



A CIRCULAÇÃO DA MERCADORIA NA REDEFINIÇÃO DOS USOS DO TERRITÓRIO

The movement of goods in the redefinition of the uses of the territory
La circulación de la mercancía en la redefinición de los usos del territorio

Mónica Arroyo¹

RESUMO

Este texto tem por objetivo discutir aspectos associados à circulação da mercadoria e seu papel na estruturação do território. Para isto, em primeiro lugar, revisitamos caminhos teórico-conceituais, contidos em obras de autores clássicos da Geografia, que inspiram e dão suporte a nossas indagações. Em seguida, consideramos as particularidades que atividades como o transporte, a logística e os serviços postais trazem para a circulação de mercadorias, e que são fundamentais para entender o uso do território. Com base na leitura de três trabalhos destinados a decifrar cada uma dessas atividades no Brasil, discutimos a tendência à seletividade espacial e a importância da fluidez no período histórico atual.

Palavras-chave: Uso do território. Circulação. Fluidez. Transporte. Logística.

ABSTRACT

The purpose of this text is to discuss aspects associated with the circulation of the merchandise and its role in structuring the territory. For this, in the first place, we revise theoretical-conceptual paths contained in works by classical authors of Geography, which inspire and support our inquiries. Next, we consider the particularities that activities such as transport, logistics and postal services bring to the circulation of goods, and which are fundamental to understand the use of the territory. Based on the reading of three papers designed to decipher each of these activities in Brazil, we discuss the tendency to spatial selectivity and the importance of fluidity in the current historical period.

Key words: territory use, circulation, fluidity, transportation, logistics.

RESUMEN

Este texto tiene por objetivo discutir aspectos asociados a la circulación de la mercancía y su papel en la estructuración del territorio. Para esto, en primer lugar, volvemos a ver caminos teórico-conceptuales contenidos en obras de autores clásicos de la Geografía, que inspiran y dan soporte a nuestras indagaciones. Enseguida, consideramos las particularidades que actividades como el transporte, la logística y los servicios postales traen para la circulación de mercancías, y que son fundamentales para comprender el uso del territorio. Con base en la lectura de tres trabajos destinados a interpretar cada una de esas actividades en Brasil, debatimos la tendencia a la selectividad espacial y la importancia de la fluidez en el periodo histórico actual.

Palabras clave: uso del territorio, circulación, fluidez, transporte, logística.

¹ Professora do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH/USP. Av. Lineu Prestes, 338, Cidade Universitária, São Paulo (SP), CEP 05508-000. Telefone: (11)3091-3769. Email: mmarroyo@usp.br

INTRODUÇÃO

Discutiremos a seguir aspectos associados à circulação da mercadoria e seu papel na estruturação do território. Para isto, em primeiro lugar, retomamos a leitura de textos clássicos de nossa disciplina que apontam caminhos teórico-conceituais interessantes. A seguir, iremos considerar as particularidades que atividades como o transporte, a logística e os serviços postais trazem para a circulação de mercadorias, e que são fundamentais para entender o uso do território. Com base na leitura de três trabalhos destinados a decifrar cada uma dessas atividades no Brasil, poderemos discutir como a tendência à seletividade espacial se renova no período histórico atual e a influência da fluidez nesse processo.

Apontamentos conceituais

Um dos caminhos para nos aproximar do estudo do comércio e do consumo pode ser realizado tomando como ponto de partida a mercadoria, conceito particularmente caro à Economia Política, entendido como a relação entre o valor de uso e o valor de troca. Harvey, ao retomar a leitura do primeiro capítulo do *Capital* de Marx sob uma perspectiva de espaço-tempo, afirma:

[...] Tudo o que se refere ao valor de troca inscreve-se em uma perspectiva de espaço-tempo relativo, porque a troca implica movimentos de mercadorias, de dinheiro, de capital, de força de trabalho e de pessoas através do tempo e do espaço. É a circulação, o movimento perpétuo, que importa. A troca, como observa Marx, derruba, portanto, todas as barreiras do espaço e do tempo. Ela remodela permanentemente as coordenadas em que vivemos nossas vidas cotidianas (HARVEY, 2006, p. 32).

Pensar a mercadoria como valor de troca é considerá-la necessariamente no mercado, onde ela se realiza, e imersa num feixe de relações que extrapola o lugar e o conecta com outras escalas. O mercado mundial é uma expressão desse movimento permanente, garantido pela circulação. Harvey (2006) destaca as relações que se estabelecem nesse movimento, permitindo a existência do que ele chama de espaço-tempo-relativo. As trocas materiais, o comércio, os fluxos de mercadorias seriam uma expressão desse espaço, definido num contexto histórico em que primam as relações capitalistas de produção.

[...] Com o advento do dinheiro, esta mudança qualitativa radical definiu um universo ainda mais vasto e fluido de relações de troca através do espaço-tempo relativo do mercado mundial, (compreendido não como uma coisa, mas como uma interação e movimentos contínuos). A circulação e a acumulação do capital ocorrem no espaço-tempo relativo. (HARVEY, 2006, p. 32).

Nesse contexto, a emergência do dinheiro evidencia sua capacidade para agilizar a troca. Historicamente, quando o momento de pura subsistência é ultrapassado, torna-se necessário que os

excedentes de cada grupo sejam trocados. É o momento da troca simples, do escambo. Mas esse tipo primitivo de intercambio não tem força para mudar a forma particular com que cada grupo valoriza o tempo e o espaço. É o comércio especulativo que traz mudanças, por criar uma nova relação social com a introdução da mercadoria e da moeda.

[...] O dinheiro permite a separação das vendas e compras no espaço e no tempo. As restrições do escambo podem ser superadas porque um agente econômico pode vender uma mercadoria por dinheiro em um local e tempo e usar o dinheiro para adquirir uma mercadoria de valor equivalente em outro local e em uma época subsequente. (HARVEY, 2013, p. 328)

Os inumeráveis atos de troca promovidos pelo capitalismo estão relacionados à mediação do dinheiro, independentemente da forma que este último possa assumir. Por sua vez, a formação dos mercados ratifica a centralidade da circulação nesse processo. No seu livro *Economia Espacial* (1979) Milton Santos discute esta questão quando analisa a urbanização e a especialização geográfica da produção. Lembra que “[...] sem a circulação de bens não há a circulação do excedente” (SANTOS, 1979, p. 116), e por isso as atividades de transporte e armazenamento tornam-se o nervo essencial de uma economia cada vez mais monetarizada.

As condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Daí as pressões das empresas para a existência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar. As vias rápidas lhes garantem uma circulação rápida, isto é, uma transformação do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado. Todo produto se distribui, se armazena, se comercializa e se consome. Depois de concluída a primeira fase desse circuito – seja na fábrica, na mina, na fazenda – o produto precisa ser distribuído para chegar ao mercado e ser vendido. Por isso, é importante, não apenas ter uma fábrica bem estruturada, uma fazenda bem organizada ou uma jazida que possa ser bem explorada, mas também a possibilidade de que a produção circule numa rodovia, ferrovia, hidrovía ou em qualquer outra rede técnica para que a mercadoria consiga se realizar. Isto acontece no final do processo: no momento da troca e do consumo.

Nesse movimento geral circula também o excedente que, no sistema capitalista, toma a forma do lucro. Abre-se assim a discussão das formas de apropriação e de utilização do excedente.

[...] o excedente é acima de tudo um fluxo. No regime capitalista, onde a lei fundamental é a da acumulação do capital na velocidade máxima, os fluxos do excedente não podem convergir senão para onde se encontram os mecanismos mais eficazes para sua multiplicação. (SANTOS, 1979, p. 127).

Ao levar esta discussão para o âmbito da geografia, discute-se a distribuição espacial desse excedente e, sobretudo, sua tendência à seletividade espacial. “As possibilidades de retenção de uma parte do excedente

e de sua redistribuição parecem ser maiores em certos pontos do espaço do que em outros” (SANTOS, 1979, p. 123). Via de regra, esses pontos no espaço são aqueles mais complexos, que apresentam maior divisão social e técnica do trabalho. Esta, movida pela produção, atribui a cada movimento – que implica circulação – um novo conteúdo e um novo valor a esses pontos. Quanto maior for a complexidade das atividades, mais o excedente se reproduz localmente. A capacidade de sua reutilização é seletiva, dado que geralmente depende do poder das empresas ali localizadas, embora em muitos casos a ação do Estado seja decisiva para tal fim.

Os lugares têm capacidades diferentes para reter esse excedente econômico que circula junto com as mercadorias. Este fato associa-se em grande parte à especialização produtiva dos lugares e à divisão territorial do trabalho, que aumentam na medida em que o capitalismo avança. Nesse contexto as necessidades de circulação se multiplicam e diversificam; cada vez mais junto aos produtos circulam informações, ordens, normas, criando exigências constantes de ampliação e modernização das infraestruturas.

Jean Gottman (1952), no seu livro *La politique des états et leur géographie*, reflete sobre a importância da circulação na organização do espaço. “[...] Devido à unidade do mundo acessível aos homens, a circulação forma um todo, infinitamente fluido, infinitamente ramificado. Localizar no espaço os fenômenos consiste em situá-los nos sistemas de relações que a circulação anima.” (GOTTMAN, 1952, p. 215).

O autor destaca a força dos deslocamentos de diferente tipo (homens, mercadorias, capitais, armas, técnicas, ideias) para criar essa unidade, em função de uma rede de relações tecidas pela população no espaço. Associado a isto, o autor afirma que a circulação deve ser considerada tanto do ponto de vista econômico quanto político. Ambos fatores a explicam. Importa tanto a existência de rotas e itinerários de qualquer tipo quanto o seu controle.

Desde os tempos mais longínquos, as posições mais bem situadas sobre os grandes itinerários foram calorosamente disputadas. [...] o fator político e o fator econômico jamais puderam ser dissociados na história, uma vez que eles eram levados a coincidir sobre as grandes linhas, por seu interesse comum nos fatos da circulação (GOTTMAN, 1952, p.163-164).

A diferenciação do espaço decorre dessa dinâmica porque as rotas se cruzam em certos pontos, nas encruzilhadas, que possuem a função de centralizar. Pode tratar-se de um porto, entreposto, estação, aeroporto ou mesmo de uma vasta extensão, mas todos os casos constituídos como centros de relações, em permanente mudança porque submetidos ao movimento que imprime a circulação. Nessa perspectiva, o autor lembra que “as cidades nascem de uma encruzilhada e têm por função serem lugares de contato, de trocas e de transformação”. (GOTTMAN, 1952, p. 216).

O espaço está em permanente processo de transformação e de diferenciação e isto se explica, entre outros fatores, pela circulação de mercadorias bem como de pessoas, de ordens, de informações. Alguns

pontos do espaço concentram uma quantidade alta de elementos que acabam atraindo muito mais fluxos, deslocamentos, movimentos. Esses lugares, que Gottmann chamar de encruzilhadas, tem essa capacidade de centralização, isto é, de transformar-se em uma centralidade e diferenciar-se de outros.

Esse processo é permanente e se renova a cada período histórico. Para avançar na reflexão, considerando a dinâmica contemporânea, irei considerar as particularidades que algumas atividades econômicas trazem para a circulação de mercadorias. Os transportes, a logística e os serviços postais estão associados a esse movimento e são atividades fundamentais para entender o uso do território. Com base na leitura de três trabalhos, destinados a decifrar cada uma dessas atividades, poderemos observar como a tendência à seletividade espacial se expressa no Brasil contemporâneo.

Transporte, logística, correios: indispensáveis para a circulação de mercadorias

A tese de doutorado de Daniel Monteiro Huertas (2013), intitulada “Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil” realça o papel do transporte de cargas como aquela atividade econômica que permite o deslocamento de mercadorias no território, de um lugar para outro, facilitando a relação entre produção, troca e consumo. No Brasil, o modal rodoviário é o mais utilizado para o transporte de cargas, com aproximadamente 60% do total da matriz, destacando-se em comparação com os demais modais (ferroviário, aquaviário, aéreo).

Segundo Huertas (2013), o transporte rodoviário de cargas cria uma topologia própria, cuja configuração territorial é composta por linhas e nodais que em seu conjunto modelam uma rede geográfica reveladora do uso do território. As linhas estão representadas pela malha rodoviária, um conjunto de vias que inclui rodovias federais e estaduais e os nodais são pontos específicos que concentram uma série de fixos especializados em termos de expedição, transferência e consolidação de carga e capacidade de armazenagem. Geralmente os nodais estão situados em trechos estratégicos da rede rodoviária e convergem em pontos neurálgicos da rede urbana. Na maioria dos casos, ocorrem em:

[...] cidades com maiores níveis de especialização e diversificação econômica, em hierarquias superiores na rede urbana brasileira, cuja concentração de variáveis diretamente relacionadas ao transporte rodoviário de cargas proporciona uma sinergia territorial entre os agentes e acaba reforçando o poder de polarização e centralidade das aglomerações urbanas onde se localizam. (HUERTAS, 2013, p. 212)

À semelhança das encruzilhadas de Gottman (1952), os nodais tem a capacidade de centralizar, sendo os principais pontos de origem e destino de todo o movimento de carga. Sobressaem pela densidade dos fixos e pela frequência, qualidade e intensidade dos fluxos. Interessante notar que ali se concentram em número

significativo sedes ou filiais de empresas transportadoras, centros de operação, centros de distribuição, postos de apoio aos motoristas, oficinas de manutenção de veículos, concessionárias com revendas de caminhões, entre outros fixos especializados. Trata-se de centralidades que apresentam uma série de fluxos de mercadorias e de caminhões indo e vindo, evidenciando a presença de empresas, transportadoras e motoristas autônomos, que atuam como os principais artífices da circulação. Com frequência, muitos desses agentes estão dispostos a operar em todas as escalas – estadual, regional, nacional e eventualmente internacional. Portanto, na medida em que a distribuição de mercadorias se realiza numa abrangência maior, esse movimento transforma os nodais em pontos interconectados em múltiplas escalas, reforçando as articulações no território. Claro que isto não funciona sem amplas condições de fluidez territorial para os nodais, o que significa, como lembra o autor, acesso facilitado a rodovias, portos, ferrovias e aeroportos.

Um aspecto, associado a essa dinâmica, que o autor decifra na sua análise, é o fato de a estruturação e a organização do transporte rodoviário de carga no território brasileiro, serem acompanhadas por um processo de seletividade espacial.

A seletividade espacial relacionada ao transporte rodoviário de carga, segundo a nossa proposta analítica, está firmemente baseada na configuração de um conjunto de nodais ao longo do território nacional. Juntamente com outras variáveis, a funcionalidade intrínseca aos nodais potencializa processos hierárquicos e polarizadores que não obedecem ao padrão christalliano e auxiliam na compreensão do uso do território. (HUERTAS, 2013, p. 383)

Geralmente os nodais ocorrem em cidades ou áreas com maior nível de diversificação e densidade econômica, onde a concentração de variáveis ligadas ao transporte de cargas vem a reforçar o poder de polarização e centralidade que essas aglomerações já possuíam. Dessa maneira fica evidente como o transporte de mercadorias participa no processo de urbanização e na consolidação de algumas centralidades e, ao mesmo tempo, no detrimento de outras.

Huertas (2013) propõe uma tipologia de nodais para mostrar como algumas centralidades mantém estreita relação com a rede urbana brasileira e com a divisão territorial do trabalho. Na Região Nordeste salienta o papel de Salvador, Recife e Fortaleza, como três nodais bastante conectados entre si. Um nodal comandado por Recife que nucleia João Pessoa, Campina Grande e Caruaru; um eixo nodal Fortaleza-Mossoró; e outro eixo nodal Salvador-Feira Santana. Independentemente de suas dinâmicas específicas derivadas, sobretudo, da especialização produtiva dos lugares, o autor aponta para cada nodal uma intensa movimentação de carretas, com presença de carga de produção local e regional, centros de distribuição, pontos de agenciamento de carga, portos secos. Circulam pela região grandes empresas transportadoras oriundas do Sul e Sudeste, mas também empresas de capital regional; simultaneamente, se destaca uma presença de pequenas empresas transportadoras e de caminhoneiros autônomos. Entre as empresas transportadoras de grande porte, cabe

mencionar a Rapidão Cometa que se transformou em um operador logístico de nível nacional e em 2012 foi adquirida pela estadunidense Federal Express.

A existência dos nodais nordestinos de transporte rodoviário de cargas contribui para reforçar as centralidades da região. A tese de doutorado de Rodolfo Finatti (2017), intitulada “Aglomerações industriais no Brasil: uso do território e transformações recentes”, permite entender a importância da logística na circulação das mercadorias. A atividade econômica precisa de fluxos organizados de forma cada vez mais eficiente, para outorgar velocidade ao movimento e, dessa maneira, garantir a realização da mercadoria e do excedente.

Entre as formas de aglomeração industrial estudadas, Finatti (2017) aponta o condomínio empresarial como a mais recente. Trata-se de empreendimento de natureza imobiliária destinado a albergar atividades econômicas, oferecendo terrenos por meio da venda ou do aluguel para que as empresas se instalem e operem nesse espaço. O autor propõe uma classificação de três tipos (condomínios empresariais mistos, condomínios de galpões modulares e condomínios horizontais de escritórios). Em todos os casos a localização dos terrenos está fortemente associada às vias de circulação para garantir boas condições de fluidez às empresas.

Devido à racionalização de sua localização pelos promotores imobiliários (normalmente em situação privilegiada de fluidez territorial em termos de eixos de circulação rodoviários e aeroportos), bem como pelo conjunto de funcionalidades que nele se instalam, estes empreendimentos ampliam (territorialmente) e intensificam (operacionalmente) a produtividade das empresas, e desta forma ampliam e intensificam o uso corporativo do território. (FINATTI, 2017, p. 67).

Interessa frisar aqui os condomínios de galpões modulares porque atrelados diretamente à logística. Conforme explica o autor, são áreas nas quais operam sobretudo empresas prestadoras de serviços logísticos, com uma alta rotatividade de clientes que apenas alugam os galpões por tempo determinado. Os galpões, ainda, permitem alterações de tamanho e outros redimensionamentos internos para atender as especificações das empresas. Sua localização é a mais fortemente articulada aos eixos de circulação, se comparados com os outros tipos de condomínios. As vantagens locacionais dos condomínios de galpões modulares convergem com as características de aceleração contemporânea própria do atual período histórico.

Segundo Finatti (2017), a distribuição geográfica dos condomínios empresariais evidencia uma dispersão no conjunto do território brasileiro, mas com um marcado predomínio na Região Concentrada (Sudeste e Sul). Na Região Nordeste, o autor aponta uma distribuição que prioriza as capitais estaduais ou algumas áreas em que existe um dinamismo econômico e industrial com potencialidades de crescimento, como o caso do Complexo Portuário do Pecém (CE) e do Porto de Suape (PE). Nesta região, geralmente predominam os condomínios de galpões modulares, localizados próximos dos eixos rodoviários e das regiões metropolitanas.

Na realidade, para qualquer tipo de aglomeração econômica, a fluidez territorial precisa estar garantida, porque somente com boas condições de transporte e circulação, a movimentação de mercadorias e os fluxos de excedente podem se realizar. Ou seja, essa particularidade apontada para os condomínios, também vale para os distritos industriais, parques tecnológicos, polos e complexos, que precisam atender às demandas logísticas das empresas. Todos, em alguma medida, são centros emissores e receptores de fluxos. Nas palavras do autor,

Assim como quaisquer outras formas geográficas, as aglomerações industriais são expressão de uma intencionalidade (preparar o território para o uso produtivo), cuja localização resulta de critérios (os quais devem considerar uma configuração territorial prévia ou configuração territorial de base) e que, por sua vez, cumprindo seu papel, *são capazes de definir e redefinir localização e de outros fixos e estimular fluxos de pessoas, produtos e informações.* (FINATTI, 2017, p. 270. Grifo nosso.).

Por fim, na dissertação de mestrado de Igor Venceslau (2017), intitulada “Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil”, observa que, mesmo com as exigências de instantaneidade da informação no período atual, os correios não perderam sua importância. Face ao advento da *Internet* e do *e-commerce* (comércio eletrônico), as empresas de serviços postais foram beneficiadas “já que a compra e o pagamento virtual de mercadorias não prescindem da circulação física dos objetos e exige condições específicas de distribuição e prazos flexíveis de entrega” (VENCESLAU, 2017, p. 23). Nesse contexto, os Correios se reestruturaram para entregar tanto cartas quanto encomendas. Pode-se comprar qualquer produto pela Internet mediante uma ordem executada via celular, computador ou tablete, para uma loja qualquer que pode estar em Campinas, Porto Alegre ou Recife. Entretanto, o produto somente chegará às mãos do consumidor se se transformar em um fluxo material, isto é, um deslocamento a ser realizado por rodovia, por hidrovia, transporte aéreo ou por qualquer outro modal. Os Correios se tornam um agente central nessa dinâmica.

Os modais de transporte utilizados na movimentação de carga dos Correios demonstram o constrangimento do território à atividade. As possibilidades de maior ou menor fluidez territorial irão determinar os diferentes prazos de entrega que a empresa oferece, com as respectivas defasagens com que os lugares são alcançados pelos fluxos materiais. (VENCESLAU, 2017, p. 169).

Os Correios podem distribuir mercadorias no conjunto do território nacional já que em todos os municípios brasileiros existe uma agência ou posto de atendimento. Sua alta capilaridade permite interligar desde áreas centrais das metrópoles até áreas rurais de baixa densidade demográfica. Claro que a intensidade no tráfego de encomendas depende da dinâmica econômica e populacional das regiões. Por exemplo, como mostra o autor, o Centro de Tratamento de Encomendas Jaguaré, na cidade de São Paulo, realiza a triagem e

encaminhamento de mais de 100 mil objetos postais por dia, boa parte deles oriundos de empresas de comércio eletrônico.

A logística é central em toda essa movimentação. Justamente o trabalho de Venceslau analisa as estratégias de uso do território brasileiro pelos Correios para garantir maior racionalidade e velocidade aos serviços postais por meio da logística. O desafio maior neste aspecto é enfrentar a enorme diversidade técnica e informacional do meio geográfico no Brasil. Nas palavras do autor,

Além da quantidade de objetos e da variedade de destinos, as desigualdades do próprio território – aí incluídas a desigual disposição da infraestrutura de transporte e as diferentes condições de fluidez territorial – contribuem para aumentar a complexidade dessa logística em escala nacional. (VENCESLAU, 2017, p. 133).

As metrópoles, especialmente as cidades com unidades de tratamento automatizado, ocupam uma posição privilegiada nessa logística, pois reúnem diferentes fixos especializados que lhes permitem garantir maior velocidade dos fluxos em relação ao restante do território. Na Região Metropolitana de São Paulo, a pesquisa mostra o caso da empresa de *e-commerce* de produtos esportivos *Netshoes* que possui uma unidade dos Correios localizada dentro de seu próprio centro de armazenamento, operando com um contrato de exclusividade.

As empresas de comércio eletrônico dependem dos serviços de entrega rápida e de uma logística eficiente, por isso Venceslau aponta que no centro de uma topologia dos Correios está a metrópole de São Paulo, nó de uma rede aérea e rodoviária que articula todo o território brasileiro e que assume o comando operacional, tornando-se desse modo no lugar privilegiado para a localização de empresas de *e-commerce*. No outro extremo, a pesquisa assinala que pequenas empresas também utilizam o serviço postal para eventuais vendas à distância ou para comprar insumos. Também as compras *online* permitem o abastecimento do comércio local nas cidades pequenas bem como a participação direta dos consumidores. Assim atualmente as cidades pequenas estão se transformando, em grande parte, pela existência do comércio eletrônico que permite chegar um produto de qualquer lugar do mundo, sem precisar se deslocar para outros centros da rede urbana.

A realização desse tipo de comércio sem os Correios não seria possível, ou seria muito caro e desigual, porque feito por empresas postais privadas que raramente terão interesse em chegar até cidades pequenas, com baixo movimento de cargas de encomenda, com perfil de lugares não lucrativos. Por isso a importância das discussões em torno da manutenção dos Correios como empresa pública. Se for privatizada, corre-se o risco de perder sua capilaridade territorial ímpar bem como sua eficiência operativa combinada com preços acessíveis para a população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diferentes são as abordagens que podem ser utilizadas para discutir a circulação das mercadorias na redefinição dos usos do território. Uma questão, por sinal, instigante. O caminho que trilhamos até agora leva a ressaltar a importância da fluidez territorial como condição necessária para que toda mercadoria se realize como tal. E, por sua vez, suscita perguntas em torno dos desdobramentos ou cruzamentos com outros processos que tal movimento acarreta.

O aprofundamento da divisão do trabalho impõe formas novas e mais elaboradas de cooperação e de controle, à escala do mundo, onde é central o papel dos sistemas de engenharia concebidos para assegurar uma maior fluidez dos fatores hegemônicos e uma maior regulação dos processos produtivos, por intermédio das finanças e da especulação. (SANTOS, 1996, p. 203)

Regulação, normas, política, poder, são fatores que, entre outros, precisam ser estudados e problematizados nos estudos da circulação, como bem advertem os autores revisitados neste texto. O processo de urbanização contemporânea e a configuração de novas centralidades, bem como a consolidação daquelas já existentes, se explicam no bojo desse movimento. São, em definitivo, nuances das metamorfoses do espaço habitado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARROYO, Mónica. “Dinâmica territorial, circulação e cidades médias”. In: SPOSITO, Eliseu.; SPOSITO, Maria Encarnação.; SOBARZO, Oscar. (Orgs.), **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-86.
- ARROYO, Mónica. “Redes e circulação no uso e controle do território”. In: ARROYO, Mónica e CRUZ, Rita (Orgs.). **Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015, p.37-50.
- FINATTI, Rodolfo. **Aglomerções industriais no Brasil: uso do território e transformações recentes**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- GOTTMANN, Jean. **La politique des États et leur géographie**. Paris: Librairie Armand Colin, 1952.
- HARVEY, David. “O espaço como palavra-chave”. **GEOgraphia**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal Fluminense, v. 14, n. 28, p. 8-39, 2012.
- HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HUERTAS, Daniel. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo, Hucitec, 1996.



VENCESLAU, Igor. **Correios, logística e uso do território: o serviço de encomenda expressa no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.



Volume Especial da Revista da Casa da Geografia de Sobral, Sobral/CE, em parceria com o III Seminário Regional Comércio, Consumo e Cultura nas Cidades, v. 20, n. 1, p. 133-143, Mai. 2018 <http://uvanet.br/rcgs>. ISSN 2316-8056 © 1999, Universidade Estadual Vale do Acaraú. Todos os direitos reservados.