que justifica a troca de “produção” por “criação”, se vincula à distinção que Lefebvre (2013, p. 127) faz entre obra e produto (este tomado em seu sentido estrito): “a *obra* possui algo de insubstituível e único, enquanto o *produto* pode se repetir e, de fato, resulta de gestos e atos repetitivos”. Ora, para Koselleck (1992, p. 140-141), como já dissemos no item 2.1, quando um conceito é empregado, isso ocorre numa situação única, inédita e irrepetível. Assim se comportam as concepções do pensamento humano, que por mais intersubjetivas que sejam, sempre se objetivam, isto é, são expressas pela linguagem em eventos marcados pela singularidade. É claro que a noção de produção pode ser compreendida de forma ampla — e assim deve ser em várias ocasiões —, mas nos valermos dela aqui pode causar confusões e ambiguidades.

Enfim, voltemos a Tarcus (2018, p. 35-36). Segundo ele, nesse processo que nós renomeamos aqui como de criação e circulação de concepções do pensamento humano, podemos distinguir quatro momentos que não ocorrem sucessivamente, embora um momento leve necessariamente ao outro, mas ao mesmo tempo em distintos locais: produção, nas palavras do autor, ou criação, nas nossas; difusão; recepção; e apropriação:

- *Primeiro momento: criação* — Corresponde à elaboração de uma teoria, um conceito ou outra concepção do pensamento, segundo as experiências e os conhecimentos acumulados de cada autor, pensador, propositor etc.
- *Segundo momento: difusão* — Trata-se da comunicação da tal concepção do pensamento humano para outros sujeitos, por meio de fontes escritas, orais, traduções, entre outras coisas.
- *Terceiro momento: recepção* — Apreensão, por uma comunidade distinta da envolvida no processo de criação, das concepções difundidas. “É um processo ativo, no qual determinados grupos sociais sentem-se interpelados por uma teoria produzida em outro campo, tentando adaptá-la ao (receptioná-la em) seu próprio campo.” (TARCUS, 2018, p. 37)
- *Quarto momento: apropriação* — Concerne à internalização da concepção em questão por cada sujeito individualmente tomado, interpretando-a de seu modo. Representa o suposto fim do ciclo, mas um possível começo de um novo, já que este sujeito pode se converter em um novo criador ou difusor.

A história do conceito de eixo e do conceito de corredor, em relação possivelmente à maioria dos conceitos utilizados pela geografia e por outras ciências ocupadas com a problemática do espaço social, é muito recente. Esses conceitos ainda não completaram 60 anos de existência, embora a espacialidade à qual eles costumam dizer respeito seja consideravelmente mais antiga. Pottier (1963, p. 96), por exemplo, reconhece como exemplos de eixos na história as estradas mais importantes da Idade Média europeia ou as rotas de peregrinação estabelecidas também nesta época para Santiago de Compostela, no território da atual Espanha, e para Jerusalém, dividida entre o atual Estado de Israel e um território da Cisjordânia sob domínio israelense (Jerusalém Oriental). Santoso, Purboyo e Sawitri (2012) vão ainda mais longe no passado, identificando como eixos as extensas estradas construídas pelo Império Romano na Idade Antiga europeia.

Fica a impressão de haver exagero no tanto que se regride historicamente nas duas publicações, ainda mais considerando a conceituação de eixo elaborada pelo próprio Pottier (1963), que não nos parece ser pertinente para se referir a nenhum dos exemplos do parágrafo acima. Sem querer entrar muito nessa discussão sobre a origem histórica da espacialidade axial concreta, acreditamos que faz mais sentido quando Pottier (p. 100-109) trata da existência e crescimento do número de eixos no período da primeira revolução industrial, especialmente na Europa Ocidental, onde o sistema capitalista estava em pleno processo de consolidação.

De todo modo, a partir do século XX, com os avanços tecnológicos em áreas como transportes, comunicação e distribuição de energia, alguns agentes econômicos importantes passaram a considerar vantajoso empreender algum grau de desconcentração industrial para áreas mais distantes dos centros das cidades, que estavam se tornando superlotados, gerando deseconomias de aglomeração, e cujos terrenos encareciam em um ritmo frenético. Esse movimento foi também acompanhado por parte da população, especialmente aquela que servia de força de trabalho para as fábricas e que não podia arcar com os altos custos de vida das áreas centrais.

As grandes cidades continuavam sendo consideradas os melhores locais para a instalação de plantas industriais, em virtude da proximidade à mão-de-obra e aos principais mercados consumidores, mas as manchas urbanas se ampliavam numa velocidade muito alta. Assim, as fábricas podiam se estabelecer nas áreas urbanas sem necessariamente terem de lidar com os problemas da superconcentração nas áreas centrais. Esse período foi também o de início da formação de metrópoles,

especialmente a partir da coalescência do tecido urbano das grandes cidades com o de aglomerações menores do entorno. Essa conurbação foi favorecida pelas ligações entre os diversos núcleos e o núcleo principal por meio de estradas, ferrovias, canais e outras infraestruturas lineares, ao longo das quais os primeiros loteamentos tendiam a ocorrer.

Esses processos de extensão das manchas urbanas acompanhando, nas zonas mais periféricas, a linearidade da rede de transportes passou então a ser consideravelmente notado. Ao longo das seis primeiras décadas do século XX, como atestado dessa crescente percepção, a tendência que ocorreu foi de cada vez mais a questão dos transportes ser incorporada em estudos empíricos e nas teorias da localização espacial e do desenvolvimento regional, embora ainda não houvesse assumido nenhuma posição de centralidade nas explicações ou modelos propostos, com exceção do ciclo de transporte–construção de Isard. Paralelamente a essa percepção pelas ciências, especialmente a geografia e a economia regional em seus vieses marcadamente (neo)positivistas, também os agentes do planejamento territorial passaram a conceber projetos de urbanismo ou de estruturação de redes urbanas baseados em formas predominantemente lineares no espaço.

Ao mesmo tempo, na linguagem cotidiana, as palavras “eixo” e “corredor” foram ganhando significados relacionados à espacialidade social. Elas começaram a ser associadas a faixas ou linhas do espaço que punham duas localidades em comunicação. A difusão, no âmbito coloquial, desses novos sentidos e sua apropriação cada vez maior pelas pessoas em geral foi um dos principais fatores que permitiu com que essas duas palavras pudessem ser associadas ao objeto concreto que vinha sendo percebido. Afinal, segundo Koselleck (1992, p. 140-141), a comunicabilidade do que se diz depende inteiramente do conhecimento que os interlocutores já tenham sobre a semântica, ou seja, sobre o significado das palavras ditas.

A associação de um conceito novo a uma palavra cujo significado já se aproxima, em alguma medida, ao que esse conceito procura referenciar é certamente mais poderosa do que a formulação de um neologismo. No caso do conceito de eixo e do conceito de corredor, houve ainda uma vantagem especial na adoção desses termos, que foi o fato de que ambos passaram a admitir seus significados socioespaciais num período muito próximo a quando os conceitos analíticos em questão foram originalmente formulados. Conseqüentemente, esses significados estavam dotados de uma espécie de maleabilidade muito maior do que a de palavras cujos

sentidos são muito antigos e consolidados no uso pragmático da linguagem. Se considerarmos que a constatação ou a delimitação de eixos são processos mais ou menos análogos ao processo de regionalização, respectivamente em seu sentido idio-gráfico e em seu sentido nomotético, percebemos que seria muito mais difícil nomear o conceito que estava sendo criado como “região” ou, quiçá, “região linear” ou “região alongada”, por exemplo, porque os sentidos de “região” já eram, à época, relativamente mais cristalizados, dificultando sua ressignificação ou mesmo a incorporação de um novo sentido.

Essas foram as condições objetivas da gênese do conceito de eixo: uma materialidade espacial, geralmente relacionada à expansão urbana, tomando formas lineares cada vez mais comuns; uma palavra cujo significado como espacialidade social era razoavelmente novo, conhecido e similar ao objeto referenciado pelo conceito; e teorizações sobre a sociedade, a economia e o espaço que davam suporte a uma formulação conceitual inovadora. Essas condições, além de outras experiências e outros conhecimentos, foram subjetivadas por Pottier e projetadas no conceito de “eixo” que elaborou para referenciar um objeto extralinguístico até então pouco discutido e ainda não conceituado. Como resultado desse processo de subjetivação, Pottier redigiu o artigo “*Axes de communication et développement économique*” (“Eixos de comunicação e desenvolvimento econômico”), cuja publicação, em 1963, podemos reconhecer como o nascimento do conceito de eixo, representando um processo de objetivação que Sartre (1974, p. 66-67) bem definiu como exteriorização da interioridade do projeto como subjetividade objetivada.

O conceito de eixo, portanto, nasceu como conceito analítico, e não como conceito normativo, como entendem muitos de seus usuários atualmente. Ainda que possamos argumentar no sentido de que a economia regional exercida por Pottier represente uma ciência aplicada, isso não muda a originalidade analítica da proposição de Pottier (1963). Na verdade, o autor quase não mostra preocupação com uma aplicação mais pragmática de seu conceito, de modo que não dá a entender que haja alguma normatividade implícita em sua publicação. Tal preocupação ele a mostra apenas muito rapidamente nas últimas páginas, mas mais como crítica à concentração metropolitana, que condena veementemente, do que como uma recomendação direta de planejamento.

Debruçando-se sobre praticamente a mesma percepção acerca das formas espaciais lineares que se multiplicavam em profusão, Whebell formulou, em 1969, o

conceito de corredor para se referir a elas, notando, assim como Pottier, a mesma ausência de dedicação até então dada pela ciência a essas formas. O termo “corredor” também gozava dos mesmos privilégios de elasticidade em relação a seu significado socioespacial que o termo “eixo”. Todavia, as bases teóricas que fundamentaram a conceituação de Pottier e a de Whebell eram distintas, com o primeiro se apoiando sobre a teoria da polarização de Perroux, e o segundo, sobre a estatística espacial.

Podemos salientar alguns pontos fundamentais da formulação teórico-conceitual dos dois autores, começando com Pottier (1963). Para ele, os *eixos* são espaços diferenciados para a ocorrência do fenômeno da circulação, por concentrarem infraestruturas de transporte que, devido a sua onerosidade, não podem ser generalizadas por todo o espaço. Os eixos tendem a se consolidar historicamente sobre determinados percursos, os quais põem em comunicação importantes aglomerações urbanas e de atividades econômicas. A concentração de infraestruturas de diversos modos de transporte faz com que os eixos se apresentem como frações do espaço que permitem significativas economias com o deslocamento de mercadorias, o que contribui para uma hierarquização econômica deles com relação às demais áreas, cujos custos com transporte crescem à medida que estão mais distantes dos eixos.

A circulação nos eixos é tanto de pessoas quanto de mercadorias e quanto mais volumosos os fluxos, maior tende a ser o crescimento econômico nas áreas que os eixos integram. O fluxo de pessoas gera uma demanda potencial ao longo de um eixo, que pode contribuir para o estabelecimento de determinados setores de atividades, ao passo que o fluxo de bens garante a complementaridade entre as diferentes empresas num eixo e o atendimento dessas empresas a seus mercados consumidores.

Os eixos podem exercer a função de impulsores e de propagadores do desenvolvimento. O eixo pode ser gerador de impulsão simplesmente por permitir a diminuição dos custos de transporte e viabilizar o acesso a um mercado consumidor mais amplo, o que são fatores muito importantes para estimular o estabelecimento de novas atividades econômicas e o crescimento geral. Porém, ele também pode gerar impulsão quando ocorre a criação de uma nova infraestrutura no espaço do eixo, reforçando seu papel concentrador da circulação e, portanto, sua atratividade. Nestes casos, a própria obra infraestrutural pode também ser um fator de impulsão do desenvolvimento, por gerar diversas demandas adicionais, tanto por parte da

própria atividade de construção quanto por parte do contingente de trabalhadores nela empregado. Além disso, a introdução de uma inovação como nos transportes costuma também criar ou aumentar a demanda por equipamentos, veículos e serviços complementares mais adequados.

Como fator de propagação do desenvolvimento, os eixos, pela conectividade que lhes é inerente e que eles realizam, contribuem, na visão derivada da teoria perrouxiana, para orientar e prolongar a extensão das ondas de crescimento que emanam das impulsões. Ao propagar o desenvolvimento, os eixos contribuem para que as empresas possam absorver lucros induzidos dos fatores impulsores. Em razão de concentrarem os meios mais eficazes de transporte, os eixos exercem grande influência sobre a geografia dos preços, já que os custos de deslocamento são importantes componentes do cálculo de preço das mercadorias. Deste modo, os eixos se afirmam como espaços predominantemente atrativos para o estabelecimento de atividades, o que tende a torná-los alvo de constantes renovações infraestruturais, num processo cumulativo de dominação.

Passemos agora para a conceituação de corredor de Whebell (1969). Segundo este autor, os *corredores* são sistemas espaciais lineares de cidades interligadas por múltiplas vias importantes de transporte, além de infraestruturas de comunicação. Essas infraestruturas tendem a se localizar conforme o princípio do menor esforço e a servir como canais para a difusão de inovações, o que, para Whebell, gera diretamente a difusão do desenvolvimento. Essa difusão de inovações se processaria de forma ao longo dos corredores, formando um “gradiente cultural” cuja maior expressividade se encontra nos grandes centros urbanos, mas que perderia ímpeto à medida que deles se distancia.

A formação de corredores se daria ao longo de um processo histórico marcado por cinco fases, em que cada uma corresponde, em relação à fase anterior, a uma rede viária mais densa e uma preponderância maior dos transportes e das comunicações. Os corredores, a propósito, tendem a se tornar espaços cada vez mais dominantes na região, devido às economias de aglomeração, de escala e nos custos de transporte que eles viabilizam. Assim, as localidades nos eixos tendem a um potencial de crescimento econômico maior do que fora deles.

Essa exposição lado a lado das duas conceituações histórico-genéticas com as quais trabalhamos, ambas na dimensão analítica, nos permitem averiguar que o objeto concreto a que o conceito de eixo e o conceito de corredor se referem é

fundamentalmente o mesmo, se o tomarmos com a devida generalização que um conceito exige. Trata-se de um mesmo desenvolvimento extralinguístico que foi articulado de formas diferentes por meio da linguagem, o nos permite, por meio de um procedimento onomasiológico, considerá-los como relativamente equivalentes (KOSELLECK, 2011, p. 18). Encontrar, na gênese desses conceitos, a mesma similaridade que já havíamos encontrado — também por meio da onomasiologia — em relação a seus recentes sentidos normativos, analíticos e da prática nos indica que podemos considerar os dois conceitos como convergentes ao longo de seu devir, ainda que os significados possam variar entre cada sujeito que os utilize.

Essas variações não devem, de forma alguma, serem interpretadas como se estivéssemos, atualmente, diante de vários conceitos de eixo e vários conceitos de corredor, todos separados entre si. Citemos novamente Koselleck (2006, p. 109), que afirma que um conceito possui atrelado a si “a totalidade das circunstâncias político-sociais e empíricas nas quais e para as quais” ele foi utilizado. Sendo assim, todo conceito é, ainda segundo Koselleck (p. 109), necessariamente *polissêmico*, mas isso não quer dizer que os conceitos não sejam claros. Acontece que o emprego de um conceito é, além de uma decisão sociopolítica, uma decisão teórico-intelectual a respeito dos sentidos que se deseja comunicar por meio desse conceito e os sentidos que ficam de fora, ainda que possam ser expressos pela mesma palavra.

“A história de um conceito sempre está contida em um processo de múltiplas camadas e múltiplos níveis.” (KOSELLECK, 2011, p. 20) Ao longo de seu devir, o conceito incorpora novos sentidos, perde outros, ocasionalmente passa a se referir a outros objetos extralinguísticos. Nesse movimento, o conceito também passa a ser incorporado por outras dimensões além daquela em que foi criado, como o conceito de eixo foi incorporado pela dimensão normativa.

A partir do momento de criação do conceito de eixo e, por extensão, do conceito de corredor, iniciou-se a difusão deste conceito, cujo meio primordial foram os periódicos científicos, especialmente os da geografia e da economia regional. Todavia, a recepção dessas ideias no âmbito acadêmico não foi muito significativa. Por outro lado, nossos vaivéns metodológicos nos revelaram que as instâncias de planejamento territorial foram mais receptivas aos conceitos. François Perroux (1968, p. 250), por exemplo, cita a incorporação do conceito de eixo de desenvolvimento em projetos do BID já na década de 1960, enquanto Jean Debrie e Claude Comtois (2010, p. 131) e Comtois (2012, p. 76) citam experiências de agências

governamentais com corredores de desenvolvimento como unidades de planejamento nos anos 1970 e 1980. Nós também ressaltamos a experiência da África do Sul ao utilizar a concepção de eixos de desenvolvimento em suas propostas de planejamento físico nas décadas de 1970 e 1980.

Entretanto, nenhuma dessas experiências fez com que os conceitos normativos de eixo ou de corredor alcançassem muita notoriedade. Acreditamos que a explicação para isso resida no fato de que os paradigmas de planejamento da época, de cunho mais desenvolvimentista, não eram centrados nos eixos e corredores, mas, principalmente, na criação de polos de crescimento. Os eixos eram, então, vistos como componentes acessórios dos polos, servindo para garantir, acima de tudo, a comunicação entre eles.

A multiplicação de planejamentos regionais baseados em eixos pelo mundo começou a ganhar intensidade nos anos 1990. Essa década marcou a substituição definitiva do planejamento desenvolvimentista, que se tornou cada vez mais distante na medida em que se aprofundava a *reestruturação produtiva*, por um planejamento orientado por *princípios neoliberais*. Na esteira das crises que arrebentaram em diversos locais, investimentos em *grandes projetos de infraestrutura* foram tocados procurando contorná-las e os eixos, preexistentes ou projetados, se tornaram os espaços preferenciais para receber tais novas infraestruturas.

Todavia, as *orientações privatistas* desses novos projetos frequentemente põem em primeiro plano a rentabilidade dos investimentos e a lucratividade das atividades econômicas privilegiadas servidas pelos eixos sobre os objetivos de integração e desenvolvimento regional que geralmente são propagandeados. Isso levou à concentração das melhorias infraestruturais em áreas já bem estabelecidas, em detrimento de regiões carentes de infraestrutura e dinamismo econômico. Os objetivos primordiais do *planejamento axial neoliberal* sempre giraram em torno da *adequação das configurações espaciais dos transportes e das demais infraestruturas essenciais às novas necessidades do setor privado da economia, especialmente o acesso ao mercado global*, como entende Juan Miguel Kanai (2016, p. 161). Isso rompe com a lógica fordista-keynesiana de grandes aglomerações industriais em prol de uma lógica de exploração de *vantagens competitivas* espacialmente produzidas baseadas nas facilidades de circulação e *chantagem locacional* com os diferentes níveis de governo e com os trabalhadores, conforme entende Henri Acelrad e Gustavo das N. Bezerra (2010).

Com base em Tavares (2016, p. 686-687) e em nossas próprias considerações ao longo do item 3, podemos elencar algumas características básicas do que se tornou um verdadeiro *paradigma do planejamento regional, fundamentado na criação e/ou consolidação de eixos e corredores*. Esse paradigma se fortaleceu a partir da década de 1990, mas se mantém em voga até hoje em diversas regiões do globo. Trata-se, primeiramente, de concepções planificadoras centradas na promoção de obras infraestruturais visando a solucionar os imperativos econômicos de conectividade da produção e do mercado e aumento de competitividade pela eliminação de gargalos na circulação. A partir dessas infraestruturas selecionadas, geralmente acompanhando outras já existentes, mas mais antigas, e com alto volume de fluxos, costuma-se traçar uma área de influência cuja forma é predominantemente alongada e que delimita o próprio eixo.

Esses planejamentos são, praticamente todos, em maior ou menor grau, submetidos aos preceitos neoliberais, dependendo fortemente do financiamento de instituições privadas e/ou multilaterais, ambas buscando uma alta rentabilidade de seus investimentos. Porém, as organizações multilaterais e as empresas privadas cada vez menos têm se limitado apenas ao financiamento, assumindo em boa parte dos casos a própria condução do planejamento axial e a definição dos investimentos prioritários, numa crescente desresponsabilização do papel do Estado e terceirização da planificação aos interesses do capital.

Muitas vezes, esses planejamentos promovem discursos preocupados com questões sociais mais amplas e questões ambientais, mas na prática os interesses econômicos das classes dominantes é que são efetivamente perseguidos. A falta de diálogo real com as populações, especialmente nas escalas mais locais, atingidas pelas grandes obras propostas é patente, de modo que não se estabelece qualquer tipo de governança democrática sobre o espaço dos eixos, ainda mais considerando a tendência de alheamento do Estado em relação ao próprio planejamento. Os projetos, além disso, geralmente são interescares, compostos por diversos investimentos de maior ou menor monta e verificados não apenas no âmbito nacional, mas também em níveis mais e menos abrangentes.

Esse paradigma do planejamento, portanto, instrumentalizou os conceitos de eixos e de corredores, distorcendo seus sentidos segundo os próprios interesses. O processo de transformação das conceituações analíticas originais em conceituações normativas despiu os eixos e corredores de diversos sentidos anteriormente

considerados essenciais. O principal deles foi a consideração de que seriam um produto do desenvolvimento histórico da sociedade, em geral, e de suas atividades econômicas, em particular. Ao se tornarem ferramentas à disposição dos agentes planejadores, os eixos e corredores passaram a ser ativamente concebidos e delimitados por eles, perdendo suas vinculações com uma materialidade espacial historicamente produzida e se tornando meros recortes do território marcados pela presença de determinadas infraestruturas ou determinados projetos infraestruturais e devotados a interesses específicos.

A conceituação normativa dos eixos sob o paradigma neoliberal está associada a uma concepção limitante sobre o espaço, considerado não como elemento *a priori* ou mero produto da sociedade, mas, segundo Henri Lefebvre (2000, p. 35), como “um intermediário em todos os sentidos desse termo, ou seja, um meio [*moyen*] e um instrumento, um ambiente [*milieu*] e uma mediação”⁸⁵. Essa concepção de espaço implica o saber e a ideologia e, por isso, é racional-funcional e racional-instrumental, porque comporta as representações sociais e pressupõe um projeto político, o qual pode dissimular (p. 36). Um espaço como este é pensado unicamente como fundamento da reprodução do capital e da reprodução da força de trabalho por meio do consumo e como veículo das normas e valores da classe dominante (p. 36-38). Como já dissemos anteriormente, com base em Karl Marx (2013, p. 432), o planejamento baseado em eixos tornou-se instrumento da classe capitalista para criar as condições ótimas para a circulação, a fim de garantir a realização do valor e, por extensão, a reprodutibilidade do capital.

A multiplicação dos planejamentos axiais neoliberais pelo globo levou à difusão do vocabulário a eles atrelado, como os conceitos de eixo e corredor e seus sentidos distorcidos e remodelados pela prática planificadora. Esses sentidos lograram romper o círculo linguístico típico do planejamento e foram recebidos na linguagem coloquial e na linguagem científica. No primeiro caso, os eixos têm sido majoritariamente reconhecidos como uma via de transporte a ligar duas ou mais

⁸⁵ A melhor tradução para ambos os termos em francês interpolados “*moyen*” e “*milieu*” certamente seria a palavra “meio”, ainda que seus sentidos sejam distintos. Optamos por traduzir respectivamente para “meio” e “ambiente” em vez de traduzir para “modo” (ou “procedimento” ou “maneira”) e “meio”, porque pensamos que o segundo par acarretaria maior prejuízo de sentido que o primeiro. Essa decisão pode ser amparada por uma analogia com a expressão “*moyen de production*”, cuja tradução consagrada é “meio de produção”. Seria bastante incorreto traduzi-la para “modo de produção”, que é um conceito completamente diferente na teoria marxista, ou para “procedimento de produção” ou “maneira de produção”, que ficam longe de abarcar todo o sentido do conceito.

localidades entre si ou como uma faixa de espaço que cumpre a mesma função e que geralmente é orientada por uma ou mais vias.

No âmbito científico, todavia, o recente processo de recepção do conceito de eixo e do conceito de corredor emanado das instâncias normativas tem sido mais peculiar. Em primeiro lugar, porque a quase onipresença dos sentidos normativos desses conceitos obscureceu fortemente as concepções analíticas originais, levando-as praticamente ao esquecimento, salvo com relação a um ou outro pesquisador mais atento à trajetória histórica dos conceitos em questão. Em segundo lugar, porque a importante renovação crítica que se processou nas ciências que tratam do espaço social, especialmente a geografia, levou a um rechaço muito veemente dos métodos e teorias de base positivista ou neopositivista, mas que, em determinados casos, também “jogou fora o bebê junto com a água do banho”, desconsiderando algumas considerações que, se retrabalhadas por perspectivas mais críticas, poderiam se tornar muito valiosas. Este é o caso, a nosso ver, principalmente da rica concepção de eixo formulada por Pottier (1963).

Ao serem investigados cientificamente, os conceitos normativos de eixos e corredores sofreram, em geral, *reprodução* — sem que se proponham sentidos diferentes ou adicionais — ou *ressignificação* — transformando-se, assim, em conceitos analíticos. Entre os trabalhos que reproduzem um dos conceitos normativos mencionados, os quais compõem a maioria dos trabalhos científicos a respeito de eixos ou corredores, há os críticos e os acrícos. As obras científicas acrícas em relação ao conceito replicam ativamente seus significados normativos, sem questioná-los, o que leva a uma reificação do conceito normativo. Isso não significa dizer que esses trabalhos não possam ser críticos às ações planejadoras, porém, mesmo que assim sejam, suas críticas contraditoriamente não atingem as próprias conceituações normativas de eixo ou de corredor, mesmo sendo eles os principais instrumentos das ações criticadas.

Por sua vez, existem os trabalhos que são capazes de evitar a reificação do conceito normativo de eixo ou de corredor, criticando seus fundamentos. Segundo Nathalie Fau (2019a, p. 9-16), essa atitude crítica ocorre principalmente por meio de duas abordagens. A primeira procura desconstruir a tecnocracia discursiva típica dos planejamentos axiais neoliberais, seja por meio do exame das relações de poder envolvidas nesses planejamentos, seja ainda pela comparação entre os projetos divulgados e a realidade verificada empiricamente. A segunda abordagem trata de

investigar, numa escala mais local, as transformações geradas pela implantação dos projetos propostos, evidenciando os processos de reestruturação espacial e (des)(re)territorialização decorrentes. Todavia, mesmo evitando a reificação por meio da crítica às conceituações normativas, esses trabalhos científicos acabam reproduzindo-as passivamente, pois ainda partem delas e não procuram ressignificá-las — o que de forma alguma deve ser visto como algo contraditório, já que a ciência pode ter o compromisso com a crítica sem um necessário compromisso acessório com a produção de alternativas ao que se critica.

Por outro lado, há uma minoria de publicações científicas que não reproduzem, nem ativa nem passivamente, os sentidos normativos de eixo ou de corredor. Nestes casos, essas publicações buscam ressignificá-los, convertendo-os em conceitos analíticos. Ainda assim, os pesquisadores podem, sem problemas, aproveitar elementos das definições normativas, desde que eles lhes auxiliem a interpretar a realidade percebida e investigada, o que é o propósito de um conceito analítico. Desta maneira, os eixos e corredores como conceituações analíticas mantiveram alguns aspectos básicos, como serem frações do espaço, geralmente de forma alongada e delineadas por uma ou mais infraestruturas, especialmente as de transporte, e caracterizadas pela existência de um volume razoável de fluxos canalizados por essas infraestruturas entre duas ou mais localidades.

Em quase todas as conceituações, os eixos e os corredores estão ligados a um complemento que lhes qualifica: geralmente um processo (por exemplo, eixo de desenvolvimento) ou um adjetivo (por exemplo, eixo comercial). A primeira possibilidade de ressignificação desses conceitos consiste, portanto, em associá-los a processos ou adjetivos diferentes daqueles que o planejamento territorial geralmente associa. Dessa forma, essas ressignificações aproveitam os aspectos fundamentais dos eixos, como os comentados acima, mas os tornam mais generalistas, identificando que outros processos que se expressam materialmente no espaço podem igualmente configurar eixos. Todavia, alguns dos trabalhos que intencionam seguir este caminho às vezes caem numa assimilação não do sentido normativo de eixo, mas dos sentidos mais simplistas da prática cotidiana, procedendo a uma banalização do conceito e, não raro, também a sua reificação.

A segunda forma pela qual é possível ressignificar o conceito normativo de eixo ou de corredor e transformá-los em conceitos analíticos seria por meio da ressignificação dos próprios conceitos referentes aos processos que servem como

objetivo dos planejamentos. Sendo assim, a busca é por subverter o sentido desses processos e libertá-los da ótica estreitamente mercadológica sob a qual se encontram sob o paradigma neoliberal. Neste sentido, os exemplos mais notáveis são os referentes aos eixos de desenvolvimento, ampliando seu sentido, geralmente reducionista ao aspecto econômico, para abarcar noções como igualdade social, justiça espacial e proteção ambiental.

O esclarecimento progressivo do devir conceitual de eixo — e de corredor — nos revela, em sua curta história conceitual, uma trajetória principal, marcada pela gênese, nos anos 1960, de um conceito analítico voltado para compreender determinadas expressões espaciais do desenvolvimento econômico, especialmente nas dimensões urbana e industrial, da sociedade. Posteriormente, sobretudo a partir dos anos 1990, o conceito, cujos sentidos eram marcados por uma amplitude considerável, sofreu instrumentalização pelas atividades de planejamento territorial, distorcendo seus sentidos originais a fim de transformá-lo em uma ferramenta normativa para produzir e organizar o espaço conforme os preceitos neoliberalizantes.

Contudo, o exame desse devir também nos revela “desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades” (MARTINS, 1996, p. 22). Esses desencontros ocorrem notavelmente entre as significações analíticas de eixo e de corredor formuladas e desenvolvidas nas décadas de 1960 e 1970 e as significações analíticas recentes, mormente herdadas de remodelações dos sentidos normativos. Estas conceituações analíticas mais atuais têm lutado por maior reconhecimento num meio científico ainda dominado pelas conceituações normativas que se tornaram altamente difundidas pelo globo a partir do fim do século XX.

Esse hiato provocado pela explosão dos planejamentos territoriais axiais tem exigido dos cientistas ocupados com a problemática espacial esforços hercúleos de reelaboração teórico-conceitual. Muito da dificuldade imposta a essas atividades decorre do fato de as conceituações analíticas originais terem se tornado muito distantes e pouco conhecidas na temporalidade do devir conceitual de eixo (e de corredor), ainda que não sejam tão distantes em termos estritamente cronológicos. No entanto, por mais que devamos rejeitar esses planejamentos neoliberais, precisamos saber separar o conceito analítico de eixo deles, para que não aconteça o que Sandra Lencioni (2005, p. 202, grifo nosso) mostra ter acontecido com o conceito de região:

[...] a noção de região, até recentemente, estava bastante vinculada à de planejamento e, como houve uma desmontagem dos planos de desenvolvimento regional, associou-se um descrédito à noção de região. Nesse caso, houve confusão entre a instrumentalização da noção de região com a noção em si mesma. Como categoria de análise geográfica, ao se colocar como instrumento para a elaboração desses planos e na medida em que esses planos se tornaram desacreditados, por decorrência, a região também acabou sendo desconsiderada. Em outras palavras, *o descrédito decorrente da instrumentalização da noção de região se transferiu, como fruto de uma impropriedade teórica e metodológica, para a própria noção.*

Por meio da elucidação da história conceitual de eixo empreendida nesta tese, porém, esperamos ampliar o escopo de experiências que os pesquisadores possam internalizar em novas projeções do conceito de eixo. Acreditamos que o conhecimento das contribuições teórico-conceituais mais antigas, sobre as quais falamos no item 5.1, somado aos desenvolvimentos mais recentes, observados no item 4.1, possam adicionar-se as condições objetivas necessárias para uma conceituação analítica mais ampla de eixo. Trata-se de fazer com que as possibilidades desencontradas no devir do conceito se reencontrem.

Nós mesmos temos ensaiado uma conceituação mais ampla de eixo, a partir de pesquisas desenvolvidas desde 2011 tendo como empiria o espaço de ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Juiz de Fora (BARTHOLOMEU, 2013, 2016). Boa parte desses desenvolvimentos foram reunidos em Matheus C. Bartholomeu (2017, p. 11-18) e nós os resumiremos aqui, em conjunto com alguns outros avanços, como forma de evidenciar algumas possibilidades em aberto para as conceituações analíticas de eixo.

Primeiramente, partimos do entendimento fundamental de que o eixo não é uma linha ou um conjunto de linhas a conectar dois ou mais pontos, mas um segmento do espaço, o qual de fato serve como ligação entre diferentes localidades. Um eixo se expressa como um espaço privilegiado da circulação de pessoas, mercadorias, capitais, informações, energia etc., em razão de concentrarem infraestruturas — geralmente de tecnologia avançada, embora acreditemos que isto não deva ser tomado como regra — voltadas para promover esses diferentes tipos de fluxos. Além disso, eixos podem ser identificados desde escalas reduzidas, inclusive a escala urbana, até escalas muito amplas, como a escala continental.

Outro aspecto importante de nossa concepção é de que os eixos sempre fazem referência a um ou mais processos ou relações sociais. Esses processos e relações se expressam materialmente, por sua vez, nos eixos, seja por meio da ocorrência de fluxos fundamentais a eles, seja por meio da instalação de fixos, também

relacionados a tais processos e relações, acompanhando a forma geral dos eixos. Sendo assim, podemos falar em eixos de urbanização, eixos de industrialização, eixos de desenvolvimento, eixos de produção imobiliária etc., desde que nesses eixos os fluxos e/ou os fluxos referentes a cada processo ou relação social atribuída ao eixo sejam perceptíveis nestes espaços em razão de sua intensidade e de sua relevância.

O essencial é compreender que esses processos e relações sociais compõem o processo mais geral de produção do espaço. O eixo, enquanto fração do espaço, é produzido da mesma maneira, ainda que apresente algumas especificidades características, assim como outros conceitos espaciais — tais quais território, lugar, região e paisagem — também apresentam.

Esclareçamos sucintamente a noção de *produção do espaço*, de acordo com Lefebvre (2013). Trabalhando com a categoria “espaço”, esse autor buscou romper com a tendência dominante das ciências e da filosofia de inventariar e descrever os *produtos* ao decidir dar centralidade à *produção* (p. 85-86). Essa inversão de tendência revela o caráter social do espaço, sua qualidade como produto da sociedade, submetido a projetos e objetivações, e não como algo externo a ela. Tal movimento mostra que o espaço “não consiste em uma coleção de coisas, em uma soma de dados (sensíveis), tampouco em um vazio preenchido (algo como um recipiente) por matérias diversas; [...] não se reduz a uma ‘forma’ imposta aos fenômenos, às coisas, à materialidade física” (p. 87).

Só esse entendimento, todavia, não basta. Lefebvre trata o espaço e sua produção de maneira dialética. Sem que o espaço deixe de ser um produto social, seu sentido não se esgota ao cabo da troca ou do consumo, como pode ocorrer com os demais produtos. O espaço intervém no próprio processo produtivo, entrando nas relações de produção e nas forças produtivas, como elemento indispensável das relações sociais e econômicas. Apresenta-se, então, a um só tempo como *produto e produtor* (LEFEBVRE, 2013, p. 55-56). Além disso, o espaço, para o autor (p. 141), se exprime numa importante tríade: ele é *condição, meio e produto* das relações sociais. Como já esclarecemos o espaço como *produto*, cabe elucidar que, enquanto *condição*, ele é indispensável para que se processem tais relações, ao mesmo tempo que oferece possibilidades e impõe limitações a isso. Como *meio*, por sua vez, o espaço serve de intermediário e instrumento para o cumprimento e o

desenvolvimento das relações sociais. Dessa maneira, o eixo também pode e deveria ser compreendido como condição, meio e produto dos processos e relações a ele associados.

Não é nosso propósito aqui nos aprofundarmos em qualquer proposição conceitual, mas acreditamos que as formulações acima permitam ampliar as possibilidades de uma conceituação mais genérica de eixo, desatrelada de sua dimensão normativa reducionista. Aproveitar as contribuições das significações originais de eixo e de corredor também certamente abrirá um novo leque de trajetórias para o futuro dessa história conceitual, ajudando a aprofundar o desenvolvimento desses conceitos e a permitir, por meio deles, uma interpretação cada vez mais acurada da realidade. Examinando retrospectivamente o presente capítulo, pensamos que conseguimos atingir nosso objetivo específico, referente à compreensão do conceito de eixo em sua historicidade, considerando-o triplamente como conceito analítico, conceito normativo e conceito da prática.

6. Considerações finais

As transformações espaciais das últimas décadas, relacionadas com uma reestruturação produtiva ainda em curso, têm nos chamado cada vez mais atenção para o fenômeno da circulação. Em todas as suas dimensões, a circulação se acelera e permite, entre outros fatores, uma reestruturação espacial marcada pela dispersão de determinadas atividades e concentração de outras. Como consequência dessa reestruturação espacial que ocorre em todo o mundo, novas espacialidades são produzidas, favorecidas pela intensificação dos fluxos e pela redistribuição dos fixos. Entre esses espaços encontram-se alguns que têm sido identificados, por diferentes sujeitos em diferentes ocasiões e lugares, como *eixos*.

Entretanto, conforme vimos, o conceito de eixo não é exatamente algo claro. Seus sentidos analíticos, normativos e da prática se misturam atualmente e, na ausência de definições bem enunciadas, o emprego deste conceito se torna algo confuso e que pode levar a más interpretações. Além disso, há uma notável lacuna bibliográfica de obras dedicadas a teorizar sobre eixos ou mesmo a compreender melhor este conceito cuja relevância cresce dia após dia. A presente tese foi elaborada em busca de preencher pelo menos um pouco dessa lacuna.

Para avaliar se nossa empreitada foi bem sucedida, precisamos retomar o *objetivo central* deste trabalho, a saber: *Compreender criticamente a história do conceito de eixo como referente a uma espacialidade social, elucidando sua gênese e seu devir pela investigação das trajetórias de seus principais sentidos e funções*. Este objetivo remete a uma concepção fundamental de Reinhart Koselleck (2011, p. 16) segundo a qual conhecer a história de um conceito é essencial para enriquecer os empregos desse conceito atualmente. Koselleck se baseia no entendimento de que o contato com sentidos e experiências distantes no tempo cronológico não necessariamente são distantes da atualidade se considerarmos uma temporalidade não linear. Deste modo, seria possível compreender melhor o presente em relação ao que passou, mas também perceber no presente que sentidos predominantemente relegados ao passado podem ser aproveitados para compreender a realidade hoje.

O objetivo de investigar a história do conceito de eixo, portanto, nos impôs duas apurações imprescindíveis. Uma delas foi a respeito das condições nas quais o conceito foi concebido, pelas quais essa concepção se tornou possível e em razão das quais ela se tornou necessária. A outra concerniu as trajetórias históricas

assumidas pelos principais sentidos de eixo: suas contradições, convergências, desvios, distorções, esquecimentos e hegemonias. Em outras palavras, compreender a história conceitual de eixo significou compreender sua gênese e seu devir. Sendo assim, um *problema* para nortear toda pesquisa emergiu: Quais são a gênese do conceito de eixo e os fundamentos de seu devir histórico e o que esse devir aponta como possibilidades ainda não plenamente realizadas?

Recuperaremos, sinteticamente, nosso percurso investigativo a fim de averiguar o cumprimento do objetivo central. Ao cabo dessa retomada, acreditamos poder ter respondido também nosso problema de pesquisa, comprovando nossa tese. Podemos iniciar por uma citação a Gilles Deleuze e Félix Guattari (2013), para quem todo conceito possui uma história, mas não uma história linear. Segundo eles, os conceitos são compostos por fragmentos de diversos outros conceitos, cada qual respondendo a questões distintas e proveniente de um plano diverso. Dessa maneira, a história de um conceito sempre revela a conformação de novas significações, voltadas para uma realidade específica que se quer elucidar, comunicar e/ou em que se quer intervir.

Com base nesta concepção de que os conceitos não apresentam uma historicidade linear, nós nos deparamos com uma exigência metodológica crucial: nossa abordagem investigativa não poderia, simplesmente, traçar uma reta do passado até o presente e discorrer sobre cada novo sentido de eixo que pudesse aparecer. Primeiramente, precisamos encontrar um método adequado para lidar com conceitos, o que não foi possível dentro da geografia. Num esforço interdisciplinar, foi a história intelectual, entendida de forma ampla, que nos ofereceu uma forma adequada de tratar os conceitos em sua historicidade: a *história conceitual* desenvolvida principalmente por Koselleck. Por meio dela, pudemos situar precisamente os sentidos do conceito de eixo em seu devir, compreender suas funções sociopolíticas, seus condicionamentos e suas interferências sobre a materialidade social.

Ao método histórico-crítico da história dos conceitos julgamos necessário combinar outro método, proveniente dos trabalhos de Karl Marx (2013, 2015a, 2015b, 2017b) e esclarecido por Henri Lefebvre (1953, 2008, 2011b, 2013) e Jean-Paul Sartre (1974): o *método regressivo-progressivo*. A razão para isso reside na compreensão de que a simultaneidade por meio da qual percebemos as coisas (incluindo os conceitos) no presente esconde uma dupla complexidade, sincrônica (ou horizontal) e diacrônica (ou vertical), que revela que objetos e relações sociais

atualmente coexistentes têm, na verdade, idades e determinações muito distintas. Alcançar esse entendimento, todavia, só é possível por meio de um movimento que parte do presente em direção ao passado e às determinações mais abstratas do que é percebido atualmente, mas que depois retorne ao presente, situando-o num processo de totalização que corresponde ao devir.

Não seria adequado, no entanto, apoiar nossa abordagem metodológica cegamente sobre o método progressivo-regressivo. Algumas adaptações precisaram ser feitas, já que esse método busca compreender objetos sociais concretos e nossa tese, distintamente, tem como *objeto* de pesquisa não algo assim, mas *o conceito de eixo considerado no seu sentido socioespacial e sua história como conceito da prática, conceito normativo e conceito analítico*. Todavia, isso não abala a pertinência do cruzamento entre a abordagem baseada nos movimentos regressivo e progressivo e a história dos conceitos, como demonstramos ao longo do item 2.

Antes de começar efetivamente o movimento regressivo do método, porém, é sempre necessário, como primeiro momento, proceder com uma descrição dos elementos perceptíveis na atualidade. Todavia, não se trata de um inventário acrítico, como o nome “descrição” usado por Lefebvre (1953) parece sugerir, mas de uma forma de organizar a ampla diversidade daquilo que se apresenta simultaneamente no presente. Para isso, é necessário um corpo teórico que ajude a dar sentido ao que parece caótico e disperso e um recurso à história geral para que nos mostre o movimento do que determina o presente. Foi isso o que buscamos fazer nos itens 3, 4.1 e parte do item 4.2, com base na compreensão de que os conceitos podem ser percebidos em seus sentidos normativos, analíticos e da prática.

O capítulo 3 como um todo nos revelou o processo de instrumentalização do conceito de eixo — e, igualmente, do conceito de corredor — pelas inúmeras experiências de planejamento regional ao redor do globo. Este processo foi intensificado a partir da década de 1990, como resposta à reestruturação produtiva e as novas necessidades do capital em referência à localização e à circulação. Com o tempo, consolidou-se um novo paradigma de planejamento, em oposição ao planejamento desenvolvimentista. Esse novo paradigma se fundou sobre a criação e/ou afirmação de eixos ou corredores, concebidos como áreas alvo de intervenções planejadoras baseadas, sobretudo, em grandes obras infraestruturais, a fim de dotar as regiões de melhores meios de circulação.

Por trás desse paradigma de planejamento, há uma orientação claramente neoliberalizante, apoiada em preceitos privatistas, como a desestatização, o financiamento privado ou público-privado das intervenções, a condução do planejamento por firmas particulares ou organizações multilaterais e a imposição de uma governança empresarialista sobre o território. Contudo, a publicização dos planejamentos axiais neoliberais tende a girar em torno de um discurso tecnocrático e pretensamente neutro. Esse discurso está calcado na promoção de conectividade da produção, acessibilidade ao mercado global, elevação da competitividade etc.

No item 4, verificamos como o conceito de eixo e o conceito de corredor têm sido empregados recentemente na dimensão científica e na linguagem coloquial, ambas muito influenciadas pela grande disseminação dos sentidos normativos desses conceitos. Estes sentidos, aliás, se tornaram predominantes mesmo nas ciências, sendo frequentemente reproduzidos. Com base em Nathalie Fau (2019a), percebemos que essa reprodução ocorre de forma acrítica ou ativa por cientistas quando os pressupostos normativos que sustentam os conceitos não são postos em questão, assimilando inteiramente os sentidos emanados da atividade de planejamento e geralmente os reificando. Por outro lado, há publicações que criticam não só o planejamento axial neoliberal, como também as próprias conceituações normativas de eixo e de corredor, mas sem proporem uma nova conceituação em substituição. Não há mal nenhum aí, mas essas obras acabam, passivamente, reproduzindo os sentidos normativos.

Apesar disso, alguns pesquisadores têm se dedicado a propor conceituações analíticas de eixo e de corredor, por meio de um processo de ressignificação que liberta esses conceitos dos sentidos normativos mais restritivos. Uma das formas pelas quais isso tem sido feito é aproveitando algumas formulações mais gerais acerca de eixos ou corredores e apontando que a espacialidade que eles referenciam pode ser percebida para explicar processos que não são o objetivo das ações planejadoras. A outra forma, mais ousada, mas mais perigosa quanto à possibilidade de reificação, é pela subversão do sentido dos processos aos quais o planejamento costuma associar os eixos ou corredores. Ao ressignificar e ampliar a própria noção de desenvolvimento, por exemplo, a concepção de eixos de desenvolvimento também sofre ressignificação, tornando-se um conceito analítico voltado para a compreensão do processo de desenvolvimento no sentido mais amplo.

No âmbito da cotidianidade, o conceito de eixo, principalmente, também tem se transformado em um conceito da prática, geralmente relacionado a uma linha sobre o espaço ou mesmo uma porção do espaço a ligar dois pontos entre si. Além disso, essas concepções costumam vir associadas à ideia de que uma via ou mais vias de transporte, especialmente rodovias ou ferrovias, orientam a forma mais linearizada dos eixos. Essas conceituações da prática são também reificadas por alguns pesquisadores no ambiente científico, dentro do qual, porém, elas acabam soando vagas e sem rigor teórico, contribuindo para um descrédito da noção de eixo.

Começando no fim do item 4.2, mas continuando ao longo de todo o item 5.1, empreendemos, finalmente, o equivalente ao segundo momento do método regressivo-progressivo, isto é, o movimento analítico-regressivo. Sendo assim, regredimos aos poucos no tempo, procurando articular os conceitos de cada época com seus contextos, até encontrar as condições objetivas que permitiram a gênese dos conceitos de eixo e de corredor. Essas condições, componentes do espaço de experiência original desses conceitos, estavam relacionadas: à verificação da materialização de determinadas espacialidades em eixo, ainda não conceituadas; a um uso relativamente bem difundido das palavras “eixo” e “corredor”, cujos significados já habituais eram próximos o bastante para permitirem que fossem associadas àquelas espacialidades; e à existência de teorizações que pudessem, a partir de alguns esforços e adaptações, interpretar a produção da espacialidade social que os conceitos de eixo e corredor viriam representar.

Dessa maneira, podemos identificar a gênese do conceito de eixo na abordagem teórico-conceitual elaborada por Pierre Pottier, cujo nascimento se dá com a publicação de seu artigo “*Axes de communication et développement économique*” (“Eixos de comunicação e desenvolvimento econômico”) em 1963. O conceito de corredor, por sua vez, tem como gênese a conceituação empreendida por Charles F. J. Whebell, publicada em 1969, no artigo “*Corridors: a theory of urban systems*” (“Corredores: uma teoria de sistemas urbanos”).

Não nos cabe recordar aqui cada uma dessas conceituações normativas, analíticas ou da prática relacionadas aos eixos ou aos corredores, pois já fizemos isso ao longo de todos esses itens. O último item, de número 5.2, todavia, serviu-nos para proceder com o que seria o terceiro momento de nossa abordagem fundada no método regressivo-progressivo. Neste momento, o movimento predominante foi o progressivo, por meio do qual efetuamos paulatinamente um retorno do passado

para o presente, situando os diversos sentidos e empregos do conceito de eixo no devir e, portanto, no processo de totalização que une a história do conceito à história geral. Chegando ao presente, encontramos uma situação diferente da que tínhamos no primeiro momento, porque os diversos sentidos coexistentes de eixo haviam sido esclarecidos ao longo da pesquisa, permitindo-nos olhar para eles de forma clara e ordenada e, inclusive, perceber as possibilidades que não se realizaram com o tempo e aquelas que ainda poderão se realizar.

Este último item do desenvolvimento representa, de certo modo, a solução mais ou menos direta do *problema* de pesquisa posto, o qual relembramos: *Quais são a gênese do conceito de eixo e os fundamentos de seu devir histórico e o que esse devir aponta como possibilidades ainda não plenamente realizadas?* Tendo rememorado todo nosso percurso de pesquisa e considerando a historicidade elucidada ao longo do referido item, pensamos ter alcançado o objetivo central deste trabalho e acreditamos poder afirmar a comprovação de nossa *tese*, que serve como resposta resumida à questão acima. Vejamos:

O conceito de eixo, em seu sentido de espacialidade social — o qual não deve ser desvinculado do conceito de corredor —, encontra sua gênese na década de 1960 como conceito analítico voltado para compreender determinadas expressões espaciais do desenvolvimento econômico. Seu devir, porém, é marcado por sua significativa instrumentalização pelo planejamento territorial neoliberal, notadamente a partir dos anos 1990, distorcendo os sentidos originais. A difusão dos sentidos normativos desde então tem influência predominante sobre as definições científicas e do senso comum, embora esforços recentes no campo analítico tenham procurado ressignificar o conceito de eixo, dando-lhe maior embasamento teórico, algo que a recuperação das formulações originais pode ajudar.

Podemos acrescentar algumas contribuições com relação às possibilidades em aberto para o devir conceitual de eixo. Essas contribuições, assim esperamos, talvez possam se transformar em pontos de partida para trabalhos futuros, a fim de aceitar o convite implícito na redação da *tese*: *ressignificar o conceito de eixo, dando-lhe maior embasamento teórico, algo que a recuperação das formulações originais pode ajudar*. Iniciemos a enunciação desses possíveis novos caminhos conceituais com uma citação a Henri Lefebvre, em quem baseamos toda a nossa compreensão sobre o espaço social.

“Como manifestava Hegel, um conceito não aparece salvo quando aquilo que ele designa se vê ameaçado e se aproxima de seu fim e de sua transformação” (LEFEBVRE, 2013, p. 55). Henri Lefebvre se vale dessa menção a Georg Wilhelm Friedrich Hegel para afirmar que, na virada do terceiro para o último quartel do século XX, quando a produção do espaço passou a assumir uma imprescindibilidade cada vez mais flagrante para a reprodução das relações capitalistas de produção, já não cabia mais conceber o espaço de maneira formalista, ou como simples produto do trabalho e lugar dos objetos produzidos, ou ainda apenas como intermediário das relações sociais e políticas. Era urgente uma nova conceituação, que enxergasse o espaço como condição, meio e produto das relações sociais e que desse centralidade a sua produção, porque o próprio espaço estava em vias de transformação e as concepções reducionistas, logo, estavam ameaçadas de não mais representar satisfatoriamente o real.

Advogamos que o mesmo tem se passado com relação ao conceito de eixo, cujas definições simplistas e as definições distorcidas e restritas à lógica do planejamento territorial estão cada vez mais distantes de uma realidade espacial complexa, ainda que com raízes profundas e antigas. Portanto, acreditamos que os eixos podem ser entendidos de maneira mais ampla, não só como produtos do planejamento ou meios para ele, mas, assim como o espaço, como *condição, meio e produto* de diversos processos e relações sociais, posição que já externamos anteriormente.

Com base nos desenvolvimentos investigativos empreendidos nesta tese, é possível tratar os eixos como os espaços por excelência da circulação. Todavia, aquilo que entendemos por circulação precisa se libertar de concepções reducionistas que a confundem com o transporte material de pessoas ou mercadorias ou de concepções exageradamente amplas que igualam a circulação a qualquer movimento no espaço. O que buscamos, pois, é associar a circulação à teorização sobre ela elaborada por Marx, especialmente nos “*Grundrisse*” (2013) e no livro 2 de “*O capital*” (2015b). Para isso, no entanto, precisamos recorrer, antes, a sua concepção teórico-conceitual de *produção*, atentos à questão de que ela pode ser compreendida sob três óticas, que de modo algum se excluem: a produção material, a produção em geral e a produção total.

De modo muito sintético, podemos dizer que a *produção material* se refere à apropriação dos elementos da natureza pelos indivíduos e sua transformação em

objetos que satisfaçam as distintas necessidades humanas — incluindo a necessidade de continuar produzindo —, isto é, sua transformação em produtos (MARX, 2013, p. 43-44). Este processo, que é um processo de trabalho, carece de condições e meios sem os quais não pode se realizar (2015a, p. 258), como matérias-primas, trabalhadores, infraestrutura, instrumentos de trabalho, espaço etc. A produção, entretanto, não se reduz à produção material, mas se sobrepõe, determinando-os, à distribuição, à troca e ao consumo, de modo a constituir uma totalidade: a *produção em geral* (2013, p. 53). Logo, a produção em geral compõe-se de quatro momentos, resumidamente apresentados por Marx (2013, p. 44, grifos nossos):

[...] na *produção [material]*, os membros da sociedade apropriam (elaboram, configuram) os produtos da natureza às sociedades humanas; a *distribuição* determina a proporção em que o indivíduo singular participa desses produtos; a *troca* o provê dos produtos particulares nos quais deseja converter a cota que lhe coube pela distribuição; no *consumo*, finalmente, os produtos devêm objetos do desfrute, da apropriação individual.

Por fim, existe ainda a dimensão da *produção total*, de cujo esclarecimento Henri Lefebvre nos ajuda. Segundo ele, para além das acepções mais estritas de produção material e mesmo de produção em geral, existe para Karl Marx e Friedrich Engels ainda um sentido ampliado, que considera que “os homens, enquanto seres sociais, produzem sua vida, sua história, sua consciência, seu mundo. Nada há na história que não seja adquirido e produzido.” (LEFEBVRE, 2013, p. 125) Em outra ocasião, Lefebvre (2001, p. 37) também elucida esta acepção, dizendo que ela “recolhe o sentido da filosofia inteira: produção de coisas (produtos) e de obras, de ideias e de ideologias, de consciência e de conhecimento, de ilusões e de verdades”.

Finalmente, podemos seguir para o entendimento de Marx sobre a *circulação*. Para ele, a circulação pode ser interpretada como “somente um momento determinado da troca” (2013, p. 52), o que nos parece dizer respeito ao momento em que ocorre o efetivo movimento da coisa trocada, isto é, o momento entre a coisa-a-trocar sair das mãos do primeiro indivíduo e chegar às mãos do segundo e a coisa-pela-qual-trocar efetuar a marcha contrária. Porém, a circulação é “também a troca considerada em sua totalidade” (2013, p. 52), afinal, o movimento descrito é a própria consumação do ato da troca. A troca e, por extensão, a circulação são a mediação necessária entre a produção (e a distribuição determinada pela produção) e o consumo; entretanto, a troca e a circulação também se incluem como momentos da produção em geral (2013, p. 52-53).

Com o advento e a consolidação do dinheiro como equivalente de coisas que estejam sob uma relação de troca — o que as torna mercadorias —, essa relação se divide em dois instantes distintos, mas inseparáveis: a compra e a venda. Marx (2013, p. 140) explica que na compra e venda, as mercadorias são trocadas sempre por dinheiro, sendo o dinheiro posteriormente trocado por uma nova mercadoria. Assim, o dinheiro se revela como meio de circulação e a circulação só se completa verdadeiramente ao fim do movimento M–D–M, em que a mercadoria (M) é trocada por dinheiro (D) e o dinheiro é novamente trocado por mercadoria (2015a, p. 180), momento no qual um novo movimento de circulação se inicia.

Contudo, a circulação é mais complexa do que isso e o raciocínio sobre ela, mais profundo, o que nos fornece uma imensa riqueza de possibilidades para o aprofundamento dos estudos. Em *primeiro* lugar, a circulação não é só de mercadorias, mas o dinheiro também efetua sua própria circulação (MARX, 2013, p. 133-135). Em *segundo* lugar, no processo de produção capitalista, a força de trabalho é vendida como mercadoria em troca de salário; dessa maneira, existe uma “troca de atividades e capacidades que ocorre na própria produção” (2013, p. 53), pressupondo uma circulação da força de trabalho enquanto mercadoria, o que implica o deslocamento cíclico de trabalhadores a seus locais de trabalho. Em *terceiro*, o dinheiro não põe efetivamente em circulação as mercadorias, mas sim seus títulos de propriedade (2013, p. 141). Em *quarto* lugar, o que possibilita o deslocamento espacial das mercadorias, sua circulação efetiva, são os meios de transporte e o que o promove é a indústria do transporte (2015b, p. 229). Em *quinto*, há mercadorias — como os produtos imóveis, como uma casa — que não podem ou não precisam se deslocar no espaço; mesmo assim eles participam do processo de circulação ao passo que o título de sua propriedade muda de mãos (2015b, p. 229). Em *sexto*, o desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte intervém no processo de circulação na medida em que “determina tanto o círculo daqueles que trocam entre si, dos que entram em contato, como a velocidade com que a matéria-prima chega aos produtores e o produto, aos consumidores” (2013, p. 134). Em *sétimo* e último lugar, esse desenvolvimento, determinado pelas necessidades da produção e pelas possibilidades de investimento do Estado e dos proprietários dos meios de produção, abrange um desenvolvimento da infraestrutura de transporte e comunicação, que interfere também nos fluxos que se relacionam de maneira menos direta ao processo produtivo em geral.

São esses os múltiplos aspectos da circulação que devem ser levados em conta numa hipótese teórica que conceba os eixos como espaços privilegiados da circulação. Inspirados em Thamy Pogrebinschi (2009, p. 19)⁸⁶, acreditamos ser possível e gostaríamos de empreender, com relação ao conceito de eixo, um exercício dialético de *negação criadora*. Negando o primeiro termo — o eixo como instrumento e objeto do planejamento territorial — aparece o segundo termo — o eixo como espaço de ligação entre duas localidades, incluindo as vias e suas áreas de influência. O primeiro termo trata o eixo como mera forma espacial, dá primazia à forma sobre o conteúdo e estabelece para si um conteúdo que lhe é completamente externo. O segundo termo aponta as limitações e a unilateralidade do primeiro, mas faz uma nova afirmação unilateral que, por sua vez, tem seus próprios problemas: o conteúdo do eixo agora é uma relação pouco clara (a ligação), novas formas (as vias) e uma abstração raramente elucidada e que parece carregar consigo certo fetichismo do objeto (as áreas de influência dessas vias). A dialética descobre e revela um terceiro termo:

O Terceiro Termo se volta para o primeiro termo negando o segundo, portanto negando a negação, negando a limitação do primeiro termo. Ele separa o conteúdo do primeiro termo, eliminando aquilo que era incompleto, limitado, destinado a ser negado, em si mesmo negativo. A unilateralidade é assim destruída e ultrapassada. Negar a unilateralidade é negar a negação e expressar uma determinação mais elevada. A contradição que empurrava cada termo para além de si próprio, arrancando-o de sua finitude e inserindo-o no movimento total está resolvida. O Terceiro Termo une e supera os contraditórios e os conserva no que tinham de determinado. A unidade triunfa depois de um período de rompimento profundo. O primeiro termo é o imediato; o segundo é, por sua vez, mediatizado; o terceiro termo é o imediato por superação da diferença. (LEFEBVRE, [1974], p. 34)

Em síntese, o que propomos para o conceito de eixo é o que Hegel identificou como uma *Aufhebung*. Segundo ele (2017, p. 111), o verbo correspondente, *aufheben*, “significa tanto guardar, conservar, quanto, ao mesmo tempo, cessar, pôr fim. O guardar mesmo já encerra em si o negativo, que algo é subtraído a sua imediatidade e, com isso, a um ser aí aberto às influências externas, a fim de conservá-lo”⁸⁷. Logo, *aufheben* implica entrar em unidade com o contraditório. (HEGEL,

⁸⁶ Ela, por sua vez, afirma que se inspira em Maximilien Rubel (1974 *apud* POGREBINSCHI, 2009, p. 19, nota 1).

⁸⁷ O substantivo “*Aufhebung*” tem sido traduzido para o português, geralmente, como “suprassunção”, e o verbo “*aufheben*”, como “suprassumir”, seguindo proposta de Paulo Meneses. Ele (1992, p. 10) afirma, com razão, que a opção por palavras como “supressão”, “superação” ou “ultrapassagem” capta apenas um dos lados do movimento de *Aufhebung* e que suas sugestões se baseiam nas traduções francesas “*sursumption*” e “*sursumer*” propostas por Yvon Gauthier e adotadas por Pierre-Jean Labarrière. Os tradutores Christian G. Iber, Marloren L. Miranda e Federico Orsini (2017, p.

2017, p. 111). Para Pogrebinschi (2009, p. 101), “[a] transcendência, portanto, verifica-se por meio de uma superação que nega enquanto afirma.” Sendo assim, trata-se da transformação do conceito reduzido e abstrato de eixo em um conceito profundo e abstração concreta.

Para além do que pretendemos realizar em trabalhos futuros, esperamos que esta tese presente sirva como impulsionadora de discussões mais amplas e historicamente mais conscientes a respeito do conceito de eixo, seja na geografia ou seja em quaisquer outras ciências sociais. Além disso, esperamos também que as considerações teórico-metodológicas aqui apreendidas possam prover alguns fundamentos, ou pelo menos algumas inspirações, para que outras pesquisas se arrisquem no contato com a história conceitual e com o método regressivo-progressivo. Não temos dúvida de que ambos os esforços são recompensadores.

20) explicam que o verbo “suprassumir” “foi cunhado justamente para significar o caráter progressivo de uma ação que, ao mesmo tempo, realiza um suprimir [sumir], um conservar [assumir] e um elevar [supra+assumir]” (as interpolações sinalizadas entre colchetes nesta citação não são nossas; elas constam na edição da obra citada). Apreciamos o louvável esforço de tradução, mas preferimos usar aqui os termos na língua alemã, por não sermos muito afeitos a neologismos pouco intuitivos.

7. Referências

ABLAS, Luiz. O “Estudo dos Eixos” como instrumento de planejamento regional. *In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antonio Carlos F. (org.). Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional.* São Paulo: Editora Unesp, 2003. p. 171-186.

ACSELRAD, Henri; BEZERRA, Gustavo das N. Desregulação, deslocalização e conflito ambiental: considerações sobre o controle de demandas sociais. *In: ALMEIDA, Alfredo Wagner B. de; ZHOURI, Andréa; IORIA, Antonio Augusto R.; BRANDÃO, Carlos Antônio; BERMANN, Célio; MORAL HERNÁNDEZ, Francisco del; BEZERRA, Gustavo das N.; ACSELRAD, Henri; PAULA, João Antonio de; LASCHEFSKI, Klemens; COELHO, Maria Célia N.; MONTEIRO, Maurílio de A.; NOVOA GARZON, Luis Fernando; CUNHA, Luis Henrique; WANDERLEY, Luiz Jardim. Capitalismo globalizado e recursos territoriais.* Rio de Janeiro: Lamparina, 2010. p. 179-210.

ALAM, Muneeza; HERRERA DAPPE, Matias; MELECKY, Martin; GOLDBLATT, Ran. Wider economic benefits of transport corridors: evidence from International Development Organizations. **Policy Research Working Paper**, Washington, DC, no. 9057, Nov. 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/32666>. Acesso em: 1 mar. 2021.

ALIX, Yann (dir.). **Les corridors de transport.** Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012.

ALONSO LOGROÑO, María Pilar. Espacios emergentes de carácter axial como consecuencia de los procesos de difusión. *In: CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES, 15., 1997, Santiago de Compostela. Dinámica litoral-interior: actas [...]. v. 2.* Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. (Cursos e Congressos da Universidade de Santiago de Compostela, n. 107). p. 855-865. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10347/8771>. Acesso em: 5 mar. 2021.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos polos de desenvolvimento e a realidade nordestina.** 3. ed. [S. l.]: Brasiliense, 1973.

ARAÚJO SOBRINHO, Fernando Luiz. **Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília–Goiânia.** 2008. Tese (Doutorado em Geografia) — Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/15916>. Acesso em: 3 mar. 2021.

ARAÚJO SOBRINHO, Fernando Luiz; SOARES, Beatriz R. Turismo e transformações espaciais no eixo Brasília–Goiânia/Brasil. **Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 4, n. 11, p. 101-122, out. 2012. Disponível em: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/outubro2012.htm>. Acesso em: 3 mar. 2021.

ARCINIEGAS CARREÑO, Alexánder. La nueva Ruta de la Seda: context histórico y aspectos geopolíticos de la estrategia global de China. *In*: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 45-77. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

ARRAIS, Tadeu A. Desvendando a “arena política”: os limites do discurso da competitividade do Eixo de Desenvolvimento Goiânia–Anápolis–Brasília. *In*: OBSERVATÓRIO GEOGRÁFICO DE GOIÁS. **Observatório Geográfico de Goiás**. Artigos. Goiânia, [2008?]. Originalmente publicado nos anais do XIV Encontro Nacional de Geógrafos, em 2006. Disponível em: <https://observatoriogeo.goias.iesa.ufg.br/p/2340-artigos>. Acesso em: 3 mar. 2021.

ASSE: 2. *In*: IL SABATINI Coletti: dizionario della lingua italiana. Milano: Rizzoli Education, c2018. Disponível em: https://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/A/asse_2.shtml. Acesso em: 3 set. 2020.

ASSE. *In*: SAPERE.IT: dizionari di lingua italiana. Novara: De Agostini, [2020?]a. Disponível em: <https://www.sapere.it/sapere/dizionari/dizionari/Italiano/A/AS/asse2.html>. Acesso em: 3 set. 2020.

ASSE: 3. *In*: TRECCANI: Vocabolario on line. Roma: Treccani, [2020?]b. Disponível em: <http://www.treccani.it/vocabolario/asse3/>. Acesso em: 3 set. 2020.

AXE. *In*: DICTIONNAIRE de français Larousse. Paris: Larousse, [2020?]. Disponível em: <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/axe/7169>. Acesso em: 3 set. 2020.

AXIS. *In*: GAFFIOT, Félix. **Dictionnaire illustré latin-français**. Paris: Hachette, 1934. p. 201. Disponível em: <https://www.lexilogos.com/latin/gaffiot.php>. Acesso em: 22 set. 2020.

AXIS. *In*: ONLINE Etymological Dictionary. [S. l.]: Etymonline, c2001-2020. Disponível em: https://www.etymonline.com/word/axis#etymonline_v_19029. Acesso em: 23 set. 2020.

AXIS. *In*: DE VAAN, Michiel. **Etymological dictionary of Latin and the other Italic Languages**. Leiden: Brill, 2008. p. 66-67. (Leiden indo-european etymological dictionary series, v. 7).

AXIS. *In*: MERRIAM-WEBSTER Online Dictionary. [S. l.]: Merriam-Webster, c2015. Disponível em: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/axis>. Acesso em: 3 set. 2020.

BACELAR, Tânia. Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva?. *In*: CASTRO, Iná E. de; MIRANDA, Mariana; EGLER, Claudio Antonio G. **Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 73-91.

BAIGENT, Elizabeth. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over ‘megalopolis’. **Progress in Human Geography**, vol. 28, n. 6, p. 687-700, Dec. 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1191/0309132504ph5140a>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BARTHOLOMEU, Matheus C. **Técnica, sociedade e natureza no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG):** uma análise geográfica dos anos 1861 – 1928. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado e Licenciatura em Geografia) — Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

BARTHOLOMEU, Matheus C. **Desenvolvimentos geográficos desiguais no eixo de urbanização Rio de Janeiro (RJ) – Juiz de Fora (MG):** técnica e transformações espaciais entre 1861 e 1980. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: http://www.lambda.maxwell.ele.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=27994@1. Acesso em: 11 nov. 2019.

BARTHOLOMEU, Matheus C. Em busca de uma construção conceitual mais ampla de “eixo”: compreendendo sua aplicação usual e suas potencialidades teórico-metodológicas. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA URBANA*, 15., 2017, Salvador. **Sobre a cidade e o urbano, contribuição da Geografia: que teorias para este século?:** anais [...]. Salvador: EDUFBA, 2017. Disponível em: http://www.inscricoesxvsimpurb.ufba.br/modulos/consulta&relatorio/rel_anais_download.asp. Acesso em: 12 nov. 2019.

BARTHOLOMEU, Matheus C. As delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP): da megalópole à megaregião. *In: CONGRESSO OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES 20 ANOS*, 2018, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional: Observatório das Metrópoles, 2019. p. 1049-1065. Disponível em: <http://congresso.vinteanos.observatoriodasmetrolopes.net.br/anais/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BATISTA DA SILVA, Eliezer. **Infra-estrutura para desenvolvimento sustentado e integração da América do Sul.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1997.

BECKER, Bertha K. Os Eixos de Integração e Desenvolvimento e a Amazônia. **Território**, Rio de Janeiro, ano 4, n. 6, p. 29-42, jan./jun; 1999. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_4_becker.pdf. Acesso em 25 jun. 2017.

BÉGUIN, Hubert. Aspects géographiques de la polarisation. **Revue Tiers Monde**, [Paris], tome 4, n. 16, p. 559-608, oct./déc. 1963. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/23587006>. Acesso em: 15 fev. 2021.

BENTIVOGLIO, Julio. A história conceitual de Reinhart Koselleck. **Dimensões: Revista de História da UFES**, [s. l.], n. 24, p. 114-134, 2010. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/2526>. Acesso em: 6 fev. 2021.

BID — Banco Interamericano de Desarrollo. **La contribución del Banco Interamericano de Desarrollo a la integración física de América del Sur.** [S. l.], agosto 2000a. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

BID — Banco Interamericano de Desarrollo. **Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur:** resumen ejecutivo. *In: REUNIONES DE PRESIDENTES DE AMÉRICA DEL SUR*, 2000, Brasília. **Documentos de apoyo.** [S. l.]: Banco Interamericano de Desarrollo, 1 sept. 2000b. Documento 2. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

BID — Banco Interamericano de Desarrollo. **Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur.** [S. l.], dic. 2000c. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

BNDES — Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Edital de licitação nº PBA/CN – 01/97. Programa Brasil em Ação: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. Seleção de empresas especializadas para a prestação de serviços técnicos visando à identificação de oportunidades de investimentos públicos e/ou privados. *In*: BNDES — Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Contrato de prestação de serviços nº PBA/CN-01/97, que entre si fazem o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social—BNDES e Bozz Allen & Hamilton do Brasil Consultores Ltda. e consorciados.** Brasília, 25 mar. 1998. Anexo 1. Disponível em: http://www.memoriabndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Hotsites/Projeto_Memoria/arquivos/1998_-_Estudo_dos_Eixos_Nacionais_de_Integracao_e_Developimentocntrato_PBA-CN-01-97.pdf. Acesso em: 24 fev. 2021.

BORBA, Odiones de Fátima; BARREIRA, Celene C. M. A. Eixo urbano Goiânia/GO, Anápolis/GO, Brasília/DF e seu entorno: uma análise da dinâmica urbana por meio da expansão da educação superior, pós 1990. *In*: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. **Memórias [...]**. Montevideo: [s. n.], 2009. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/25.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2019.

BORDO, Adilson Aparecido. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 9, n. 194 (79), 1 agosto 2005. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>. Acesso em: 12 nov. 2019.

BORDO, Adilson Aparecido. **As influências do eixo de desenvolvimento da Rodovia Washington Luiz na estruturação econômica do município de Itápolis/SP.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/96780>. Acesso em: 5 mar. 2021.

BORDO, Adilson Aparecido. Configuração de um eixo de desenvolvimento nas Rodovias Anhanguera (SP-330) e Washington Luiz (SP-310). *In*: FADEL, Barbara; OLIVIEIRA, Sheila F. P. e; CAVALCANTI, Melissa F. (org.). **Na vanguarda do conhecimento: diálogos e debates.** Franca: Uni-FACEF, 2003. p. 1-30. Disponível em: http://pos.unifacef.com.br/_livros/Vanguarda_Conhecimento/MenuInic.html. Acesso em: 5 mar. 2021.

BOUDEVILLE, Jacques-Raoul. **Aménagement du territoire et polarisation.** Paris: Éditions M.-Th. Génin, 1972.

BOUDEVILLE, Jacques-Raoul. **Os espaços econômicos.** Tradução de Heloysa de Lima Dantas. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1973. (Saber atual).

BOURDIEU, Pierre. **Raisons pratiques: sur la théorie de l'action.** [S. l.]: Seuil, 1994. *E-book*.

BOURDIEU, Pierre. **Langage et pouvoir symbolique.** Préface de John B. Thompson. [S. l.]: Éditions Fayard, 2001.

BRAGAIA, Giuseppe F.; MOURÃO, Paulo Fernando C. As projeções espaciais entre o PAC e o eixo de desenvolvimento Interoceânico Central — IIRSA/COSIPLAN: a geopolítica dos pontos estratégicos, corredor bioceânico e a plataforma de acesso. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 19., 2018, João Pessoa. **Anais [...]**. [São Paulo: AGB-SP], 2018. Disponível em: <http://www.ng2018.agb.org.br/site/anaiscomplementares2?AREA=18>. Acesso em: 2 mar. 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Plano Plurianual 1996/99**. [Brasília, 1996?]. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetailObraForm.do?select_action=&co_obra=84373. Acesso em: 23 fev. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. [Brasília]: Presidência da República, [2021]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 22 fev. 2021.

BRENNER, Neil; PECK, Jamie; THEODORE, Nik. Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways. **Global Networks**, [s. l.], vol. 10, n. 2, p. 182-222, Apr. 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1471-0374.2009.00277.x>. Acesso em: 1 mar. 2021.

BRUBAKER, Rogers; COOPER, Frederick. Beyond “identity”. **Theory and Society**, [s. l.], vol. 29, no. 1, p. 1-47, Feb. 2000. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3108478>. Acesso em: 16 jan. 2021.

BRUNNER, Hans-Peter. What is economic corridor development and what can it achieve in Asia’s subregions?. **ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration**, [s. l.], no. 117, Aug. 2013. Disponível em: <https://www.adb.org/publications/economic-corridor-development-and-what-it-can-achieve-in-asia-subregions>. Acesso em: 1 mar. 2021.

CADÈNE, Philippe; RAULT, Yves-Marie. Les corridors industriels en Inde : entre libéralisation du capital productif et stratégies de développement régional. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-25, juil./sept. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.17830>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CAF — Corporación Andina de Fomento. **Vías para a integración**: acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica. Caracas, agosto 2000. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

CANADÁ. Transports Canada. Portes d'entrée et corridors. *In*: CANADÁ. Transports Canada. **Transports Canada**. [S. l.], 18 set. 2020. Disponível em: <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/portes-entree-corridors>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CAPEL, Horacio. **Filosofia y ciencia en la Geografía contemporánea**: una introducción a la Geografía. Barcelona: Barcanova, 1981. (Temas universitarios).

CARAVACA BARROSO, Inmaculada. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. **EURE**: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Santiago, Chile, vol. 24, n. 73, p. 5-30, 1998. Disponível em: <https://www.eure.cl/index.php/eure/issue/view/95>. Acesso em 5 mar. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Avança, Brasil**: proposta de governo. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. Republicação da proposta de governo do autor quando candidato à Presidência da República Federativa do Brasil em 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.7476/9788599662687>. Acesso em: 25 fev. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique; DE LA RÚA, Fernando; BANZER SUÁREZ, Hugo; LAGOS ESCOBAR, Ricardo; PASTRANA ARANGO, Andrés; NOBOA, Gustavo; JAGDEO, Bharrat; GONZÁLEZ MACCHI, Luis Ángel; FUJIMORI, Alberto; VENETIANN, Ronald; BATLLE IBÁÑEZ, Jorge; CHÁVEZ, Hugo; IGLESIAS, Enrique; GARCÍA, Enrique. **Comunicado de Brasília**. Brasília: [s. n.], 1 sept. 2000a. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique; DE LA RÚA, Fernando; BANZER SUÁREZ, Hugo; LAGOS ESCOBAR, Ricardo; PASTRANA ARANGO, Andrés; NOBOA, Gustavo; JAGDEO, Bharrat; GONZÁLEZ MACCHI, Luis Ángel; FUJIMORI, Alberto; VENETIANN, Ronald; BATLLE IBÁÑEZ, Jorge; CHÁVEZ, Hugo; IGLESIAS, Enrique; GARCÍA, Enrique. **Plan de acción para la integración de la infraestructura regional en América del Sur**: una propuesta. [Brasília: s. n., sept. 2000]b. Anexo ao Comunicado de Brasília. Disponível em: <http://iirsa.org/Event/Detail?Id=145>. Acesso em: 26 fev. 2021.

CARIOU, Alain. Du Transsibérien au corridor eurasiatique : quelle connectivité pour quel développement ? **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-22, juil./sept. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.17914>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CARLOS, Ana Fani A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia**: paradigm of integration?: a reflection for Latin America. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020a. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

CARO VARGAS, Soraya. Introduction. In: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia**: paradigm of integration?: a reflection for Latin America. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020b. p. 17-44. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

CASTRO, Carlos S. de. **Risco e incerteza na avaliação do sistema de transportes e armazenagem em corredores de exportação**: o corredor de Paranaguá. 1980. Tese (Mestrado em Engenharia de Transportes) — Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1980. Disponível em: <http://bdex.eb.mil.br/jspui/handle/1/977>. Acesso em: 22 fev. 2021.

CATEGORIA. In: ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. Tradução da 1ª edição brasileira coordenada e revista por Alfredo Bosi. Revisão da tradução e tradução dos novos textos: Ivone Castilho Benedetti. 5. ed. rev. e ampl. São Paulo: Martins Fontes, 2007. p. 121-124.

CCT — Comité de Coordinación Técnica [de la propuesta del plan de acción para la integración de la infraestructura regional suramericana]. Plan de acción para la integración de la infraestructura regional en América del Sur. *In: REUNIÓN DE MINISTROS DE TRANSPORTE, TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA DE AMÉRICA DEL SUR*, 2000, Montevideo. **Documentos**. [S. l.], dic. 2000. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Event/Detail?Id=42>. Acesso em: 27 fev. 2021.

CHALÉARD, Jean-Louis. Corridors te circulations au temps de la mondialisation. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-3, juil./sept. 2019a. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.18156>. Acesso em: 2 mar. 2021.

CHURKINA, Natalia; ZAVERSKIY, Sergey. Challenges of strong concentration in urbanization: the case of Moscow in Russia. **Procedia Engineering**, [s. l.], vol. 198, p. 398-410, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.07.095>. Acesso em: 15 fev. 2021.

CLIMENT LÓPEZ, Eugenio. Ejes de crecimiento industrial en Aragón. *In: CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES*, 15., 1997, Santiago de Compostela. **Dinámica litoral-interior: actas [...]**. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. (Cursos e Congressos da Universidade de Santiago de Compostela, n. 107). p. 895-902. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10347/8771>. Acesso em: 5 mar. 2021.

CNT — Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de ferrovias: 2011. Brasília: CNT, 2011. Disponível em: <https://cnt.org.br/pesquisa-cnt-ferrovias>. Acesso em: 3 set. 2020.

COLLINS, George R. Linear planning throughout the world. **Journal of the Society of Architectural Historians**, [s. l.], vol. 18, no. 3, p. 74-93, Oct. 1959. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/987932>. Acesso em: 10 mar. 2021.

COMTOIS, Claude. Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime. *In: ALIX, Yann (dir.). Les corridors de transport*. Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012. p. 63-86.

CONCEITO. *In: ABBAGNANO, Nicola. Dicionário de Filosofia*. Tradução da 1ª edição brasileira coordenada e revista por Alfredo Bosi. Revisão da tradução e tradução dos novos textos: Ivone Castilho Benedetti. 5. ed. rev. e ampl. São Paulo: Martins Fontes, 2007. p. 164-169.

COOLEY, Charles H. The theory of transportation. **Publications of the American Economic Association**, Baltimore, vol. IX, no. 3, May 1894. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/i342434>. Acesso em 5 out. 2020.

CORREDOR. *In: HOUAISS Eletrônico*. versão monusuário 3.0. [S. l.]: Editora Objetivo, jul. 2009. 1 dicionário eletrônico.

CORREDOR. *In: DICIONÁRIO Aurélio da Língua Portuguesa*. 5. ed. [S. l.], c2010. 1 dicionário eletrônico.

CORREDOR. *In: DICCIONARIO de la Lengua Española*. Edición Del Tricentenario. versión electrónica 23.4. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://dle.rae.es/corredor>. Acesso em: 6 mar. 2021.

CORRIDOR. *In*: ONLINE Etymological Dictionary. [S. l.]: Etymonline, c2001-2021. Disponível em: https://www.etymonline.com/word/corridor#etymonline_v_19108. Acesso em: 6 mar. 2021.

CORRIDOR. *In*: MERRIAM-WEBSTER Online Dictionary. [S. l.]: Merriam-Webster, c2015. Disponível em: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/corridor>. Acesso em: 6 mar. 2021.

COSIPLAN — Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. Foro Técnico IIRSA. Comité de Coordinación Técnica. **Cartera de Proyectos 2017**. [S. l.], 2017. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Document/Detail?Id=4621>. Acesso em: 27 fev. 2021.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto apresentado no concurso**: Memória Descritiva. Croquis. [S. l.: s. n., 195-]. Disponível em: <http://www.jobim.org/lucio/handle/2010.3/1376>. Acesso em: 13 fev. 2021.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto de Brasília**. manuscrito original. [S. l.: s. n.], 1957. Disponível em: <http://www.jobim.org/lucio/handle/2010.3/925>. Acesso em: 3 set. 2020.

COUTO, Alessandro B. **O desenvolvimento geográfico desigual e a iniciativa de integração de infraestrutura da América do Sul (IIRSA) 2000–2010**. 2010. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.17771/PUCRio.acad.18112>. Acesso em: 27 fev. 2021.

CROCE, Benedetto. **Logic as the science of the pure concept**. Translated from the Italian by Douglas Ainslie. London: Macmillan and Co., 1917.

CRUZ, Valter do C. A “teoria como caixa de ferramentas”: reflexões sobre o uso dos conceitos na pesquisa em geografia. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 10., 2013, Campinas. **Anais**. [S. l.]: Editora UFGD, 2013. p. 4454-4466. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2013/>. Acesso em: 18 jan. 2021.

DALEY, Jason. Why we call the Axis Powers the Axis Powers. **Smithsonian Magazine**, [s. l.], 1 Nov. 2016. Smart News: Keeping you current. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/smart-news/why-we-call-axis-powers-axis-powers-180960980/>. Acesso em: 13 fev. 2021.

DARNTON, Robert. Intellectual and cultural history. *In*: KAMMEN, Michael (ed.). **The past before us**: contemporary historical writing in the United States. Foreword by John Hope Franklin. Ithaca: Cornell University Press, 1980. p. 327-351.

DAVIDOVICH, Fany. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. **Território**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 9, p. 9-24, jul./dez. 2000. Disponível em: http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09_2_davidovich.pdf. Acesso em: 25 jun. 2016.

DAVIDOVICH, Fany. Metrôpole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. **Cadernos Metrôpole**, [s. l.], n. 6, p. 67-77, 2 sem. 2001. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9269>. Acesso em: 4 mar. 2021.

DE, Prabir; IYENGAR, Kavita (ed.). **Developing economic corridors in South Asia**. Mandaluyong City: ADB, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11540/5062>. Acesso em 1 mar. 2021.

DEBRIE, Jean. Géohistoire d'un tracé technique: frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale « francophone ». **Flux**, n. 70, p. 49-58, oct./déc. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.3917/flux.070.0049>. Acesso em: 3 mar. 2021.

DEBRIE, Jean; COMTOIS, Claude. Une relecture du concept de corridors de transport: illustration comparée Europe/Amérique du Nord. **Les Cahiers Scientifique du Transport**, [s. l.], n. 58, p. 127-144, 2010. Disponível em: https://a.ftl.msh-lse.fr/tl_files/documents/CST/N58/Debrie58.pdf. Acesso em: 20 fev. 2021.

DELGADO CAICEDO, Jerónimo; GUZMÁN CÁRDENAS, Juliana Andrea. Development corridors in Africa: foreign policy and regional integration strategies in the Global South. In: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 131-167. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Qu'est-ce que la philosophie ?**. [S. l.]: Éditions de Minuit, 2013. (Reprise). *E-book*.

DINIZ, Carlos Henrique V. **BR-459: o corredor tecnopolitano do alto e médio Sapucaí, um estudo de três cidades médias**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) — Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/TratInfEspacial_DinizCH_1.pdf. Acesso em: 2 mar. 2021.

DOSSE, François. **La marcha de las ideas: historia de los intelectuales, historia intelectual**. Traducción: Rafael F. Tomás. [S. l.]: Universitat de València, 2007.

DOZENA, Alessandro; CASTELLAR, Sonia Maria V. Eixos estruturantes de ciências humanas para os anos iniciais do ensino fundamental. In: DANTAS, Eugênia Maria; MORAIS, Ione R. D. (org.). **Geografia e ensino**. Natal: EDUFRRN, 2017. p. 38-55. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/24489>. Acesso em 2 mar. 2021.

DREWES, Johannes Ernst; VAN ASWEGEN, Mariske. National planning in South Africa: a critical review. **WIT Transactions on Ecology and the Environment**, [s. l.], vol. 173, p. 193-204, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.2495/SDP130161>. Acesso em: 22 fev. 2021.

DUARTE, Haidine da S. B. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias: os centros funcionais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 1, p. 53-98, jan./mar. 1974.

DUARTE JÚNIOR, João-Francisco. **O que é realidade**. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990. (Coleção Primeiros Passos, 115).

DUSZYNSKI, Juliette; PRÉTERRE, Emmanuel. Gouvernance des corridors de transport et des gateways. In: ALIX, Yann (dir.). **Les corridors de transport**. Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012. p. 119-142.

ECHOGEÓ. Aubervilliers : PRODIG, 2007- . n. 49, juil./sept. 2019. ISSN 1963-1197. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.17794>. Acesso em: 20 fev. 2021.

EGLER, Claudio Antonio G. Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento: prováveis impactos ambientais. *In*: EGLER, Claudio Antonio G. **Publicações**. [S. l.], 2001. Disponível em: <http://www.laget.igeo.ufrj.br/egler/publica.htm>. Acesso em: 18 ago. 2007.

EIXO. *In*: HOUAISS Eletrônico. versão monousuário 3.0. [S. l.]: Editora Objetivo, jul. 2009. 1 dicionário eletrônico.

EIXO. *In*: DICIONÁRIO Aurélio da Língua Portuguesa. 5. ed. [S. l.], c2010. 1 dicionário eletrônico.

EMPLASA— Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.; SÃO PAULO (Município). Secretaria da Casa Civil. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista: 2013–2040**. v. 4: Carteira de Projetos do PAM. São Paulo, 2014. Disponível em: <https://bibliotecavirtual.emplasa.sp.gov.br/ExibirDetalhes.aspx?funcao=kcDocumentos&id=2947&retorno=sim&Lingua=PT>. Acesso em: 28 fev. 2021.

EMPLASA — Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado — RMSP: diagnóstico final**. São Paulo, set. 2019. Disponível em: https://www.pdui.sp.gov.br/rmsp/?page_id=755. Acesso em: 3 set. 2020.

EUROPEAN COMMISSION. **The core network corridors**: Trans European Transport Network 2013. [S. l.], 2013. 1 panfleto. Disponível em: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/brochures.html>. Acesso em: 27 fev. 2021.

FARO, Luiz Cesar; POUSA, Carlos; FERNANDEZ, Claudio. **Conversas com Eliezer**. [S. l.]: Insight Engenharia de Comunicação, 2005. Disponível em: <https://insightnet.com.br/publicacoes/>. Acesso em: 23 fev. 2021.

FARWA, Ume; GAREWAL, Guzanfar Ali. Resurgence of South–South cooperation and China’s Belt and Road Initiative in Asia and Latin America. *In*: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 199-224. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

FAIR, Thomas J. D. The National Physical Development Plan (NPDP): a summary and a review. **South African Geographical Journal**, [s. l.], vol. 57, n. 2, p. 126-134, 1975. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/03736245.1974.10559556>. Acesso em: 22 fev. 2021.

FAU, Nathalie. Comment étudier les corridors de développement ? : l’exemple de l’Asie du Sud Est. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-20, juil./sept. 2019a. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.18066>. Acesso em: 20 fev. 2021.

FAU, Nathalie. Les corridors de développement: introduction. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-13, juil./sept. 2019b. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.18098>. Acesso em: 2 mar. 2021.

FERES, Flávia Lúcia C. **Planejamento governamental e política regional: o Brasil frente ao novo paradigma**. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2001. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10438/5291>. Acesso em: 23 fev. 2021.

FERRÃO, João. Governança, governo e ordenamento do território em contextos metropolitanos. *In*: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MARAFON, Glaucio José; SILVA, Augusto César P. da (org.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 255-281.

FERREIRA, Alvaro. Produção alienadora das cidades e indícios de insurgência: materialização, substrução e projeção. *In*: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de (org.). **O espaço e a metropolização: cotidiano e ação**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 91-120.

FOIN, Thomas. L’impact des corridors de la Région du Grand Mékong: hiérarchies, reconfigurations urbaines et spécialisation des fonctions politico-économiques: le cas de la ville de Chiang Raï, Thaïlande. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-13, juil./sept. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.17952>. Acesso em: 20 fev. 2021.

FORTUNA, Denizart da S. **Circulação e territorialidade econômica: o (re)ordenamento territorial no eixo médio mato-grossense da BR-163 (Cuiabá–Santarém)**. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.geografia.ufrj.br/pos-graduacao/teses-dissertacoes-ppgg/>. Acesso em: 4 mar. 2021.

FOURAUULT-CAUËT, Véronique; STECK, Jean-Fabien. Corridor contre corridor: Nairobi: entre injonctions de développement et injonctions environnementales. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-18, juil./sept. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.18006>. Acesso em: 20 fev. 2021.

FOUREZ, Gérard. **A construção das ciências: introdução à filosofia e à ética das ciências**. Tradução de Luiz Paulo Rouanet. São Paulo: Editora Unesp, 1995. (Biblioteca básica).

GAILE, Gary L. Towards a strategy of growth poles. **Environment and Planning A: Economy and Space**, [s. l.], vol. 9, no. 6, June 1977. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/a090675>. Acesso em: 15 fev. 2021.

GALLO, Sílvio. **Deleuze & a educação**. Belo Horizonte: Autêntica, 2003. (Pensadores & educação, 3).

GALVÃO, Antonio Carlos F.; BRANDÃO, Carlos Antônio. Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. *In*: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antonio Carlos F. (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora Unesp, 2003. p. 187-205.

GARTENKRAUT, Michal. **Fortalecimento da função avaliação nos países da América do Sul: Brasil: uma análise do Plano Plurianual — PPA 2000/2003.** Relatório técnico. Brasília: IPEA, 2002. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=5436:fortalecimento-da-funcao-avaliacao-nos-paises-da-america-do-sul-brasil-uma-analise-do-plano-plurianual-ppa&catid=298:2002&directory=1. Acesso em: 24 fev. 2021.

GEYER, Hermanus S. The development axis as a development instrument in the Southern African development area. **Development Southern Africa**, [s. l.], vol. 4, n. 2, p. 271-300, May 1987. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/03768358708439316>. Acesso em: 22 fev. 2021.

GONZÁLEZ, Sara. La geografía escalar del capitalismo actual. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, vol. 9, n. 189, 15 mayo 2005. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-189.htm>. Acesso em: 21 fev. 2021.

GOTTMANN, Jean. Megalopolis: or the urbanization of Northeastern Seaboard. **Economic Geography**, [s. l.], vol. 33, no. 3, p. 189-200, July 1957. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/142307>. Acesso em: 10 mar. 2021.

GOTTMANN, Jean. **Megalopolis: the urbanized Northeastern Seaboard of the United States.** New York: The Twentieth Century Fund, 1961.

GREATER MEKONG SUBREGION ECONOMIC COOPERATION PROGRAM. Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion. *In*: GREATER MEKONG SUBREGION ECONOMIC COOPERATION PROGRAM. **Greater Mekong Subregion**. [S. l.], 25 ago. 2017. Disponível em: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion>. Acesso em: 28 fev. 2021.

GREENPEACE INTERNATIONAL. **Who's holding us back?:** how carbon-intensive industry is preventing effective climate legislation. Written by: Ferrial Adam, Kyle Ash, Aisha Bahadur, Mareike Britten, Caroline Chisholm, Kert Davies, Tom Dowdall, Jim Ford, Jasper Inventor, Michael Koen, Kaisa Kosonen, Nina Schulz, Melita Steele, Keith Stewart, Jeremy Taggart. Edited by: Mareike Britten, Alexandra Dawe, Jim Ford, Nina Schulz. Amsterdam, nov. 2011. Disponível em: <http://p3-raw.greenpeace.org/international/Global/international/publications/climate/2011/391%20-%20WhosHoldingUsBack.pdf>. Acesso em: 6 maio 2020.

HAESBAERT, Rogério. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. *In*: SAQUET, Marcos Aurelio; SPOSITO, Eliseu S. (org.). **Territórios e territorialidades: teorias processos e conflitos.** São Paulo: Expressão Popular, 2009. (Geografia em movimento). p. 95-120.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea.** 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014a.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014b.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

HARTMANN, Olivier. Les observatoires des transports en Afrique Sub-saharienne. In: ALIX, Yann (dir.). **Les corridors de transport**. Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012. p. 105-117.

HARVEY, David. **The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change**. 6. reprint. Cambridge, MA, USA: Blackwell, 1992.

HARVEY, David. **Justice, nature and the geography of difference**. Cambridge, Massachusetts, USA: Blackwell Publishers, 1996.

HARVEY, David. **Para entender O capital: livro 1**. 1. reimpr. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI**. Tradução: Artur Renzo. São Paulo: Boitempo, 2018.

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. **Fenomenologia do espírito**. Parte I. Tradução: Paulo Meneses (com a colaboração de Karl-Heinz Effen). Apresentação: Henrique Vaz. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1992.

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. **Fenomenologia do espírito**. Parte II. Tradução: Paulo Meneses (com a colaboração de José Nogueira Machado, SJ). 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. **Ciência da Lógica: 1: a doutrina do ser**. Traduzido por Christian G. Iber, Marloren L. Miranda e Federico Orsini. 1. reimpr. Petrópolis: Vozes; Bragança Paulista, Editora Universitária São Francisco, 2017. (Coleção Pensamento Humano).

HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. **Ciência da Lógica: 3: a doutrina do conceito**. Tradução de Christian G. Iber e Federico Orsini. Petrópolis: Vozes; Bragança Paulista: Editora Universitária São Francisco, 2018. (Coleção Pensamento Humano).

HESS, Rémi. **Henri Lefebvre et l'aventure du siècle**. Paris: A. M. Métailié, 1998.

HILHORST, Jozef Gijsbertus Maria. Development axes and the diffusion of innovation. **Development and Change**, [The Hague], vol. 4, no. 1, p. 1-16, Jan. 1973. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1973.tb00626.x>. Acesso em: 15 fev. 2021.

HOPE, Albie; COX, John. **Development corridors: topic guide**. [S. l.]: EPS-PEAKS, Dec. 2015. Disponível em: <https://partnerplatform.org/sharezmpwzscddhzm8v2rmqb3b8bjp3b9w7fj4x/eps-peaks/library/bw1dka4k?o=lc>. Acesso em: 1 mar. 2021.

IBER, Christian G.; MIRANDA, Marloren L. ; ORSINI, Federico. Nota dos tradutores. In: HEGEL, Georg Wilhelm Friedrich. **Ciência da Lógica: 1: a doutrina do ser**. Traduzido por Christian G. Iber, Marloren L. Miranda e Federico Orsini. 1. reimpr. Petrópolis: Vozes; Bragança Paulista, Editora Universitária São Francisco, 2017. (Coleção Pensamento Humano). p. 19-24.

IIRSA — Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. **Planificación territorial indicativa: cartera de proyectos IIRSA 2004**. [s. l.], dic. 2004. Disponível em: <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=61>. Acesso em: 27 fev. 2021.

ISARD, Walter. A neglected cycle: the transport-building cycle. **The Review of Economic Statistics**, Cambridge, MA, USA, vol. 24, n. 4, p. 149-158, Nov. 1942a. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/1927670>. Acesso em: 8 mar. 2021.

ISARD, Walter. Transport development and building cycles. **The Quarterly Journal of Economics**, Cambridge, MA, USA, vol. 57, n. 1, p. 90-112, Nov. 1942b. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/1881814>. Acesso em: 8 mar. 2021.

JANDA, Kenneth; MULA, Stefano. Dubya, meet *Il Duce*: who said 'axis' first?. **Chicago Tribune**, [Chicago], 21 Apr. 2002. Disponível em: <https://www.chicagotribune.com/news/ct-xpm-2002-04-21-0204210468-story.html>. Acesso em: 13 fev. 2021.

JHA, Pankaj K. India's economic corridors and sub-regional connectivity: challenges and prospects. In: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 79-108. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

JUNG, Carl Gustav. **Tipos psicológicos**. Tradução direta do alemão e apresentação de Álvaro Cabral. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

KANAI, Juan Miguel. The pervasiveness of neoliberal territorial design: cross-border infrastructure planning in South America since the introduction of IIRSA. **Geoforum**, vol. 69, p. 160-170, Feb. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.10.002>. Acesso em: 27 fev. 2021.

KIRSCHNER, Tereza Cristina. A reflexão conceitual na prática historiográfica. **Textos de História: Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UnB**, Brasília, v. 15, n. 1/2, p. 49-61, 2007. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/textos/article/view/27982>. Acesso em: 6 fev. 2021.

KOSELLECK, Reinhart. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 134-146, jul./dez. 1992. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1945>. Acesso em: 7 fev. 2021.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Tradução do original alemão: Wilma Patrícia Maas; Carlos Almeida Pereira. Revisão da Tradução: César Benjamin. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

KOSELLECK, Reinhart. Introduction and prefaces to the *Geschichtliche Grundbegriffe*. **Contributions to the History of Concepts**, vol. 6, n. 1, p. 1-37, Summer 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.3167/choc.2011.060102>. Acesso em: 7 fev. 2021.

KOSELLECK, Reinhart. **Historias de conceptos**: estudios sobre semántica y pragmática del lenguaje político y social. Traducción de Luis Fernández Torres. Madrid: Editorial Trotta, 2012. (Colección Estructuras y Procesos. Serie Ciencias Sociales).

KOSÍK, Karel. **Dialética do concreto**. Tradução de Célia Neves e Alderico Toríbio. 7. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

KUNAKA, Charles; CARRUTHERS, Robin. **Trade and transport corridor management toolkit**. Washington, DC: World Bank, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/18241>. Acesso em: 1 mar. 2021.

LE BOURLEGAT, Cleonice A. Eixos de integração e desenvolvimento, Rota de Integração Latino-Americana e turismo: território de Mato Grosso do Sul e franjas fronteiriças. **Interações**, Campo Grande, v. 20, n. esp., p. 107-123, 2019. Dossiê “Desafios da integração na Rota Bioceânica (Brasil, Paraguai, Argentina e Chile)”. Disponível em: <https://doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.2532>. Acesso em: 2 mar. 2021.

LEFEBVRE, Henri. Perspectives de la sociologie rurale. **Cahiers Internationaux de Sociologie**, [Paris], v. 14, p. 122-140, 1953 Disponível em : <https://www.jstor.org/stable/40688844>. Acesso em : 21 jan. 2020.

LEFEBVRE, Henri. La notion de totalité dans les sciences sociales. **Cahiers Internationaux de Sociologie**, [Paris], v. 18, p. 55-77, janv./juin 1955. Disponível em; <https://www.jstor.org/stable/40688912>. Acesso em: 12 jan. 2021.

LEFEBVRE, Henri. Réflexions sur le structuralisme et l’histoire. **Cahiers Internationaux de Sociologie**, [Paris], v. 35, p. 3-24, juil./déc. 1963. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/40689237>. Acesso em: 10 jan. 2020.

LEFEBVRE, Henri. Forme, fonction, structure dans *Le capital*. **L’Homme et la Société**: Revue Internationale de Recherches et de Synthèses Sociologiques, [s. l.], n. 7, p. 69-81, janv./mars 1968. Numéro spécial 150^e Anniversaire de Karl Marx (1818-1968), Disponível em: https://www.persee.fr/doc/homso_0018-4306_1968_num_7_1_1100. Acesso em: 3 jan. 2019.

LEFEBVRE, Henri. **El materialismo dialéctico**. Traducción de Ruben A. N. Laporte. Buenos Aires: La Pléyade, [1974].

LEFEBVRE, Henri. **Pour connaître la pensée de Lénine**. Nouvelle éd. Paris: Bordas, 1977. (Collection “Pour connaître la pensée”).

LEFEBVRE, Henri. **La somme et le reste**. Présentation de René Lourau. Paris: Méridiens Klincksieck, 1989. (Collection “Analyse institutionnelle”).

LEFEBVRE, Henri. **Espace et politique**: le droit à la ville II. Préface de Rmi Hess. 2^e éd. Paris: Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Tradução: Maria Helena R. Ramos; Marilena Jamur. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Revisão técnica: Margarida Maria de Andrade. 3. reimpr. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008. (Humanitas).

LEFEBVRE, Henri. **Marxismo**. Tradução de William Lagos. Porto Alegre: L&PM, 2009. (L&PM Pocket, v. 784).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5. ed., 3. reimpr. São Paulo: Centauro, 2011a.

LEFEBVRE, Henri. **O Vale de Campan**: estudo de sociologia rural. Tradução: Ana Cristina Mota Silva; Anselmo Alfredo. São Paulo: Edusp, 2011b.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Prólogo de Ion Martínez Lorea. Introducción y traducción de Emilio Martínez Gutiérrez. Madrid: Capitán Swing, 2013. (Colección Entrelíneas).

LENCIONI, Sandra. Região e geografia: a noção de região no pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani A. (org.). **Novos caminhos da geografia**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2005. (Caminhos da Geografia).

LÊNIN, Vladímír Ilitch Uliánov. What the “Friends of the people” are and how they fight the social-democrats: a reply to articles in *Russkoye Bogatstvo* opposing the Marxists. In: LÊNIN, Vladímír Ilitch Uliánov. **Collected works**. v. 1. 4. printing. Moscow: Progress Publishers, 1977. p. 129-332.

LEOPOLDO, Eudes. A expansão metropolitana de Fortaleza: eixos, níveis e escalas na produção do espaço. **GEOgraphia: Revisa do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF**, v. 17, n. 34, p. 121-140, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2015.v17i34.a13714>. Acesso em: 25 nov. 2019.

LIMA, Wendell T. de. **A geopolítica brasileira, o papel de Mário Travassos e as implicações na constituição do sistema geográfico no eixo de integração e desenvolvimento Manaus/Caribe**. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1884/40532>. Acesso em: 2 mar. 2021.

LIRA, Larissa A. de. Geo-história dos saberes. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 98, p. 96-110, 2018. Disponível em: <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/boletim-paulista/issue/view/152>. Acesso em: 22 jan. 2021.

LIVINGSTONE, David N. The spaces of knowledge: contributions towards a historical geography of science. **Environment and Planning D: Society and Space**, [s. l.], vol. 13, n. 1, p. 5-34, Feb. 1995. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/d130005>. Acesso em: 7 mar. 2021.

LIVINGSTONE, David N. Geographical traditions, science studies, and biography: a conversation with David N. Livingstone. [Entrevista cedida a] Michael Hoyler, Tim Freytag e Heike Jöns. In: LIVINGSTONE, David N. **Science, space and hermeneutics: Hettner-Lecture 2001**. [S. l.]: Franz Steiner Verlag, 2002. p. 77-98. (Hettner-Lectures, Band 5). Disponível em: https://repository.lboro.ac.uk/articles/chapter/Geographical_traditions_science_studies_and_biography_a_conversation_with_David_N_Livingstone/9486683. Acesso em: 21 jan. 2021.

LOIS GONZÁLEZ, Rubén Camilo. A model of Spanish-Portuguese urban growth: the Atlantic Axis. **DELA**, Ljubljana, n. 21, p. 281-294, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.4312/dela.21.281-294>. Acesso em: 25 nov. 2019.

LUZ, Janes S. da. O Eixo Goiânia–Anápolis–Brasília e as novas dinâmicas territoriais. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., São Paulo, 2005. **Anais** [...]. São Paulo: [s. n.], 2005. Disponível em: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Ordenamiento_territorial/26.pdf. Acesso em: 4 maio 2016.

MAGALHÃES, Raphael de A. Apresentação. In: FARO, Luiz Cesar; POUSA, Carlos; FERNANDEZ, Claudio. **Conversas com Eliezer**. [S. l.]: Insight Engenharia de Comunicação, 2005. p. 8-14. Disponível em: <https://insightnet.com.br/publicacoes/>. Acesso em: 23 fev. 2021.

MANERO MIGUEL, Fernando. Planificación regional, planeamiento regional. *In*: LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (dir.); FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, Eliseu S.; TRINCA FIGHERA, Delfina (coord.). **Diccionario de Geografía aplicada y profesional**: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León, 2015a. p. 480-481.

MANERO MIGUEL, Fernando. Planificación territorial, planeamiento territorial. *In*: LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (dir.); FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, Eliseu S.; TRINCA FIGHERA, Delfina (coord.). **Diccionario de Geografía aplicada y profesional**: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León, 2015b. p. 483-484.

MANZONI NETO, Alcides. Abordagem territorial no planejamento público federal no Brasil a partir dos anos 1990: uma análise da atuação de empresas de consultoria. **GeoUSP: Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 106-118, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.74938>. Acesso em: 24 fev. 2021.

MARQUES, Leônidas de S. Contribuições da história intelectual como abordagem investigativa para história da geografia. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 13., 2019, São Paulo. **Anais eletrônicos**. [S. l.: s. n.], 2019. Disponível em: <https://www.enanpege2019.anpege.ggf.br/site/anais2?AREA=43>. Acesso em: 21 jan. 2021.

MARTINS, José de Souza. As temporalidades da História na dialética de Lefebvre. *In*: MARTINS, José de Souza (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1996.

MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Supervisão editorial: Mario Duayer. Tradução: Mario Duayer; Nélio Schneider. Com a colaboração de: Alice Helga Werner; Rudiger Hoffman. 2. reimpr. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2013. (Marx-Engels).

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. Tradução: Rubens Enderle. 1. ed. rev. São Paulo: Boitempo: 2015a. (Marx-Engels).

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro 2: O processo de circulação do capital. Edição: Friedrich Engels. Seleção de textos e tradução: Rubens Enderle. 1. reimpr. São Paulo: Boitempo: 2015b. (Marx-Engels).

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução, apresentação e notas: Jesus Ranieri. 8. reimpr. São Paulo: Boitempo, 2017a. (Marx-Engels).

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro 3: O processo global da produção capitalista. Edição: Friedrich Engels. Tradução: Rubens Enderle. Apresentação: Marcelo Dias Carcanholo. Inclui “O segundo e o terceiro volumes d’*O capital*”, de Rosa Luxemburgo. São Paulo: Boitempo: 2017b. (Marx-Engels).

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Feuerbach e história: rascunhos e anotações (do fim de novembro de 1845 a meados de abril de 1846). *In*: MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). Supervisão editorial: Leandro Konder. Tradução: Rubens Enderle, Nélio Schneider e Luciano C. Martorano. Texto final: Rubens Enderle. 1. ed. rev., 6. reimpr. São Paulo: Boitempo, 2017. p. 29-78.

MATUSHIMA, Marcos K. **A formação de um eixo de desenvolvimento entre os municípios de São José do Rio Preto e Mirassol – SP**. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.

MATUSHIMA, Marcos K.; GOMES, Maria Terezinha S. Dinâmica urbana, centralidade e eixos comerciais: um estudo sobre as concessionárias de automóveis em Uberaba – MG. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 18., 2016, São Luís. **Anais eletrônicos**. [S. l.]: AGB, 2016. Disponível em: <http://www.eng2016.agb.org.br/site/anaiscomplementares2?AREA=10>. Acesso em: 27 nov. 2019.

MATUSHIMA, Marcos K.; SPOSITO, Eliseu S. Dinámica económica en el estado de São Paulo: los desdoblamientos de un eje de desarrollo. **Scripta Nova**: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, v. 7, n. 126, 15 oct. 2002. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-126.htm>. Acesso em: 12 nov. 2019.

MEDINA, Lucile. Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale: échelles et enjeux. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-23, juil./sept. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/echogeo.17868>. Acesso em: 20 fev. 2021.

MELECKY, Martin. Appraisal econometrics for proposed transport corridors: optimal placement, intervention design, and wider economic benefit. **Policy Research Working Paper**, Washington, DC, no. 8269, Dec. 2017. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/29005>. Acesso em: 1 mar. 2021.

MELECKY, Martin; SHARMA, Siddharth; SUBHASH, Hari. Wider economic benefits of investments in transport corridors and the role of complementary policies. **Policy Research Working Paper**, Washington, DC, no. 8350, Feb. 2018. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/29409>. Acesso em: 1 mar. 2021.

MELLO, Neli Aparecida de. O eixo Araguaia-Tocantins: uma nova possibilidade de ordenamento territorial? *In*: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antonio Carlos F. (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003. p. 635-648.

MENDES, Cesar M. Transformações no processo de verticalização nas regiões metropolitanas do eixo Londrina – Maringá. *In*: SIMPÓSIO ESPAÇO METROPOLITANO, TURISMO E MERCADO IMOBILIÁRIO, 2008, Fortaleza. **Trabalhos completos**. [S. l.: s. n.], 2008. Disponível em: <https://sites.google.com/a/metrowiki.net/observat-rio-das-metr-roles-workshop-fortaleza/trabalhos-apresentados>. Acesso em: 25 nov. 2019. p. 1-18.

MENESES, Paulo. **Para ler a Fenomenologia do espírito**: roteiro. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1992. (Filosofia).

MOORE, Adam. Rethinking scale as a geographical category: from analysis to practice. **Progress in Human Geography**, [s. l.], v. 32, n. 2, p. 203-225, Apr. 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0309132507087647>. Acesso em: 16 jan. 2021.

MOTTER, Crislaine; RIBEIRO FILHO, Vitor. Novas centralidades em Chapecó: subcentros e eixo comercial. *In*: NASCIMENTO, Ederson; VILLELA, Ana Laura V. **Chapecó em foco**: textos e contextos sobre o espaço urbano-regional. Chapecó: Pedro & João, 2017. p. 65-104. Disponível em: <https://rd.uffs.edu.br/handle/prefix/739>. Acesso em: 4 mar. 2021.

MOURA, Antonio Augusto P. **Alterações espaciais no eixo BR-040/Sul como resultado da expansão urbana da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2002. Dissertação (Mestrado em Tratamento da Informação Espacial) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002. Disponível em: http://www.biblioteca.pucminas.br/teses/TratInfEspacial_MouraAA_1.pdf. Acesso em: 6 mar. 2021.

MOURA, Rosa; HADDAD, Marcos B. O arranjo urbano-regional Brasília–Anápolis–Goiânia. **Biblio3W**, Barcelona, vol. 20, n. 1119, p. 1-31, 5 mayo 2015. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26108>. Acesso em: 3 mar. 2021.

NASSER, Bianca. Economia regional, desigualdade regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 14, p. 145-178, dez. 2000. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/885>. Acesso em: 24 fev. 2021.

NOTTEBOOM, Théo. Strategies and future development of transport corridors. *In*: ALIX, Yann (dir.). **Les corridors de transport**. Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012. p. 289-312.

OLIVEIRA, Cássio A. de. Consolidação de eixos de desenvolvimento econômico no estado de São Paulo: dinâmica industrial, transporte e logística. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/89793>. Acesso em: 5 mar. 2021.

OLIVEIRA, Cássio A. de. A formação de eixos urbanos em cidades médias: o caso de Presidente Prudente (SP). **Geografia em Atos**, Presidente Prudente, v. 6, n. 13, p. 28-47, nov. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.35416/geoatos.v6i13.6533>. Acesso em 4 mar. 2021.

PALTI, Elías José. “Giro lingüístico” e historia intelectual. *In*: PALTI, Elías José; RABINOW, Paul; FISH, Stanley; LACAPRA, Dominick; RORTY, Richard. **“Giro lingüístico” e historia intelectual**. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 1998. p. 19-167. (Intersecciones).

PAZOS OTÓN, Miguel; ALONSO LOGROÑO, María Pilar. La movilidad laboral diaria: contrastes territoriales en el Eje Atlántico Gallego. **Ería: Revista Cuatrimestral de Geografía**, [s. l.], n. 52, p. 78-79, 2009. Disponível em: <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/1639>. Acesso em: 5 mar. 2021.

PEÑAS SÁNCHEZ, Víctor. El eje económico-comercial y tecnológico de la periferia urbana de Vitoria-Gasteiz: un nuevo espacio emergente de desarrollo integral. *In: CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES*, 15., 1997, Santiago de Compostela. **Dinámica litoral-interior**: actas [...]. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. (Cursos e Congressos da Universidade de Santiago de Compostela, n. 107). p. 929-940. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10347/8771>. Acesso em: 5 mar. 2021.

PEREIRA, Pedro Henrique M. **O entre-metrópoles Goiânia-Brasília**: história e metropolização. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2019. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/38552>. Acesso em: 3 mar. 2021.

PEREIRA, Zuzly dos R.; LUZ, Janes S. da. Uma análise preliminar sobre a temática das cidades médias e as novas centralidades: a formação de subcentros e eixos comerciais em Anápolis (GO). **Anápolis Digital**, Anápolis, v. 2, n. 1, 2011. Disponível em: <https://portaleducacao.anapolis.go.gov.br/revistaanapolisdigital/?p=41>. Acesso em: 4 mar. 2021.

PERROUX, François. Les investissements multinationaux et l'analyse des pôles de développement et de pôles d'intégration. **Revue Tiers Monde**, [Paris], tome 9, n. 34, p. 239-265, avril/juin 1968. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/23587545>. Acesso em: 7 mar. 2021.

PERROUX, François. O conceito de pólo de crescimento. *In: FAISSOL*, Speridião (seleção de textos básicos). **Urbanização e regionalização**: relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1974. p. 98-110. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=282399&view=detalhes>. Acesso em: 8 mar. 2021.

PIVO, Gary; ELLIS, Cliff; LEAF, Michael; MAGUTU, Gerald. Physical planning thought: retrospect and prospect. **The Journal of Architectural and Planning Research**, [s. l.], vol. 7, n. 1, p. 53-70, Spring 1990. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/43028945>. Acesso em: 22 fev. 2021.

PLAZA GUTIÉRREZ, Juan Ignacio. Las regiones interiores españolas en la reciente configuración de los ejes y áreas de crecimiento. *In: CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES*, 15., 1997, Santiago de Compostela. **Dinámica litoral-interior**: actas [...]. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. (Cursos e Congressos da Universidade de Santiago de Compostela, n. 107). p. 941-950. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10347/8771>. Acesso em: 5 mar. 2021.

PLAZA GUTIÉRREZ, Juan Ignacio. Ejes de crecimiento espacial y nuevos territorios de desarrollo en España: algunas reflexiones. **Ería**: Revista Cuatrimestral de Geografía, [s. l.], n. 52, p. 113-130, 2000. Disponível em: <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/1347>. Acesso em: 5 mar. 2021.

POGREBINSCHI, Thamy. **O enigma do político**: Marx contra a política moderna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

POTTIER, Pierre. Axes de communication et développement économique. **Révue économique**, [Paris], v. 14, n. 1, p. 58-132, janv. 1963. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/3499503>. Acesso em : 15 fev. 2021.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática, 1993. (Série Temas, v. 29).

RAMOS PÉREZ, David; SEGUÌ PONS, Joana Maria. Eje de desarrollo. *In*: LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (dir.); FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, Eliseu S.; TRINCA FIGHERA, Delfina (coord.). **Diccionario de Geografía aplicada y profesional**: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León, 2015. p. 210-212.

RANIERI, Jesus. **Trabalho e dialética**: Hegel, Marx e a teoria social do devir. São Paulo: Boitempo, 2011. (Mundo do trabalho). *E-book*.

RICHARDSON, Harry W. **Regional growth theory**. London: Palgrave Macmillan, 1973.

RICHARDSON, Harry W. Growth centers, rural development and national urban policy: a defense. **International Regional Science Review**, [s. l.], vol. 3, no. 2, p. 133-152, Dec. 1978. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/016001767800300203>. Acesso em: 15 fev. 2021.

ROBERTS, Mark; MELECKY, Martin ; BOUGNA, Théophile; XU, Yan (Sarah). Transport corridors and their wider economic benefits: a critical review of the literature. **Policy Research Working Paper**, Washington, DC, no. 8302, Jan. 2018. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/29212>. Acesso em: 1 mar. 2021.

RODRIGUE, Jean-Paul. Central places theory (market principle). *In*: RODRIGUE, Jean-Paul. **The geography of transport systems**: the spatial organization of transportation and mobility. Contents. Transportation and spatial structure. Transport and spatial organization. New York: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2020a. Disponível em: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/central-places-theory-market-principle/>. Acesso em: 8 mar. 2021.

RODRIGUE, Jean-Paul. Conceptual corridor development. *In*: RODRIGUE, Jean-Paul. **The geography of transport systems**: the spatial organization of transportation and mobility. Contents. Transportation and spatial structure. Transport and spatial organization. New York: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2020b. Disponível em: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/corridor-development/>. Acesso em: 10 mar. 2021.

RODRIGUE, Jean-Paul. Core-periphery stages of development in an urban system. *In*: RODRIGUE, Jean-Paul. **The geography of transport systems**: the spatial organization of transportation and mobility. Contents. Transportation and spatial structure. Transport and spatial organization. New York: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2020c. Disponível em: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/urban-system-core-periphery/>. Acesso em: 8 mar. 2021.

RODRIGUE, Jean-Paul. Transport and spatial organization. *In*: RODRIGUE, Jean-Paul. **The geography of transport systems**: the spatial organization of transportation and mobility. Contents. Transportation and spatial structure. New York: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2020d. Disponível em: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/>. Acesso em: 7 mar. 2021.

ROSANVALLON, Pierre. Por uma história conceitual do político (nota de trabalho). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 9-22, 1995. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/revistas-anpuh/rbh>. Acesso em: 9 fev. 2021.

RUA, João. Urbanização em áreas rurais no estado do Rio de Janeiro. *In*: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRA, Marta F. (org.). **Estudos de geografia fluminense**. Rio de Janeiro: Infobook, 2002. p. 43-69.

RUA, João. As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais. *In*: MARAFON, Glaucio José; RUA, João; RIBEIRO, Miguel Angelo (org.). **Abordagens teórico-metodológicas em Geografia Agrária**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007. p. 271-298.

RUA, João. A complexa simultaneidade da integração e distinção entre o urbano e o rural: retomando um debate no espaço de metropolização no estado do Rio de Janeiro. **GeoPUC: Revista da Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 7, p. 1-47, jul./dez. 2011. Disponível em: <http://geopuc.geo.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=58&sid=17>. Acesso em 11 nov. 2019.

RUA, João. O urbano no rural fluminense e o preço da terra: continuando a reflexão. *In*: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MARAFON, Glaucio José; SILVA, Augusto César P. da (org.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 383-407.

SAFFEE, Ahmad. A critical discourse analysis of the China–Pakistan Economic Corridor: mapping public discourse in Pakistan: the case study of the Institute of Strategic Studies. *In*: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 169-198. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis. Teoría y práctica del concepto «eje de desarrollo»: aplicación al corredor Irún–Aveiro. **Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales**, [s. l.], vol. 28, n. 110, p. 663-684, invierno 1996. Disponível em: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/84343>. Acesso em: 5 mar. 2021.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis. El corredor viario Irún–Aveiro: hacia la formación de un eje de desarrollo. *In*: CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES, 15., 1997, Santiago de Compostela. **Dinámica litoral–interior: actas [...]**. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. (Cursos e Congressos da Universidade de Santiago de Compostela, n. 107). p. 951-959. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10347/8771>. Acesso em: 5 mar. 2021.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis. **El eje Irún–Aveiro: geografía de un eje de desarrollo**. Salamanca: Caja Duero, 1998.

SANFELICI, Daniel de M. **A produção do espaço como mercadoria: novos eixos de valorização imobiliária em Porto Alegre/RS**. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://doi.org/10.11606/D.8.2009.tde-19022010-121037>. Acesso em: 25 nov. 2019.

SANTOS, Elizete de O. **Produção do espaço, habitação e circuito imobiliário em Fortaleza-CE**: temporalidades e espacialidades no eixo sudeste de valorização da metrópole. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/20238>. Acesso em: 25 nov. 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 8. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014a. (Coleção Milton Santos, 1).

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed., 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014b. (Coleção Milton Santos, 12).

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. Em colaboração com Denise Elias. 6. ed., 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014c. (Coleção Milton Santos, 10).

SANTOSO, Eko Budi; PURBOYO, Heru; SAWITRI, Dewi. An overview of development axes theory and the chance in making of transport node as settlement. *In: ARTE-POLIS INTERNATIONAL CONFERENCE*, 4., 2012, Bandung. **Proceedings** [...]. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2012. p. 741-750. Disponível em: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.10942.08002>. Acesso em: 27 set. 2020.

SARTRE, Jean-Paul. **Critique de la raison dialectique**: (précédé de *Questions de méthode*). Tome I: Théorie des ensemble pratiques. Poitiers: NRF; Gallimard, 1974. (Bibliothèque des idées).

SAVINA, Alain; FRANCOPOULO, Laurie. Dématérialisation des flux d'information sur un corridor multimodal de transport: retour d'expériences de l'Axe Seine. *In: ALIX, Yann (dir.). Les corridors de transport*. Avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie. Cormelles-le-Royal: Éditions EMS, 2012. p. 229-238.

SCHORSKE, Carl E. **Fin-de-siècle Vienna**: politics and culture. New York: Vintage, 1981. *E-book*.

SCHWENK, Lunalva M. **A retração da cobertura vegetal mediante o avanço do cultivo da soja, em áreas de influência dos eixos de integração e desenvolvimento no Estado de Mato Grosso**: uma análise espacial. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) — Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

SCHWENK, Lunalva M; CRUZ, Carla Bernadete M. Conflitos sócioeconômicos-ambientais relativos ao avanço do cultivo da soja em áreas de influência dos eixos de integração e desenvolvimento no Estado do Mato Grosso. **Acta Scientiarum**: Agronomy, Maringá, v. 30, n. 4, p. 501-511, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.4025/actasciagron.v30i4.5305>. Acesso em: 2 mar. 2021.

SERIKKALIYEVA, Azhar. The role of the Central Asian Region in China's New Silk Road economic belt project. *In: CARO VARGAS, Soraya (ed.). Economic corridors in Asia*: paradigm of integration?: a reflection for Latin America. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 349-381. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

SERRANO MARTÍNEZ, José María. Del arco al eje Mediterráneo en España hacia la consolidación de un corredor de transportes. **Finisterra: Revista Portuguesa de Geografia**, [s. l.], v. 47, n. 93, p. 85-107, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.18055/Finis1299>. Acesso em: 5 mar. 2021.

SHEPPARD, Eric. Pensando geograficamente: o capitalismo globalizante e além. **GEOgraphia**, Niterói, v. 22, n. 48, p. 136-161, jan./jun. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2020.v22i48.a43101>. Acesso em: 13 fev. 2021.

SILVA, Angela C. da; OLIC, Nelson B.; LOZANO, Ruy. **Geografia: contextos e redes: 2: Ensino Médio**. São Paulo: Moderna, 2016.

SILVA, Edilene A. **A reconfiguração territorial de Alexânia (Goiás) a partir do eixo Brasília–Goiânia**. 2017. Tese (Doutorado em Geografia) — Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/31654>. Acesso em: 3 mar. 2021.

SILVA, Edilene A.; ARAÚJO SOBRINHO, Fernando Luiz. (Re)configuração territorial de Alexânia: a inserção municipal na rede de cidades do agronegócio em Goiás. **Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia PGE/UEM**, Maringá, v. 9, n. 1, p. 49-70, 2017. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Geoiingá/article/view/49358>. Acesso em: 3 mar. 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transportes. *In*: SPOSITO, Eliseu S. (org.). **Glossário de geografia humana e econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017. p. 453-465.

SMITH, Neil. Geography, difference and the politics of scale. *In*: DOHERTY, Joe; GRAHAM, Elspeth; MALEK, Mo (ed.). **Postmodernism and the social sciences**. [S. l.]: Palgrave Macmillan, 1992. p. 57-79.

SOUZA, Bruno Augusto de; LUZ, Janes S. da. A centralização e a descentralização na cidade de Anápolis (GO): novas centralidades e eixos comerciais. **Revista de Economia da UEG**, v. 8, n. 1, p. 1-15, jan./jun. 2012. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br/index.php/economia/article/view/357>. Acesso em: 27 nov. 2019.

SOUZA, Bruno Augusto de; LUZ, Janes S. da. Eixos comerciais em Anápolis (GO): estudo de caso das atividades presentes nas principais vias da área nordeste da cidade. **Geosul**, Florianópolis, v. 32, n. 65, p. 49-67, set./dez. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2177-5230.2017v32n65p49>. Acesso em: 4 mar. 2019.

SOUZA, Marcus Vinicius M. de. **Cidades médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/16050>. Acesso em: 27 nov. 2019.

SOUZA, Maria Adélia A. de. Regionalização: tema geográfico e político — o caso paulista. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 50, p. 103-141, mar. 1976. Disponível em: <https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/boletim-paulista/article/view/1125>. Acesso em: 3 set. 2020.

SOUZA, Nali de J. de. Economia Regional: conceito e fundamentos teóricos. *In*: LEMOS, José de J. S. **Prof. Lemos**. Artigos e textos. Artigos científicos. [s. l.], 23 set. 2020. Originalmente publicado na *Revista Perspectiva Econômica*, ano 16, v. 11, n. 32, em 1981. Disponível em: <https://lemos.pro.br/economia-regional-e-urban-a-principios-artigo/>. Acesso em: 7 mar. 2021.

SOUZA, Sergio Magno C. de. Reestruturação produtiva na RIDE-DF: expansão metropolitana, expansão da agropecuária moderna e integração do eixo Brasília-Anápolis-Goiânia. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 17., 2017, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: ANPUR, 2017. p. 1-21. Disponível em: http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/?page_id=1219. Acesso em: 3 mar. 2021.

SPOSITO, Eliseu S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo. **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 11, n. 245 (69), 1 agosto 2007. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24569.htm>. Acesso em: 12 nov. 2019.

SPOSITO, Eliseu S. Dinâmica econômica e descontinuidades territoriais urbanas: desconcentração das atividades industriais no Brasil. *In*: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. **Memorias [...]**. Montevideo: [s. n.], 2009. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaindustrial/39.pdf>. Acesso em: 4 maio 2016.

SPOSITO, Eliseu S.; MATUSHIMA, Marcos K. A dinâmica econômica no estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento. *In*: SILVA, João Márcio P. da; SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Geografia econômica: temas regionais**. Presidente Prudente: PPGG/FCT/Unesp, 2002. P. 187-216.

SRIVASTAVA, Pradeep. Regional corridors development in regional cooperation. **ADB Economics Working Paper Series**, [s. l.], no. 258, May 2011. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11540/2029>. Acesso em: 1 mar. 2021.

STANLEY, Leonardo E. The infrastructure gap in Latin America and the arrival of Chinese infrastructure firms: special reference to the Argentinian case. *In*: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia: paradigm of integration?: a reflection for Latin America**. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 225-261. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

STECQ, Hervé. **La mobilisation des réseaux d'acteurs et le développement régional: le cas de la Stratégie MigrAction au Saguenay – Lac-Saint-Jean (Québec)**. 2014. Thèse (Doctorat en Développement Régional) — Université du Québec à Chicoutimi, Chicoutimi, 2014. Disponível em: <https://constellation.uqac.ca/3034/>. Acesso em: 8 mar. 2021.

TAAFFE, Edward J.; MORRIL, Richard L.; GOULD, Peter R. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. **Geographical Review**, [s. l.], vol. 53, no. 4, p. 503-529, Oct. 1963. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/212383>. Acesso em: 10 mar. 2021.

TARCUS, Horacio. A história intelectual e a problemática da recepção: Marx na Argentina. **Outubro**, [s. l.], n. 30, p. 21-76, maio 2018. Disponível em: <http://outubrorevista.com.br/historia-intelectual-e-a-problemativa-da-recepcao-marx-na-argentina-2/>. Acesso em: 19 fev. 2021.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional?: os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na IIRSA e na Macrometrópole Paulista. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 671-695, set./dez. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3703>. Acesso em 12 nov. 2019.

TAVARES, Jeferson Cristiano. **Planejamento regional no estado de São Paulo**: polos, eixos e a região dos vetores produtivos. São Paulo: Annablume, 2018.

TEKIR, G khan. Turkey and the Belt and Road Initiative. In: CARO VARGAS, Soraya (ed.). **Economic corridors in Asia**: paradigm of integration?: a reflection for Latin America. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2020. p. 383-412. Disponível em: https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/2784/6/MLC-spa-2020-Economic_corridors_in_Asia_paradigm_of_integration. Acesso em: 15 fev. 2021.

TORRES, Maurício. Fronteira, um eco sem fim: considera es sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. In: TORRES, Maurício (org.). **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p. 271-320. Disponível em: http://philip.inpa.gov.br/public_livres/Livros%20inteiros/Amaz nia%20Revelada.pdf. Acesso em: 25 nov. 2019.

TRICART, Jean. O campo na dialética da geografia. **GeoUSP**: Espaço e Tempo, São Paulo, v. 21, n. 1, p. 305-314, jan./abr. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.125762>. Acesso em: 25 dez.2019.

VILLAVERDE CASTRO, José; PÉREZ GONZÁLEZ, Patricio. Los ejes de crecimiento de la economía espa ola. **Papeles de Economía Española**, Madrid, n. 67, p. 63-80, 1996. Disponível em: <https://www.funcas.es/articulos/los-ejes-de-crecimiento-de-la-economia-espanola/>. Acesso em: 5 mar. 2021.

VINUESA ÁNGULO, Julio. Planificación, planeamiento, planeación. In: LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (dir.); FERNANDES, José Alberto R.; SPOSITO, Eliseu S.; TRINCA FIGHERA, Delfina (coord.). **Diccionario de Geografía aplicada y profesional**: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León, 2015. p. 475-476.

VOLOCHKO, Danilo. Henri Lefebvre: totalidade, radicalidade e dialética espacial. **Geosp**: Espaço e Tempo, São Paulo, v. 23, n. 3, p. 506-524, set./dez. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.162821>. Acesso em: 12 jan. 2021.

WACQUANT, Lo c J. D. For an analytic of racial domination. **Political Power and Social Theory**, [s. l.], v. 11, p. 221-234, 1997. Disponível em: <https://loicwacquant.org.files.wordpress.com/2018/02/lw-1997-for-an-analytic-of-racial-domination.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2021.

WHEBELL, Charles F. J. Corridors: a theory of urban systems. **Annals of the Association of American Geographers**, [s. l.], vol. 59, n. 1, p. 1-26, March 1969. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1969.tb00655.x>. Acesso em: 10 mar. 2021.

WITHERS, Charles W. J. Geography's narratives and intellectual history. *In*: AGNEW, John A.; LIVINGSTONE, David N. (ed.). **The SAGE handbook of geographical knowledge**. Los Angeles: SAGE, 2011. cap. 2, p. 39-50.

WORLD BANK. **Belt and Road Economics: opportunities and risks of transport corridors**. Washington, DC, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/31878>. Acesso em: 1 mar. 2021.

WORLD BANK; ADB — Asian Development Bank; JICA — Japan International Cooperation Agency; UNITED KINGDOM. Department for International Development. **The WEB of transport corridors in South Asia**. Washington, DC: World Bank, 2018. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10986/28882>. Acesso em: 1 mar. 2021.