

ORGANIZADORES

Horacio Capel
Floriano Godinho de Oliveira
Eveline Algebaile
Miriam Zaar
Regina Tunes
Thiago Rodrigues

A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo: um balanço crítico

VOLUME 1

LETRACAPITAL

*Horacio Capel, Floriano Godinho de Oliveira,
Eveline Algebaile, Miriam Zaar,
Regina Tunes e Thiago Rodrigues*
ORGANIZADORES

A geografia ibero-americana no contexto
contemporâneo: um balanço crítico

LETRAPITAL

Copyright © Horacio Capel, Floriano Godinho de Oliveira,
Eveline Algebaile, Miriam Zaar, Regina Tunes e Thiago Rodrigues (Orgs.), 2024

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei nº 9.610, de 19/02/1998.
Nenhuma parte deste livro pode ser reproduzida ou transmitida, sejam quais
forem os meios empregados, sem a autorização prévia e expressa do autor.

EDITOR João Baptista Pinto

REVISÃO Dos autores

CAPA Thiago Rodrigues

PROJETO GRÁFICO/EDITORAÇÃO Luiz Guimarães

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

G298

A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo [livro eletrônico] : um balanço crítico / organizado por Horacio Capel, Floriano Godinho de Oliveira, Eveline Algebaile, Miriam Zaar, Regina Tunes e Thiago Rodrigues. - Rio de Janeiro : Letra Capital, 2024.

17 Mb ; ePDF (Vol. 1)

Requisitos do sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: world wide web

ISBN 978-65-5252-085-2 (recurso eletrônico)

1. Ciências sociais 2. Geografia 3. Península ibérica (Espanha e Portugal) I. Capel, Horacio II. de Oliveira, Floriano Godinho III. Algebaile, Eveline IV. Zaar, Miriam V. Tunes, Regina VI. Thiago Rodrigues VII. Série

CDD 914.6

24-5760

CDU 911.3

Angélica Ilacqua – Bibliotecária - CRB-8/7057

LETRA CAPITAL EDITORA
Tels.: (21) 3553-2236 / 2215-3781 / 99380-1465
www.letracapital.com.br

Conselho Editorial

Série Letra Capital Acadêmica

Ana Elizabeth Lole dos Santos (PUC-Rio)
Beatriz Anselmo Olinto (Unicentro-PR)
Carlos Roberto dos Anjos Candeiro (UFTM)
Claudio Cezar Henriques (UERJ)
Ezilda Maciel da Silva (UNIFESSPA)
João Luiz Pereira Domingues (UFF)
João Medeiros Filho (UCL)
Leonardo Agostini Fernandes (PUC-Rio)
Leonardo Santana da Silva (UFRJ)
Lina Boff (PUC-Rio)
Luciana Marino do Nascimento (UFRJ)
Maria Luiza Bustamante Pereira de Sá (UERJ)
Michela Rosa di Candia (UFRJ)
Olavo Luppi Silva (UFABC)
Orlando Alves dos Santos Junior (UFRJ)
Pierre Alves Costa (Unicentro-PR)
Rafael Soares Gonçalves (PUC-RIO)
Robert Segal (UFRJ)
Roberto Acízelo Quelhas de Souza (UERJ)
Sandro Ornellas (UFBA)
Sergio Azevedo (UENF)
Sérgio Tadeu Gonçalves Muniz (UTFPR)
Waldecir Gonzaga (PUC-Rio)

Sumário

Apresentação 11

A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo:
balanço crítico e desafios

*Horacio Capel, Floriano Godinho de Oliveira, Eveline Algebaile,
Miriam Zaar, Regina Tunes e Thiago Rodrigues*

Seção 1 - Redes técnicas, Indústria e Território 23

Coordenadores *Ana Cardoso de Mattos, Maria Ana Bernardo,
Denis Castilho*

CAPÍTULO 1 - Circulação de capital, redes técnicas
e a indústria dos transportes no Rio de Janeiro 24
André Luiz do Nascimento Germano

CAPÍTULO 2 - Brasil e Mercosul da esquerda para direita:
uma análise das relações estratégicas de 2003-2022..... 58
Camilla Gonçalves Bomfim, Emerson Ferreira Guerra

CAPÍTULO 3 - A infraestrutura produtiva na América
Latina e Caribe e a atuação de atores extrarregionais:
uma introdução 83
Claudete de Castro Silva Vitte

CAPÍTULO 4 - O sentido de condições gerais de produção
e seu desenvolvimento na crítica da economia política
de Marx 112
Gabriel Souza Alves

CAPÍTULO 5 - Desenvolvimento territorial e incentivos
à agroindustrialização: os perímetros irrigados da
Paraíba (Brasil) e da Província Badajoz (Espanha) 130
Gleydson Pinheiro Albano, Anieres Barbosa da Silva

CAPÍTULO 6 - A territorialização do e-commerce no Brasil: o caso da rede logística do Mercado Livre	166
<i>Gustavo Augusto Moreira</i>	
CAPÍTULO 7 - Informalidade urbana das margens: tensionamentos em comunidades lindeiras de uma ferrovia no contexto urbano em Belo Horizonte/MG - Brasil ...	187
<i>Itamar Lucas Magalhães</i>	
CAPÍTULO 8 -Do Aracati ao Pecém: redes e fluxos na trajetória dos transportes marítimos no Ceará	204
<i>José Átila Abreu de Sousa, Alexsandra Maria Vieira Muniz</i>	
CAPÍTULO 9 - Mobilidade urbana ciclável em capitais do nordeste brasileiro	231
<i>Fábio Fonseca Figueiredo, José Gomes Ferreira, Bertulino José de Souza</i>	
CAPÍTULO 10 - A circulação de mercadorias e o transporte aéreo de cargas na ALC de Tabatinga-AM	260
<i>Luís Alberto Miranda Gouveia</i>	
CAPÍTULO 11 - Interconexões: Articulação Territorial Interestadual do Centro-Sul cearense sob a dualidade das Ferrovias e Obras Contra as Secas (1877 - 1930)	293
<i>Luiz Antônio Ferreira Soares, Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros</i>	
CAPÍTULO 12 - As contribuições da geografia ibero- americana à discussão sobre eixos: possibilidades críticas ...	323
<i>Matheus Cavalcanti Bartholomeu</i>	
CAPÍTULO 13 - Formación territorial del Líbano, Tolima: valorización del espacio e instauración del cultivo del café como proyecto político-económico de la República de Colombia del siglo XIX	360
<i>Angie Mileth Mora Gaona, Fanny Selena Torres Medina</i>	

CAPÍTULO 14 - A produção audiovisual televisiva
e sua influência sobre a formação socioespacial brasileira.... 394
Thiago Muniz Garcia

**Seção 2 - O ensino de geografia e a necessária
complementaridade entre a pesquisa acadêmica e a
inovação escolar 422**

Coordenadores *Xosé Manuel Souto, Clézio dos Santos*

CAPÍTULO 15 - Inovações e tecnologias da web 3.0
na produção social do espaço: impactos geoeconômicos
e possibilidades educacionais da tecnologia blockchain..... 423
Hindenburg Francisco Pires, Yan Navarro da Fonseca Paixão

CAPÍTULO 16 - A participação de estudantes
adolescentes no processo de aprendizagem da geografia 439
Maria das Graças de Lima

CAPÍTULO 17 - O ensino de geografia e a formação
continuada de professores na educação básica:
a rede temática de extensão e pesquisa nós propomos! 462
Silvia Aparecida de Sousa Fernandes, Noemia Ramos Vieira

CAPÍTULO 18 - Ensino e inclusão étnico-racial.
O papel da escola e de práticas antirracistas..... 478
Simone Rezende da Silva, Tathianni Cristini da Silva

Seção 3 - Migrações e Precarização do Trabalho..... 495

Coordenadores *Eduard Montesinos Ciuró, Denise Cristina Bomtempo*

CAPÍTULO 19 - Geografia do trabalho e trabalho
na geografia: intersecções entre as categorias trabalho
e gênero na geografia brasileira..... 496
Isabela Magalhães Bordignon

CAPÍTULO 20 - Dívida e fragmentação da experiência urbana no cotidiano dos trabalhadores de empresas-aplicativo	527
<i>Lucas Andrade Alves de Lima</i>	
CAPÍTULO 21 - Ensaio sobre precarização do trabalho, neoliberalismo e a crise sociopolítica atual	547
<i>Tatiana Tramontani Ramos, Glauco Bruce Rodrigues</i>	
CAPÍTULO 22 - Precariedade laboral e saúde mental: estudo exploratório sobre imigrantes venezuelanos em Roraima.....	578
<i>Katielle Silva</i>	
CAPÍTULO 23 - O espaço fragmentado e a presença indesejável dos esfarrapados: reflexões a partir do Recife/PE.....	599
<i>Otávio Augusto Alves dos Santos</i>	
Seção 4 - Geografia física crítica e injustiça ambiental em territórios ibero-americanos	623
Coordenadores <i>Hugo Romero, Dirce Suertegaray</i>	
CAPÍTULO 24 - Conflictos socioambientales en Galicia. Movilizaciones ciudadanas contra los parques eólicos.....	624
<i>Maricarmen Tapia-Gómez</i>	
CAPÍTULO 25 - A expansão urbana em áreas limítrofes de Igarapés: o caso da vulnerabilidade socioambiental nos Igarapés Manaus e Quarenta na cidade de Manaus (AM).....	647
<i>Paulo Roberto da Silva Rufino, Antonio Carlos Vitte</i>	

CAPÍTULO 26 - Hábitat urbano y consumo de recursos paisajísticos. Conflictos socioambientales en ciudades costeras del litoral atlántico argentino	674
<i>Sonia Vidal-Koppmann</i>	
CAPÍTULO 27 - A geografia e a crítica à neoliberalização da natureza	703
<i>Johana Maiy Alecrim Alves Gomes</i>	
Seção 5 - Ecologia política.....	725
Coordenadores <i>Ester Limonad, Cláudio Zanotelli,</i> <i>Leandro Dias de Oliveira</i>	
CAPÍTULO 28 - Crise ambiental e flexibilização das <i>flex crops</i> , <i>land grabbing</i> e crise capitalista: apontamentos a partir da expansão dos monocultivos florestais na Zona da Mata nordestina do Brasil.....	726
<i>Ana Carolina Gonçalves Leite</i>	
CAPÍTULO 29 - Sobre geocríticas, hipótesis del colapso y necropolítica: por geografías propositivas y praxis consecuentes	754
<i>Gabriel E. Videla</i>	
CAPÍTULO 30 - Hacia una ecología-política de los muros fronterizos. Aproximaciones desde las fronteras Estados Unidos-México e Israel-Palestina.....	779
<i>Iván Alejandro Martínez Zazueta</i>	
CAPÍTULO 31 - Desarrollo territorial y áreas de protección ambiental en la Amazonia brasileña.....	813
<i>Maria de las Mercedes Rodríguez Fontán Luchino,</i> <i>Maria Angela Comegna</i>	

CAPÍTULO 32 - Estratégias de resistência territorial
no contexto de avanço do neoextrativismo no Brasil:
A captura de condicionantes ambientais pelo
Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis
de Bocaina (OTSS) 842

Raíssa de Souza Marinho

CAPÍTULO 33 - O que é o capitalismo *stakeholder* da ESG?
Reflexões a partir dos estudos de ecologia política e
da conformação de uma zona de sacrifício..... 877

Thiago Roniere Rebouças Tavares

A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo: balanço crítico e desafios

*Horacio Capel, Floriano Godinho de Oliveira,
Eveline Algebaile, Miriam Zaar,
Regina Tunes e Thiago Rodrigues*

O Grupo Internacional Geocrítica foi criado na Universidade de Barcelona, nos anos 1990, e se constitui como um dos maiores fóruns de discussão sobre a produção científica no campo da geografia humana e demais ciências sociais, instituindo um debate de amplo espectro e absorvendo em seu interior múltiplas correntes de pensamento crítico, de várias matrizes do pensamento sociológico e geográfico, marxista e não marxista. Sua especificidade maior foi a reunião de pesquisadores da língua latina ibero-americanos, especialmente o castelhano e o português, ainda que frequentemente com a presença de geógrafos franceses e italianos.

O grupo se estrutura sobre a experiência de organização *Geo Critica Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, em 1976, coordenada pelo Professor Horacio Capel, que publicou mais de cem números entre os anos de 1976 a 1994, oferecendo grande contribuição aos cientistas sociais sobre o pensamento geográfico e com temas como o ensino de geografia, geografia urbana, geografia histórica e cultural, e geografia econômica. Originalmente, toda a concepção que orientava o trabalho de organização do grupo e da revista por Horacio Capel foi a de oferecer uma abordagem “crítica de las concepciones teóricas dominantes en la geografía, la utilización de la ciencia geográfica como herramienta crítica frente a la realidad social y el desarrollo de ‘otra’ geografía fruto de la creación colectiva y de la discusión rigurosa”.

Seguindo a tendência das novas formas de comunicação instituídas pela internet, Horacio Capel orientou a criação do Portal

Geocrítica, em 1996, ampliando significativamente o alcance das publicações e da ação do grupo. A Revista Geo Crítica deu lugar à novas publicações, como as revistas Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales (março de 1997), Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales (novembro de 1996) e Ar@cne - Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales (1997).

A partir dos trabalhos publicados nas revistas e da atuação da numerosa equipe de investigadores que se dedicavam ao Portal, foi organizado, em 1999, o I Colóquio Internacional de Geocrítica. Os Colóquios Internacionais de Geocrítica, dirigidos e organizados pelo Professor Horacio Capel, foram/são um momento de encontro presencial dos membros do Grupo Internacional Geocrítica e, desde sua primeira edição, reúne investigadores europeus e latino-americanos para o debate de temas emergentes e de interesse do pensamento crítico.

Inicialmente, o evento foi realizado anualmente, tornando-se bianual a partir de 2008, intercalando-se com o Simpósio Internacional de História da Eletrificação, também organizado em escala ibero-americana, a partir de 2012. As edições do Colóquio Internacional de Geocrítica ocorreram em Barcelona (1999 a 2004), Santiago do Chile (2005), Cidade do México (2006), Porto Alegre, Brasil (2007), Barcelona (2008), Buenos Aires, Argentina (2010), Bogotá, Colômbia (2012), Barcelona (2014, 2016 e 2018), e estava sendo organizado para ocorrer também em São Paulo, em 2020, mas foi cancelado devido à pandemia da Covid-19. Em todos os eventos realizados, os trabalhos foram divulgados por meio de publicações de atas, livros eletrônicos e dossiês na Revista *Scripta Nova*. Os Simpósios Internacionais de História da Eletrificação ocorreram em Barcelona (2012 e 2017), São Paulo, Brasil (2013), Cidade do México (2015) e em Évora, Portugal (2019), em que os trabalhos foram publicados em forma de atas e livros eletrônicos.

Os intercâmbios possibilitados pelos Colóquios têm fortalecido os vínculos internacionais entre as Universidades e os pes-

quisadores envolvidos na sua organização, realização e difusão, possibilitando aprofundar temas debatidos, organizar investigações interinstitucionais, promover projetos editoriais e organizar redes de pesquisa com grande impacto no desenvolvimento de investigações e de formação acadêmica. A participação de Horacio Capel como coordenador internacional, junto a outros membros do Grupo Geocrítica, no projeto do Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH) da UERJ no âmbito do Programa de Internacionalização Capes-Print, bem como o fortalecimento da Rede Latino Americana Espaço e Economia (ReLAEE), são exemplos expressivos dos resultados dessa sólida interlocução. A articulação entre o PPFH e os departamentos e institutos de Geografia da UERJ e da UB permitiram a decisão do Grupo Geocrítica de que a UERJ sediasse pela primeira vez uma edição do Colóquio Internacional de Geocrítica.

A XVII edição do Colóquio recuperou a trajetória de organização dos eventos, interrompida em 2018, e teve como objetivo reestabelecer elos acadêmicos e promover o reencontro dos membros do Grupo Geocrítica Internacional. Mais uma vez o Colóquio se constituiu em um espaço de reflexões centradas na análise da realidade, de caráter multidisciplinar e com significativa relevância para a área de Ciências Humanas e Sociais, propondo-se a: contribuir para a formação de graduandos, pós-graduandos e professores ibero-americanos; promover a socialização de pesquisas, da iniciação científica à pós-graduação; proporcionar o debate das políticas públicas em suas implicações territoriais, aproximando universidade, sociedade civil e poder público; aprofundar os vínculos entre os pesquisadores brasileiros, ibéricos e latino-americanos; fortalecer o Grupo Geocrítica Internacional, com a colaboração de geógrafos e cientistas sociais da comunidade ibero-americana.

Com esse propósito, o XVII Colóquio reuniu um grande número de pesquisadores ibero-americanos, o que, em si, significa uma importante contribuição à produção científica no campo da Geo-

grafia e Ciências afins, em sua perspectiva crítica, considerando-se a oportunidade de interlocução nacional e internacional orientada para o aprofundamento de temas importantes para a produção do conhecimento.

Face à circunstância especial de retomada da realização dos encontros, a XVII edição do Colóquio teve algumas modificações importantes. Historicamente, todas as mesas de debate eram compostas por apresentações de trabalhos selecionados a partir da submissão de propostas. A seleção dos textos ficava a cargo do Comitê Científico do Colóquio, presidido pelo Professor Horacio Capel. Desta vez, as mesas foram compostas por membros do Grupo Geocrítica, por pesquisadores convidados e por autores de trabalhos selecionados.

Foram delineadas 13 mesas redondas e uma mesa de abertura. Na mesa de abertura, na qual tradicionalmente o Professor Capel fazia a conferência magna, optou-se pela realização de palestras proferidas por quatro fundadores do Grupo Geocrítica, que nele atuaram de forma central nos últimos 25 anos: a Professora Miriam Zaar e os Professores Pedro Fraile, José Omar Moncada e Jerónimo Bouza.

As mesas tiveram o objetivo de debater temas de destaque em colóquios anteriores e temas emergentes que estavam sendo trabalhados pelos membros do Grupo no contexto ibero-americano, resultando na seguinte organização temática:

1. Redes técnicas, indústria e território, visando debater as implicações territoriais da expansão e implantação de redes técnicas em territórios, ampliando as condições de circulação do capital nas escalas local e global. Esse debate envolve as redes de transportes, energias, telecomunicações, portuárias, de água e de esgotamento sanitário, dentre outras, considerando-se seus nexos com as atividades produtivas e suas implicações territoriais.
2. O ensino de geografia e a necessária complementaridade entre a pesquisa acadêmica e a inovação escolar, uma proposta com

vistas a debater a formação docente e o ensino de geografia no contexto ibero-americano, destacando-se a relação que existe entre os problemas da vida cotidiana e os conteúdos escolares, bem como o desenvolvimento de metodologias que estudem problemas sociais relevantes para mostrar a utilidade do saber geográfico escolar.

3. Migrações e precarização do trabalho, buscando debater questões que envolvam precarização das condições de vida, assim como estratégias coletivas desenvolvidas como enfrentamento às múltiplas precarizações, expulsões e restrições impostas, tendo em conta temas que possam contribuir para a explicação geográfica das migrações e da organização social do trabalho no século XXI.
4. Geografia física crítica e injustiça ambiental em territórios ibero-americanos, uma proposta que enfatiza a superação do reducionismo associado ao desenvolvimento em separado (dicotômico) da Geografia Física e Humana, mostrando que os desastres sicionaturais, as emergências climáticas e hídricas e a degradação das paisagens naturais contribuem para a ocorrência de eventos extremos que causam milhares de vítimas e enormes perdas materiais, aumentando os níveis de segregação e pobreza no campo e nas cidades.
5. Ecologia política, propondo, no mesmo sentido da mesa anterior, o debate sobre o quadro contemporâneo de financeirização, de dilapidação da natureza, de economia destruidora e de sustentabilidade corporativa que demanda a reflexão sobre alternativas capazes de propiciar um (re)encontro sociedade-natureza e outro desenvolvimento orientado pela construção de uma sociedade justa e equânime.
6. A ação humana e a mudança climática, mesa que, ainda tendo como eixo central a relação sociedade e natureza, buscou enfrentar o debate sobre o aquecimento global e o surgimento de desafios teóricos e aplicados que podem ser sintetizados na in-

- dagação sobre como frear/diminuir as mudanças climáticas.
7. Capitalismo digital, modelos de desenvolvimento e território, mesa voltada aos desafios conceituais, metodológicos e de planejamento territorial, envolvendo a identificação das formas mais desenvolvidas de sua manifestação, como as redes sociais, as plataformas digitais, as apps e a inteligência artificial, e os cenários emergentes desestruturantes, tanto para vivê-los como para estudá-los e compreendê-los, devido ao salto de escala, complexidade, profundidade e velocidade da metamorfose em curso.
 8. Espaços vividos, espaços sentidos: afetos, atmosferas e práticas artísticas, mesa dirigida à discussão de referências analíticas que podem elucidar as experiências constitutivas dos nossos ambientes, desde os mais íntimos até os públicos, considerando como estes se entrelaçam com as práticas artísticas para moldar a nossa compreensão do mundo e contribuir com novas perspectivas para a compreensão da nossa relação com o meio.
 9. O espaço urbano: a economia política do espaço, da cidade e da urbanização, mesa que buscou abordar, em uma perspectiva crítica, as conquistas, perdas, conflitos e contradições implicados no processo de produção do espaço urbano, tendo como premissa que a produção do espaço-mercadoria envolve uma multiplicidade de agentes, entre os quais o Estado capitalista e as diferentes frações do capital, as quais possuem diferentes hierarquias de poder e interesses.
 10. Transformações e permanências em espacialidades centrais das cidades: entre processos de gentrificação e lutas de movimentos sociais, destacando que as transformações urbanas contemporâneas nas espacialidades centrais das cidades vêm atingindo fortemente o cotidiano dos moradores e trabalhadores, muitas vezes inviabilizando a sua permanência e imprimindo processos de gentrificação.
 11. Fragmentação socioespacial e urbanização contemporânea, mesa cujo objetivo principal foi compreender como a lógica so-

coespacial fragmentária altera o conteúdo da diferenciação e das desigualdades, redefinindo práticas espaciais e, portanto, modos de realização e apropriação do espaço e do tempo cotidianos. Para aprofundar os temas sinalizados foram consideradas cinco dimensões empíricas a partir das quais o processo de fragmentação socioespacial pode ser analisado: habitação, trabalho, consumo, lazer e mobilidade;

12. Indústria-mundo: as novas geografias dos sistemas produtivos, em que se destacou o fato de que as atividades industriais sofreram forte dispersão na escala mundial e promoveram transformações profundas na organização do trabalho, nos modelos produtivos, nas lógicas de competitividade e de cooperação empresariais e na reestruturação dos sistemas técnicos de distribuição e consumo;
13. Vistas geocríticas da cidade e da paisagem, recuperando a revisão dos processos históricos de construção do espaço, como uma abordagem histórica nos Colóquios de Geocrítica., que refletem na estrutura e na forma das cidades, dos territórios e das paisagens.

Com essa estrutura, e mantendo a tradição de não haver mesas simultâneas, de forma a que todas as pessoas assistam a todas as apresentações, o Colóquio reuniu 359 participantes, entre pesquisadores, professores da educação básica e superior, e estudantes de graduação, mestrado e doutorado de dez países diferentes, sendo 6 latino-americanos (Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Equador e México) e 2 ibéricos (Portugal e Espanha), além da França e Itália.

Foram recebidas 135 submissões de textos, dos quais apenas pouco mais de 30% foram aceitos, o que possibilitou compor cada mesa com 8 comunicações e garantir que o tamanho do evento estivesse de acordo com o propósito de não serem realizadas mesas simultâneas. Ao todo, 103 pesquisadores apresentaram seus trabalhos no decorrer da realização das 13 mesas.

As apresentações foram seguidas de intensos debates, pois, seguindo a tradição dos Colóquios, todos os trabalhos enviados para a coordenação do evento, após a seleção, foram previamente publicados no site do XVII Geocrítica¹, com cerca de um mês de antecedência à sua realização. Essa estratégia possibilita que os textos de interesses dos participantes sejam lidos previamente e, na ocasião de sua apresentação no Colóquio, debatidos com maior conhecimento. Portanto, os trabalhos que ora apresentamos já tiveram um primeiro momento de avaliação e puderam ser revistos após os debates, integrando, agora, este dossiê e dois volumes de livros, com coletâneas de textos do Colóquio, publicados na forma de e-book.

Durante o XVII Colóquio, como já sinalizamos, foram realizadas 103 apresentações. Desse total, 34 são apresentações dos membros do Grupo Geocrítica, que assumiram o papel de coordenadores das mesas e elaboraram as propostas de ementas para cada um dos temas debatidos. Evidentemente, esses investigadores tiveram papel preponderante na definição da composição de cada sessão. No processo de discussão e elaboração das ementas, os coordenadores também identificaram pesquisadores que poderiam contribuir com a discussão dos temas e os convidaram diretamente para integrarem as mesas. Assim, o Colóquio recebeu 23 pesquisadores convidados, a maior parte vinda do exterior, de países ibero-americanos, além de França e Itália. Só após esse primeiro momento, de delineamento e composição das mesas, foi aberto o processo seletivo para trabalhos, resultando na seleção de 46 trabalhos de um total de 135 submissões.

Esse conjunto de mesas e comunicações expressa os esforços da coordenação e dos participantes do evento na construção de um painel de debate que desse presença tanto às questões aprofundadas no decorrer da história de interlocução do grupo, quanto aos temas atuais que se apresentam como desafios fundamentais para a investigação, o debate e a ação.

1 Disponível em: <https://coloquiogeocritica.com.br/programacao/>

Assim, chegamos ao ponto de apresentar à comunidade científica o resultado mais imediato desse esforço coletivo de produção do conhecimento, com o lançamento de um dossiê, publicado na revista *GeoUERJ*², e de dois livros, que serão publicados no formato e-book e disponibilizados também gratuitamente em PDF no site do XVII Colóquio e no Portal *Geocrítica*³.

O Dossiê seguirá a tradição dos Colóquios de *Geocrítica* de publicar os trabalhos apresentados em um periódico de grande impacto no campo das ciências sociais e com reconhecimento nos maiores indexadores nacionais e internacionais. Este dossiê é integrado por trabalhos apresentados pelos membros coordenadores do Grupo *Geocrítica* e pelos pesquisadores convidados, em cada uma das mesas. Para facilitar a exposição dos textos correspondentes, realizamos uma nova agregação por quatro campos temáticos.

O primeiro bloco de textos reúne os artigos apresentados nas mesas 2, 3 e 8, enfatizando aspectos relacionados ao ensino, trabalho e espaços vividos. São três campos complexos de investigações em que se destacam mudanças importantes na conjuntura atual: a educação e os novos recursos, inovações e práticas nos processos formativos; as mudanças nas formas de organização do trabalho e suas implicações na mobilidade urbana; novos processos de migrações presentes nesse novo cenário do capitalismo e os modos de construir novas formas de resistência, percepção e sentidos para o bem viver.

O segundo bloco é referido à questão ambiental, reunindo artigos das mesas 4, 5 e 6. Nele se destacam debates sobre os fenômenos sociais decorrentes das ameaças naturais e das vulnerabilidades socioeconômicas, a complexidade do cenário constituinte de uma ecologia política e as consequências das mudanças climáticas, em curso no mundo contemporâneo.

Segue um terceiro bloco com textos que procuram debater, como diria David Harvey, a “loucura da razão econômica”, ou como

2 Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj>

3 Disponível em: <https://coloquiogeocritica.com.br/>

apontam Dardot e Laval, uma “nova razão do mundo”, ou, ainda, uma economia que se assemelha a um ornitorrinco, como nos mostrou Chico de Oliveira. Esse bloco reúne trabalhos das mesas 1, 7 e 12, enfatizando os novos padrões tecnológicos, responsáveis por dinâmicas contraditórias no capitalismo contemporâneo, seus efeitos sobre os sistemas produtivos e as alterações profundas nos mecanismos de circulação do capital e das redes técnicas de comunicação e transportes.

Por fim, fechando o dossiê, temos o eixo temático mais destacado historicamente nos Colóquios de Geocrítica: a questão urbana. Nesse bloco, integrado pelas comunicações apresentadas nas mesas 9, 10, 11 e 13, é encontrado, inicialmente, um potente debate teórico sobre a produção social do espaço sob a perspectiva da economia política. Na sequência, encontram-se artigos com análises de práticas sociais e movimentos de resistência a formas históricas dominantes de mudanças das cidades e a processos de renovação recentes.

Cabe reiterar que a divulgação dos trabalhos apresentados no XVII Colóquio contará também com publicação em livro com dois volumes. Nesse caso, serão publicados não apenas os trabalhos selecionados para apresentação nas mesas, mas também outros trabalhos que foram selecionados, mas, devido à restrição ao número de participantes em cada mesa, não foram apresentados oralmente. Esses trabalhos, mesmo não tendo sido submetidos ao debate no Colóquio, passaram por uma avaliação crítica e um diálogo com os coordenadores das mesas, por meio dos pareceres emitidos.

O Livro 1 é integrado por 33 textos que apresentam discussões sobre os 5 primeiros temas discutidos no evento. Na primeira seção, estão presentes 15 textos que discutem o tema da circulação do capital e das redes técnicas, enfatizando aspectos relacionados à infraestrutura e bases logísticas dos diferentes modais de transportes e de mobilidade urbana. Na seção seguinte, encontram-se textos relacionados ao ensino da Geografia, em particular sobre as novas tecnologias e a questão ético-racial como abordagens ne-

cessárias para a compreensão dos desafios presentes nos processos formativos. A terceira seção conta com 5 textos que tratam da relação entre migrações e precarização do trabalho, abordando os temas mais destacados no capitalismo contemporâneo, como as formas de contratação do trabalho por aplicativos e a superexploração do trabalho. A seção quatro trás 4 textos sobre a abordagem teórica e empírica da geografia física crítica, termo amplamente debatido na mesa relacionada ao tema, em que se destacam avaliações sobre o uso espoliativo do território e da natureza. Por fim, como última seção do primeiro volume, são apresentados 6 textos sobre ecologia política, com discussões sobre as formas de apropriação da natureza que intensificam a devastação do ambiente. É importante salientar a diversidade de objetos de pesquisa, de recortes territoriais e de abordagens metodológicas que esses textos apresentam, evidenciando, por um lado, a profusão e riqueza da produção científica iberoamericana da área e, por outro, o compromisso em produzir um conhecimento socialmente crítico e que permita a reflexão e análise sobre as problemáticas da realidade.

O livro 2 apresenta mais 30 capítulos, formados por textos relacionados às mesas de 6 a 13 do evento. A seção 1, seguindo os passos das análises ambientais, é composta por 3 textos que abordam o tema das mudanças climáticas e da transição energética. A segunda seção conta com 3 textos que discutem aspectos relativos ao capitalismo digital, à plataformização das relações sociais e à organização de novas formas de trabalho e comércio. Segue a terceira seção de textos, com 5 artigos, em que os espaços vividos e sentidos através de afetos e produções artísticas são debatidos, destacando-se novos conceitos e formas de abordar o tema, por meio da noção de bem-viver. A seção 4 abre-se para o debate da questão urbana, em suas múltiplas faces, apresentando 2 textos, que discutem a economia política do espaço. Segue a seção cinco, com 5 trabalhos que apresentam diferentes análises sobre as áreas centrais das cidades, discutindo os processos de gentrificação e as lutas dos movimentos sociais. A seção 6 possui 4 textos com análi-

ses dos processos contemporâneos de fragmentação socioespacial e urbanização. Já a seção 7, com 2 textos, aborda elementos da geografia da indústria contemporânea e, fechando o volume, a seção oito apresenta 6 artigos que tratam de perspectivas geocríticas da cidade e da paisagem.

Assim, apresentamos a todas as pessoas, pesquisadores/as, investigadores/as, estudantes e comunidade científica que acompanham a trajetória do Grupo Geocrítica Internacional, como também aos interessados nas ciências afins, o acervo dos debates teórico-metodológico e sobre o resultado de investigações que foram apresentadas, contribuindo, de uma forma em geral, para mais uma jornada de rica interlocução. Cumprimos, assim, os objetivos dessa edição do evento: promover o encontro de investigadores ibero-americanos do Grupo Geocrítica, amigos e amigas de longa data, incorporar jovens pesquisadores e oferecer à comunidade acadêmica um pouco da produção geográfica elaborada nesses últimos anos.

Desejamos muito boa leitura a todas as pessoas e os convidamos para a próxima jornada, que se realizará na Cidade do México, em maio de 2026.

Redes técnicas, Indústria e Território

Coordenadores

Ana Cardoso de Mattos

Maria Ana Bernardo

Denis Castilho

A implantação e a expansão de redes técnicas em diferentes porções do território têm tido importantes implicações nas relações de produção, nos processos de acumulação e nas condições e formas de circulação do capital. Esse movimento guarda estreita relação com a expansão e as modificações da indústria, suscitando dos estudos econômico-espaciais uma renovada compreensão dos modos como os sistemas de ações articulam escalas de poder e processos espoliativos, a partir do controle da produção, do funcionamento e do uso de importantes infraestruturas, dentre outros processos. O debate dessa questão foi feito a partir de análises de processos relacionados ao desenvolvimento de redes de transportes, energias, telecomunicações, redes portuárias, redes de água e de esgotamento sanitário, dentre outras, que considerem seus nexos com as atividades produtivas e suas implicações territoriais. Também foi dado destaque às contribuições ao tema proporcionadas pelos Simpósios Internacionais sobre História da Eletrificação, organizados pelo Grupo Geocrítica, considerando-se seu pioneirismo na agregação de pesquisas que correlacionam a indústria e os processos de eletrificação do território.

Circulação de capital, redes técnicas e a indústria dos transportes no Rio de Janeiro

André Luiz do Nascimento Germano¹

Introdução

Ao considerar provocação de David Harvey (2016) sobre a interligação entre tecnologia, trabalho e descartabilidade humana na Contradição 8 das 17 contradições e o fim do capitalismo, este artigo estabelece um elo significativo com a pesquisa de doutorado em andamento. Harvey (2016) destaca os avanços tecnológicos como impulsionadores de uma circulação acelerada do capital e das mercadorias, criando um espaço-tempo distintivo que caracteriza o capitalismo contemporâneo no século XXI. Com base nessa provocação, busca-se realizar uma discussão preliminar, de caráter ensaístico e teórico, sobre os avanços tecnológicos avassaladores ocorridos na segunda metade do século XX e início do século XXI, que possibilitaram uma ampla circulação do capital em um contexto de crescente globalização, marcado pelas tendências do neoliberalismo, servindo como um mecanismo de sobrevivência do sistema capitalista em sua essência.

Nesse contexto, observa-se uma requalificação das redes técnicas, com um aumento da velocidade da circulação do capital por meio de projetos de infraestrutura que lidam com fluxos intensos em todo o globo, inclusive nos países periféricos do capitalismo, com papel central do que Marx (2014) chamou de indústria dos transportes. Entretanto, o estado do Rio de Janeiro apresenta uma (in)capacidade de integrar suas bases logísticas e de infraestrutura, mesmo num cenário global de crescimento de investimentos e projetos grandiosos de transportes, especialmente de ferrovias.

1 Programa de Políticas Públicas e Formação Humana da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - andreabcgermano@gmail.com - ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4265-4320>

Apesar de possuir redes ferroviárias voltadas para a exportação de commodities, como minério de ferro, o estado enfrenta uma contradição que o impede de alavancar investimentos industriais estratégicos e melhorias na qualidade de vida das populações locais, bem como na circulação de capital de forma ampla pelo estado.

Este trabalho, fundamentado na economia política e na geografia econômica, tem como objetivo compreender as ações e perfis das corporações que detêm as concessões do sistema ferroviário de cargas no Estado do Rio de Janeiro. Para embasar essa abordagem, estabelecem-se diálogos teóricos com diversos autores cujas contribuições são essenciais, tais como Milton Santos (2014; 2017), que aborda as transformações técnicas, a globalização e a divisão internacional do trabalho; David Harvey (2008; 2013; 2016), que oferece insights profundos sobre crises, neoliberalismo, mudanças tecnológicas, compressão do espaço-tempo e as perspectivas do capitalismo pós-década de 1970; Denis Castilho (2016; 2019), que discute as redes técnicas, especialmente as redes ferroviárias; Karl Marx (2014), com suas reflexões essenciais sobre o processo de circulação do capital e a realização do valor; Sandra Lencioni (2007), que trata das condições gerais de produção; e o debate sobre redes e poder de Raffestin (1993).

Dividido em dois momentos, o artigo busca uma aproximação teórica com a circulação do capital, as redes técnicas, o poder e o mundo do capitalismo contemporâneo, em sua primeira parte. Na segunda, inspirada nas reflexões da primeira, principalmente nas provocações de Raffestin (1993) e do escopo central de Marx (2014), o texto dialoga com a tese de doutoramento em construção, dedicada à análise das redes ferroviárias do Rio de Janeiro. A partir das provocações teóricas, o trabalho examinará o panorama ferroviário fluminense, considerando as corporações envolvidas e as articulações que viabilizam suas operações territoriais no contexto nacional e global de circulação do capital.

Circulação do capital e redes técnicas

Segundo a explicação inicial de Marx (2014), a dinâmica cíclica do capital se desdobra em três fases, formando a seguinte sequên-

cia: inicialmente, o capitalista surge no mercado de bens e no mercado de trabalho como um comprador, convertendo seu dinheiro em mercadoria ou passando pelo processo de circulação denominado Dinheiro - Mercadoria. Em seguida, o capitalista consome produtivamente a mercadoria adquirida, desempenhando o papel de um produtor capitalista de bens; seu capital atravessa o processo de produção resultando em uma mercadoria de valor superior aos elementos empregados em sua produção, através da exploração do trabalho que gera a mais-valia. Por fim, no terceiro estágio, o capitalista retorna ao mercado como vendedor, transformando sua mercadoria em dinheiro. Marx (2014, p.107) salienta, aliás, que “o primeiro e o terceiro estágios só foram mencionados no Livro I na medida em que eram necessários para a compreensão do segundo estágio, o processo de produção do capital”, que era o processo analisado na então parte da obra.

O autor explicita a importância destes estágios para a acumulação de capital, uma vez que o capitalista busca vender suas mercadorias a um preço superior ao valor que ele gastou para adquiri-las, incluindo aí o que acontece no primeiro estágio, que é a compra de matérias primas e a força do trabalho, além adquirir toda estrutura física que garante a produção – os meios de produção. Nesse processo inicial, o capitalista transforma capital monetário em capital produtivo (Marx, 2014, p.110). Esse primeiro processo pressupõe, como explicitado ainda no Livro I, a existência de trabalhadores assalariados, que vão gerar mais-valor e transformar, no segundo estágio, do capital produtivo, a matéria prima na mercadoria que será comercializada pelo capitalista.

Ao obter o lucro, o capitalista pode reinvestir parte desse valor na expansão de seu capital, inclusive em novos bens de capital que garantam novas montantes de mercadorias, o que o proporciona reiniciar o ciclo de circulação do capital. No entanto, para isso, o capitalista precisa ainda completar o terceiro estágio, que é a transformação da mercadoria em dinheiro (Marx, 2014, p.120). Nessa fase, o capitalista retorna ao mercado, como no primeiro estágio, mas agora como vendedor, buscando livrar-se das mercadorias produzidas no estágio anterior e convertê-las em dinheiro. É claro, aliás, já que a lógica do capitalismo é obter o lucro, que o capitalista

busca comercializar as mercadorias a um preço superior ao valor que gastou para produzi-las, aumentando seu capital.

Nesta discussão, Marx (2014) destaca a relevância do que chamou de indústria de comunicações, na qual os serviços de transporte (como as redes ferroviárias) ou transferência de informações (em seu período, telegramas, cartas e telégrafos) são consumidos imediatamente após a produção. O autor enfatiza que o resultado do transporte, tanto de pessoas quanto de mercadorias, implica em uma modificação em sua existência espacial, como exemplificado pelo fio que, após a produção, é transportado para a Índia, deixando de estar na Inglaterra. Esses aspectos evidenciam a interdependência entre a circulação do capital e o papel crucial desempenhado pelos transportes no processo de produção e consumo.

Em sua análise, Marx (2014, p.133-134) diz que “o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolúvelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes”. Tanto pessoas quanto mercadorias viajam em meios de transporte, e sua viagem, o movimento espacial, constitui, em sua percepção, o próprio processo de produção. O efeito útil só pode ser consumido durante esse processo de produção, não existindo como uma entidade separada, como uma mercadoria que só circula após ter sido produzida. No entanto, o valor de troca desse efeito útil é determinado pelo valor dos elementos de produção consumidos (força de trabalho e meios de produção), acrescido do mais-valor criado pelo trabalho excedente dos trabalhadores inclusive dessa indústria dos transportes.

O autor ressalta que, assim como em outras mercadorias, o valor do transporte é transferido para a própria mercadoria quando consumido produtivamente como parte do processo de produção e circulação (Marx, 2014, p.134). No modo de produção capitalista, tanto a produção quanto o transporte são considerados meios para valorizar o capital investido, visando o enriquecimento dos detentores dos meios de produção (Marx, 2014, p.136). O autor enfatiza a necessidade de ver o processo como uma unidade, onde a produção se torna mediadora da circulação e vice-versa, destacando os

três ciclos do capital - monetário, produtivo e mercadoria - como pontos de partida e retorno do ciclo constante (Marx, 2014, p.179).

Marx (2014, p.202) destaca a importância do tempo de curso, o qual refere-se ao tempo necessário para o ciclo completo do capital, abordando os diferentes estágios envolvidos no processo. Para assegurar a eficiência do ciclo do capital, é crucial que os mecanismos de venda da mercadoria sejam ágeis, permitindo a rápida transformação do capital-mercadoria em capital monetário novamente, reduzindo assim o tempo total de circulação. Para o autor, o tempo de circulação do capital influencia diretamente a duração do processo de produção e, conseqüentemente, sua valorização. Marx (2014) enfatiza que a venda ocupa a maior parte do tempo de curso do capital, pois, enquanto dinheiro, o valor pode ser facilmente convertido, ao contrário da forma-mercadoria que necessita ser transformada em dinheiro primeiro. As mercadorias, por sua natureza efêmera e prazo de utilização, impõem limites à circulação do capital-mercadoria, pois se não forem consumidas em tempo hábil, perdem seu valor de uso e capacidade de troca por valor (Marx, 2014).

Neste aspecto, Marx (2014) destaca um elemento que merece crucial atenção: a redução das distâncias no contexto espacial, possibilitando a circulação das mercadorias, que é uma fase necessária à circulação de capital, pois possibilita a venda. Já no século XIX, o autor identificou essa faceta, que se aprofundou significativamente no século XX e ainda mais no século XXI, com transformações técnicas avassaladoras, conforme será explorado adiante. A compressão do espaço-tempo, analisada por David Harvey (2018; 2016), já se evidenciava nas análises de Marx (2014). Nesse ponto, a discussão sobre a necessidade de encurtar o tempo de rotação do capital desempenha um papel crucial ainda naquele capitalismo em transição do século XIX.

As transações de compra e venda são essenciais para as transformações do capital, convertendo mercadorias em dinheiro e dinheiro em mercadorias. O tempo dessas transações é percebido como o tempo de venda e compra, quando o capitalista atua no mercado para comercializar seus produtos. Assim como o tempo de circulação do capital é necessário para sua reprodução, o tempo dedicado pelo capitalista à venda e compra é fundamental para sua

função como capitalista e para o próprio circuito debatido até este momento.

Marx (2014) aborda os custos envolvidos na circulação do capital, que incluem despesas como comissões, impostos, gastos de transporte, armazenagem e conservação das mercadorias durante o processo. Esses custos não apenas representam desembolsos financeiros para o capitalista, mas também consomem tempo e força de trabalho. As atividades administrativas e de contabilidade demandam profissionais remunerados e consomem tempo, representando gastos que não agregam valor à mercadoria, mas são necessários para sua transformação da forma de mercadoria para a forma de dinheiro. Ademais, Marx (2014) destaca os custos de armazenamento como essenciais para garantir a disponibilidade e preservação das mercadorias até a venda, ressaltando que, enquanto em estoque, as mercadorias interrompem o ciclo do capital, afetando a geração de lucro. Esses custos operacionais, apesar de não estarem diretamente ligados à produção, são considerados custos de circulação e impactam diretamente o valor das mercadorias, tornando-as mais caras para os produtores.

Fato é que todo estoque de mercadorias é formado por todas as mercadorias que não são imediatamente consumidas ou utilizadas após a produção. Essas mercadorias permanecem no mercado por um período, representando um acúmulo de produtos disponíveis para venda. No contexto do modo de produção capitalista, Marx (2014, p.223) explica que o estoque de mercadorias tende a crescer em conjunto com o aumento da produção, resultando na autonomização e fixação da forma-mercadoria dos produtos. É necessário investir em edifícios, recipientes e outros recursos para a conservação dos produtos, além de mobilizar os meios de produção e o trabalho necessário para protegê-los de influências adversas.

O estoque de mercadorias é, portanto, uma condição necessária para a circulação. Aliás, nas palavras de Marx (2014, p.225) “sem estoque de mercadorias, não há circulação de mercadorias”. No entanto, quando ocorre um acúmulo excessivo de mercadorias nos depósitos, isso indica um problema na circulação. O estoque anormal pode surgir devido à estagnação das mercadorias, dificultando a conversão em dinheiro e trazendo problemas ao circuito do

capital. Esses estoques não fazem parte do valor das mercadorias, mas representam perdas de valor na realização do valor. É importante não confundir o estoque normal com o anormal, que seria este de momento crítico, de crise, pois o aumento do volume do estoque não indica necessariamente uma ampliação do processo de reprodução.

A partir daí, o autor volta nas reflexões sobre os meios de transportes. Marx (2014) destaca que dentro do ciclo do capital, ocorre o metabolismo do trabalho social, que envolve o deslocamento espacial dos produtos, que é o movimento real das mercadorias de um local para outro, movimento este que acontece através dos meios de transporte e de comunicação:

a velocidade com que o produto de um processo pode passar a outro processo como meio de produção depende do desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação. O barateamento do transporte desempenha nisso um grande papel. Por exemplo, o transporte contínuo de carvão da mina até a fábrica de fiação resultaria mais caro do que o fornecimento de uma grande massa de carvão para um tempo maior, considerando-se um transporte relativamente mais barato (Marx, 2014, p.222).

O avanço dos meios de transporte e comunicação desempenha um papel fundamental na velocidade em que os produtos podem ser transferidos de um processo para outro como meios de produção, o que gera, portanto, menor necessidade de estoque e maior expansão do mercado consumidor e possibilidades velozes de venda. À medida que o transporte se torna mais rápido e eficiente, o tempo necessário para mover os produtos entre diferentes estágios da circulação – inclusive na própria produção – é reduzido. Isso contribui para acelerar a conclusão do circuito que precisa passar o capital e aumentar a eficiência da geração de lucro do capitalista, além de expandir o modo de produção capitalista para diferentes áreas. Isso faz Marx (2014) notar inclusive a necessidade do capital de expansão espacial e mundialização da economia, que se concretiza na globalização que se concretiza na segunda metade do século XX, como se verá adiante. O autor exemplifica e provoca:

O desenvolvimento dos meios de transporte permite, por exemplo, levar rapidamente de Liverpool a Manchester o algodão descarregado no porto, de modo que o fabricante, à medida que o necessite, pode renovar seu estoque de algodão em porções relativamente pequenas. Porém, esse mesmo algodão se acumula em quantidades cada vez maiores, como estoque de mercadorias, nas mãos dos comerciantes de Liverpool. Trata-se, portanto, de uma mera mudança de forma do estoque, fato que escapou a Lator e a outros. E se considerarmos o capital social, vemos que é a mesma massa de produtos que se encontra aqui na forma do estoque. Num determinado país, o desenvolvimento dos meios de transporte faz diminuir o volume de produtos que têm de estar disponíveis, por exemplo, ao longo de um ano. Se entre os Estados Unidos e a Inglaterra transitam muitos navios a vapor e a vela, aumentam as possibilidades da renovação dos estoques de algodão da Inglaterra e, com isso, diminui a massa de algodão que tem de ser armazenada em média nesse país. Também contribuem para isso o desenvolvimento do mercado mundial e, por conseguinte, a multiplicação das fontes de fornecimento do mesmo artigo. O artigo passa a ser fornecido parcialmente por diferentes países e em diferentes períodos (Marx, 2014, p.223).

Dessa forma, portanto, fica esclarecido que faz parte do circuito do capital, a circulação das mercadorias a sua movimentação física no espaço e isso é possível através do desenvolvimento de técnicas de transportes cada vez mais eficazes. Marx (2014, p.229) explica, aliás, que o transporte em si não aumenta a quantidade de produtos e muitas vezes causa danos aos produtos. No entanto, o valor de uso das mercadorias só é realizado quando elas são consumidas, o que claramente exige seu deslocamento físico no espaço por meio da indústria de transportes. Sendo assim, nesse processo, o capital investido no transporte adiciona valor aos produtos, tanto através da transferência de valor dos meios de transporte em si, quanto do valor adicionado pelo trabalho humano que acontece no transporte. Essa adição de valor se divide entre o pagamento dos salários e a geração de mais-valia, seguindo a lógica do sistema capitalista:

As massas de produtos não aumentam pelo fato de serem transportadas. E tampouco a alteração de suas propriedades naturais provocada pelo transporte constitui, com algumas exceções, um efeito útil deliberado, mas um mal inevitável. Porém, o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo, o qual pode exigir seu deslocamento espacial e, portanto, o processo adicional de produção da indústria do transporte. Assim, o capital produtivo investido nessa indústria adiciona valor aos produtos transportados, em parte por meio da transferência de valor dos meios de transporte, em parte por meio do acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte. Esta última adição de valor se decompõe, como em toda produção capitalista, em reposição de salário e mais-valor (Marx, 2014, p.229).

Marx (2014) deixa explícito que o transporte dos produtos acabados dos centros de produção para os locais de consumo é essencial para que esses produtos estejam prontos para serem utilizados. Dessa forma, esse deslocamento espacial – seja de qualquer mercadoria, desde as matérias primas, como algodão, aos produtos finalizados e prontos para o consumo, como uma blusa – desempenha um papel crucial no debatido circuito do capital, pois possibilita a comercialização, sendo a última fase de realização do ciclo. Portanto, o movimento físico dos objetos de trabalho e dos produtos acabados é fundamental para o funcionamento da lógica capitalista, gerando o lucro. Esse movimento só é possível a partir da indústria dos transportes, que se realiza pelo desenvolvimento de redes técnicas espalhadas pelo espaço.

O avanço e o desenvolvimento de técnicas de transportes cada vez mais eficazes foram reduzindo paulatinamente os custos de transporte das mercadorias, criando inclusive uma lógica de concentração de redes técnicas que será tratada adiante. Isso resultou, no século XIX, em um aumento do trabalho social envolvido no transporte das mercadorias, pois houve “transformação de grande maioria dos produtos em mercadoria” e “substituição de mercados locais por mercados longínquos” (Marx, 2014, p.231), o que deu, à essa indústria, valioso protagonismo no processo de expansão do capitalismo. No entanto, que fique esclarecido: a indústria

do transporte é tanto um ramo de produção independente quanto uma extensão do processo de produção dentro do processo de circulação, pois ela desempenha um papel fundamental na realização e continuidade do fluxo das mercadorias no espaço.

A circulação, isto é, o curso efetivo das mercadorias no espaço, dilui-se no transporte da mercadoria. A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ela se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação (Marx, 2014, p.231).

David Harvey (2016), aliás, em sua discussão a partir de Marx (2014), sobre a necessidade do capital de dinamizar a fluidez da circulação das mercadorias e informações, em reflexão sobre contradições do capitalismo, ao tratar do que chamou de tecnologia, trabalho e descartabilidade humana, mostrou que essa busca de novas técnicas, tanto na produção quanto na circulação de mercadorias, para viabilizar o circuito do capital e gerar lucro, acarretou avassaladoras e antes impensáveis transformações tecnológicas que modificaram e comprimiram o tempo-espaço.

A aceleração da circulação do capital e da mercadoria, tratada por Marx (2014), chegou a níveis acachapantes neste século XXI, mesmo em economias de Estados historicamente periféricos do capitalismo, fora do eixo central. Harvey (2016) explica que é como se o capital, em seu processo revolucionário, criasse literalmente seu próprio espaço e seu próprio tempo, através dos avanços das redes técnicas, das tecnologias de transporte às de comunicação.

Há uma necessidade de facilitar a aceleração da circulação do capital em todas as suas fases e, concomitantemente, necessidade de “destruição do espaço pelo tempo”, o que tem gerado uma variedade impressionante de revoluções tecnológicas. Encurtar o tempo de circulação do capital na produção e no mercado e encurtar o tempo de vida dos produtos de consumo (culminando na passagem da produção de coisas duráveis para a produção de espetáculos efêmeros)

são imperativos na história do capital, amplamente reforçados pela competição. É aqui que a relação da tecnologia com a produção da natureza é mais evidente: criam-se ovelhas para gerar cordeirinhos com um ano, em vez de três, e a procriação de porcos ocorre em ritmo acelerado. A velocidade crescente dos meios de transporte e comunicação diminui o atrito e a barreira da distância geográfica, tornando a espacialidade e a temporalidade do capital uma característica da ordem social mais dinâmica do que fixa. O capital cria literalmente seu espaço e seu tempo, além de sua natureza distinta. A mobilidade das diferentes formas do capital (produção, mercadorias, dinheiro) e da força de trabalho também é perpetuamente submetida à transformação revolucionária (Harvey, 2016, p.74).

Harvey (2016) repara que, num ritmo acelerado, as revoluções nos meios de comunicação são paralelas às transformações ocorridas nos transportes. E este fato não pode ser ignorado. Vale ressaltar que as próprias modificações dos meios de transportes, na contemporaneidade, são consequência das mudanças e avanços tecnológicos das comunicações, devido aos microchips e tecnologias informacionais em aviões, trens, metrô, navios e caminhões. Todo um sistema de navegação informatizado e conectado com satélites. Há, portanto, uma gama de mudanças tecnológicas que vem impactando significativamente as atividades produtivas e de circulação, num mundo que, segundo Milton Santos (2014), é marcado pelo meio técnico-científico-informacional e uma economia mundializada.

As redes técnicas englobam uma diversidade de elementos infraestruturais, que abrangem desde cabos de fibra ótica, satélites, estruturas de comunicação, portos e pontes até usinas hidrelétricas, viadutos, linhas de transmissão, pátios e dutos. Além disso, também são parte integrante dessas redes as rodovias, aerovias, hidrovias e ferrovias, formando um amplo conjunto de sistemas interligados. Essas infraestruturas desempenham um papel essencial na facilitação dos fluxos materiais e imateriais, conectando pessoas, lugares, mercadorias e informações em escala global.

Ao redigir “O Capital”, Marx deparou-se com as redes técnicas existentes na época, que compreendiam principalmente as ferrovias, então em expansão acelerada para o transporte de mer-

cadorias, e os sistemas de telegrafia, responsáveis pela comunicação instantânea. Karl Marx (2014) reconheceu que esses meios de transporte desempenhavam um papel crucial na lógica de acumulação de riquezas pelos capitalistas, permitindo a fluidez necessária e a ampliação do capital. No contexto em que escreveu sua obra, essas redes técnicas representavam parte dos avanços tecnológicos mais proeminentes e fundamentais para o sistema capitalista em expansão.

Com a globalização, a lógica capitalista se espalhou por todo o globo e se intensificou a partir da segunda metade do século XX, transformando a sociedade global em um sistema mais integrado e interdependente. A compressão do espaço-tempo (Harvey, 2008) e as novas técnicas científicas e informacionais foram os principais elementos responsáveis por essa mudança. A aceleração da circulação do capital e da mercadoria, assim como das informações, propiciou um novo espaço global. Essas redes se tornaram os mais eficazes transmissores do processo de globalização (Santos, 2014, p.266), tornando possível a interconexão global das economias e a intensificação dos fluxos comerciais e financeiros em todo o mundo. Autores como os citados Milton Santos (2014) e David Harvey (2008) analisaram as características deste novo tempo e as transformações espaciais acarretadas.

Santos (2014) apresenta uma periodização do desenvolvimento técnico na história, destacando três momentos: natural, técnico e técnico-científico-informacional. Ele ressalta que o espaço é moldado por objetos técnicos, que vão desde os primitivos até os cibernéticos, conferindo-lhe um caráter extremamente técnico (Santos, 2014: p.63). O período natural, também denominado de pré-técnico por alguns autores, é caracterizado pela ausência de objetos complexos, embora não implique na ausência de técnicas. Já o período técnico corresponde à mecanização do espaço, substituindo gradualmente os objetos naturais por objetos técnicos e resultando em uma hegemonização dessas novas formas de produção (Santos, 2014: p. 234-236). A emergência do período técnico-científico-informacional é marcada pela íntima relação entre técnica, ciência e informação, impulsionando a criação de novos objetos e materiais (Santos, 2014).

A não homogeneidade na densidade das técnicas pelo espaço global intensifica a divisão internacional do trabalho e a dependência das atividades humanas em objetos mecanizados (Santos, 2014: p. 236-237). Nesse contexto, os sistemas técnicos se tornam estranhos às lógicas locais e nacionais, respondendo às demandas do capitalismo e não mais à natureza. No período técnico-científico-informacional, os objetos técnicos são caracterizados por sua natureza científica e informacional, refletindo uma relação cada vez mais estreita entre técnica, ciência e informação, o que a criação de novas técnicas (Santos, 2014).

Sendo assim, ocorreu a formação de um ciclo no qual a ciência, juntamente com as técnicas e a informação, utilizando uma metodologia de invenção, produziram um novo espaço que representa a globalização contemporânea, onde há uma compressão do espaço-tempo, conforme discutido por David Harvey (2008; 2016). Essas novas técnicas, diferentemente das técnicas do período natural, operam sob a influência de um mercado global, de maneira totalmente artificial, criando leis que são contrárias às leis da natureza e se disseminando verticalmente em territórios em todo o mundo. No entanto, assim como nos períodos anteriores, essa disseminação não é homogênea e varia em densidade, um fator crucial na divisão do trabalho, pois facilita a cooperação e proporciona características espaciais de densidade e rarefação. Destaca-se, a partir de então, que esse período condiz ao que se conhece como globalização contemporânea.

Sendo assim, com o progresso contínuo da ciência, tecnologia e informação, a construção de redes exigiu cada vez mais uma visão antecipada de suas funções, abrangendo tanto sua forma física quanto suas regras de gerenciamento. Há, segundo o autor, uma área do espaço total com conteúdo técnico que permite comunicações permanentes, precisas e rápidas entre os principais atores globais, espalhados por todo o planeta e, a partir dessa realidade material e social, a estruturação das atividades econômicas é feita em escala mundial, em todas as horas do dia, graças à revolução técnica e científica caracterizada por todos os avanços dos transportes, mas essencialmente das telecomunicações e computadores (Santos, 2014, p.265).

Raffestin (1993) faz uma reflexão semelhante e imprime a ideia de que as redes, que proporcionam a circulação e a comunicação, são a imagem do poder e que este “nem sempre quer se mostrar e, mesmo quando o faz, é sem desejar” (p.202). Portanto, se tratando de circulação ou de comunicação, os atores – este é um fator central na análise de Raffestin (1993) – são confrontados com as redes.

“A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território” (Raffestin, 1993, p.204). Para o autor, elas tanto liberam quanto aprisionam e é justamente por este fato que as redes são um “instrumento por excelência do poder”. Nas palavras do autor, “As redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo o território” (p.204). Surgem a partir de uma intenção de seus atores, seus interessados, consequências inseparáveis dos modos de produção dos quais asseguram os fluxos, as mobilidades. Toda a estrutura técnica, as construções e a utilização, dependem de energia e informação, justamente dos sistemas técnicos vigentes, inclusive sociopolíticos e socioeconômicos, seguindo os objetivos dos atores que produzem e viabilizam as redes.

A sucessão de novas tecnologias acarreta novas redes técnicas e essa sucessão produz novas relações com o espaço e até uma reestruturação nas relações de poder. Raffestin (1993, p.211) salienta que a introdução de novas tecnologias, ferramentas ou meios de comunicação pode alterar a maneira como o poder é exercido e distribuído em uma sociedade. Quando um novo meio é introduzido, isso pode criar outras oportunidades e desafios que podem levar a mudanças na estrutura do poder. Sendo assim, fica esclarecido a importância de entender as redes por meio de sua história, do território e das técnicas que lhes deram forma.

Estas elucubrações de Raffestin (1993) aproximam-se das discussões de Milton Santos (2014), quando o segundo trata da relação indissociável dos sistemas de objetos e sistemas de ações, o que define sua noção de espaço geográfico. Para Raffestin (1993), as diferentes estratégias utilizadas no desenvolvimento das redes são complementares e sequenciais, e é importante compreender sua história e sua relação com o poder; já Santos (2014) destaca que os sistemas técnicos são parte indissociável do espaço e influenciam sua configuração. Ambos, sendo assim, percebem que as redes são

um reflexo das relações sociais de produção e são moldadas de acordo com as necessidades do poder.

Essas técnicas da informação, do meio técnico-científico-informacional, viáveis a partir da segunda metade do século XX, que formatam a comunicação, têm adquirido uma grande importância ao capitalismo contemporâneo, pois podem se dissimular e permitir que o poder controle e vigie praticamente sem ser visto. O próprio controle das redes visíveis, da infraestrutura, ferrovias, rodovias, hidrovias – que seriam uma margem de erro ao poder, um possível ponto fraco – podem ser feitas por essa comunicação, que é silenciosa, estratégica, uma rede invisível. Ela permite que os atores sociais controlem os fluxos, de pessoas, mercadorias e informação, de forma a moldar percepções, comportamentos e formatar territórios sem que essa influência seja facilmente percebida e ou contestada.

Harvey (2016) destaca a necessidade do capital em acelerar a circulação das mercadorias e informações, resultando em transformações tecnológicas avassaladoras que reduzem o espaço e o tempo. A aceleração da circulação do capital e das mercadorias alcança níveis impressionantes no século XXI, moldando seu próprio espaço e tempo por meio das redes técnicas e avanços tecnológicos nos transportes e comunicações. As mudanças nos meios de transporte são impulsionadas pelos avanços tecnológicos das comunicações, com sistemas informatizados conectados a satélites (Harvey, 2016). Essas mudanças têm um impacto significativo nas atividades produtivas e de circulação, em um mundo caracterizado pelo meio técnico-científico-informacional (Santos, 2014).

Santos (2014) oferece uma reflexão crucial sobre a lógica capitalista global, que se baseia nos avanços técnicos, incluindo os das redes (Santos, 2016). Nesta versão contemporânea, a tecnologia se transformou em uma ferramenta para a produção em escala global, mesmo que em conflito, em que as fronteiras nacionais e a qualidade de vida das pessoas são frequentemente subordinadas ao lucro das empresas globalizadas. Isso resulta na criação de espaços projetados exclusivamente para operar dentro dessa lógica econômica global, com densidades técnicas que facilitam o fluxo de riquezas. As técnicas se integram à natureza e ao território, mol-

dando uma paisagem artificial e impondo uma narrativa irreversível nesses locais. A racionalidade e a artificialidade, impulsionadas pela busca incessante pela acumulação, definem esse fenômeno técnico contemporâneo e dão origem a espaços distintos com diversas densidades (Santos, 2016).

A globalização, o ápice da internacionalização capitalista, é caracterizada pela unicidade técnica, temporal e econômica (Santos, 2017). Conforme o capitalismo evolui, o número de modelos técnicos diminui, enquanto as tecnologias da informação se expandem. O movimento de unificação, inerente ao capitalismo, atinge seu ponto máximo na predominância de um único sistema técnico, fundamentando a globalização (Santos, 2014). No período técnico-científico pós-guerra, esse sistema torna-se comum globalmente (Santos, 2014). Atualmente, há uma interdependência funcional universal entre sistemas técnicos e ações, marcando uma novidade na história da técnica e do território (Santos, 2017). O sistema técnico global é invasivo, espalhando-se na produção dos territórios e fundamentando a ação de atores hegemônicos, como as firmas globais (Santos, 2017).

A unicidade do tempo, como conceituada por Milton Santos (2014), reflete a capacidade contemporânea de perceber a simultaneidade dos eventos, impulsionada pelos avanços tecnológicos, como os satélites e o domínio eletromagnético. Isso possibilitou a comunicação instantânea global e a integração de sistemas técnicos em escala mundial, sendo um elemento fundamental no processo de globalização. Essa convergência temporal está intrinsecamente ligada à generalização das necessidades humanas em escala global, influenciando as condições econômicas e a percepção global do tempo (Santos, 2014).

A unicidade do tempo também transformou o setor financeiro, permitindo que o mercado funcione de forma coordenada em diferentes partes do mundo, em um estágio de desenvolvimento avançado. Essa mudança histórica proporcionou às pessoas o acesso instantâneo a informações globais, embora seja mediado pelas grandes empresas de comunicação, que muitas vezes têm interesses próprios. Esse fenômeno, denominado por Santos (2017) como “convergência dos momentos”, destaca a complexa interação entre

os avanços técnicos, as condições econômicas e os interesses corporativos na era da globalização (Santos, 2017).

O conceito de mais-valia universal, ou “motor único”, destacado pelo autor, é viabilizado pela existência de um sistema unificado de técnicas, permitindo ações globalizadas e coordenadas. Através das grandes corporações, que atuam em múltiplos territórios, a produção ocorre em escala global. Essa mais-valia em nível global contribui para a mundialização da produção, do dinheiro, do crédito, do consumo, da cultura e da política, formando uma rede de interdependências em um mercado de escala planetária.

Essa rede de interdependências, mantida e ampliada pelas grandes empresas, transformou os territórios locais em pontos fixos de uma teia complexa, impulsionada pela busca incessante pelo lucro capitalista e seus atores, como bem disse Raffestin (1993). As técnicas do meio técnico-científico-informacional, que se espalharam pelo planeta a partir da década de 1970, são acompanhadas pelo surgimento do neoliberalismo, que aparece como uma suposta solução para a crise de superacumulação (Harvey, 2008; 2013). Portanto, o que se vivenciou nos últimos 50 anos foi transformação impactante na vida, na produção, na circulação, nas relações humanas, a partir de técnicas que funcionam e ampliam as redes e conexões aceleradas em escala planetária.

Castilho (2019) oferece uma reflexão sobre essa realidade contraditória em que vivemos, destacando que, apesar da interconexão global possibilitada pelas técnicas de comunicação e transporte, ainda existem fortes barreiras e desigualdades que segregam e restringem a interação e o acesso aos recursos. Essa dualidade é evidenciada pelo fato de termos uma quantidade sem precedentes de objetos técnicos, redes e infraestrutura, ao mesmo tempo em que há pessoas privadas do acesso a serviços e infraestruturas básicas. Esses mundos tão distantes e desiguais, embora aparentemente próximos, não devem ser compreendidos como processos separados, mas como resultado de uma trama perversa de espoliação territorial. Essa discussão se relaciona com a ideia apresentada por David Harvey (2005) de acumulação por espoliação como uma característica inerente à modernização capitalista.

Na argumentação de David Harvey (2005), a percepção leva em conta que a modernização capitalista está intrinsecamente ligada a processos de acumulação de capital que envolvem a expropriação e a exploração de recursos, terras e trabalho, num estado constante de destruição e recriação do capital. O que ele chama de espoliação ocorre tanto nos espaços centrais do sistema capitalista quanto nas periferias, impactando de forma desigual os diferentes os territórios envolvidos.

Castilho (2019) enfatiza que as redes desempenham um papel crucial nessa expansão capitalista, permitindo um maior controle e fluxo sobre o território. No entanto, seu principal objetivo é garantir o consumo e o exercício do poder, manipulando ações e influenciando diferentes pontos do espaço. Essas redes também têm um aspecto restritivo, uma vez que são resultado das ações de grupos sociais específicos. Essa visão se conecta com as ideias de Harvey (2005), Santos (2014) e Raffestin (1993), evidenciando que o controle e o exercício do poder estão relacionados às ações que criam processos de espoliação, dentre elas as redes técnicas.

No contexto do neoliberalismo, a lógica liberal da economia, de acordo com Harvey (2005), não produz uma situação harmoniosa em que a condição de todos melhore. Pelo contrário, a liberalização do mercado leva a altos níveis de desigualdade e instabilidades, resultando em crises crônicas de sobreacumulação. A dinâmica capitalista, segundo Harvey (2008), tende a produzir grandes crises de superacumulação de forma frequente, devido à sua orientação para o crescimento acima de tudo.

Para enfrentar os obstáculos à acumulação de riqueza, os capitalistas desenvolveram três estratégias. A primeira é a desvalorização de capital, desviando recursos das necessidades atuais para usos futuros. A segunda estratégia é o ajuste temporal, acelerando o movimento do capital e reduzindo o tempo de circulação das mercadorias. A terceira estratégia é o deslocamento espacial da crise, expandindo geograficamente o capital e absorvendo os excedentes através do comércio, investimentos diretos e exploração de novas oportunidades. O Estado desempenha um papel central nesse processo, com seu monopólio da violência e seu papel na definição da legalidade (Harvey, 2005).

No contexto da acumulação por espoliação, o Estado, portanto, cria condições favoráveis para grupos corporativos específicos, desvalorizando ativos, flexibilizando regulamentações e privatizando bens e serviços públicos. As concessões desempenham um papel estratégico ao permitir a apropriação privada de ativos anteriormente públicos. Essas práticas fortalecem os processos de acumulação de capital e exacerbam as desigualdades econômicas (Castilho, 2019).

Percebe-se, portanto, que a segunda metade do século XX foi completamente transformadora para o capitalismo, desde as transformações técnicas às organizacionais do próprio capital. O neoliberalismo é sua feição econômica hegemônica e as técnicas da informação são sua roupagem tecnológica, que comprimiram o espaço-tempo e aceleraram, de forma avassaladora, a circulação do capital. Essa aceleração pôde ser percebida devido aos fluxos intensos de informações, proporcionados pela informática, os microchips, os celulares, satélites e internet, mas também pelas estruturas físicas, que conectam pontos distantes e circulam mercadorias, como as redes aéreas, terrestres (rodovias e ferrovias) e aquáticas.

Essa intensidade da circulação de informações e mercadorias vem sendo percebida inclusive em regiões de economias historicamente periféricas no capitalismo. Países africanos, sul-americanos e asiáticos, cada um da sua forma e no seu tempo, viveram e estão vivendo implementações de redes técnicas que dão densidade aos fluxos globais em seus territórios. Há, por exemplo, um recente avanço no planejamento e instalação de ferrovias gigantes, como indutoras de integração regional-econômicas, o que evidencia esta realidade de vital importância para garantir a circulação das mercadorias e de capitais pelo globo, com o capital em constante expansão e deslocamento, estas necessárias para sua sobrevivência.

Karl Marx (2014) destacou no século XIX a importância de reduzir o tempo de circulação das mercadorias para os capitalistas, visando a valorização de suas riquezas. Esse entendimento ressalta a relevância das redes técnicas para dinamizar os territórios e impulsionar as atividades econômicas, como observado por estudiosos como Raffestin (1993), Harvey (2017) e Santos (2014). Marx

(2014) também enfatizou que o encurtamento do tempo de circulação é essencial para minimizar os limites impostos ao tempo de produção, destacando a necessidade de redes técnicas para agilizar as dinâmicas mercadológicas pelo espaço.

Nesse contexto, as redes de transporte e comunicação desempenham um papel fundamental na geração de mais-valor, complementando o processo de produção. Esse fenômeno é ainda mais evidente na globalização contemporânea, marcada pela busca pela mais-valia universal, pelo motor único e pelo neoliberalismo. Marx (2014) salientou a interdependência entre produção e circulação na geração de mais-valor, reforçando a necessidade de infraestruturas como ferrovias, rodovias, aerovias e hidrovias, especialmente após as transformações ocorridas na segunda metade do século XX, tornando-se ainda mais pertinentes no século XXI.

Indústria dos transportes no Rio de Janeiro: as redes da MRS logística e da FCA (VL!)

A geógrafa Sandra Lencioni (2007), em discussão sobre as condições gerais de produção – que ela divide em diretas e indiretas, usando Marx (2014) e Lojkin (1997) – ao falar das redes de circulação do capital, incluindo as redes ferroviárias e as de telefonia, diz que esse tipo “integra uma unidade específica de produção e circulação de capital em geral” (p.5). Ao comparar esses equipamentos diretamente conectados ao processo de produção do capital, com os indiretamente relacionados a esse processo (como educação, saúde e cultura de uma população específica), Lencioni (2007) diz que ocorre uma diferença de tratamento,

porque os equipamentos que estão em conexão direta com o processo produtivo ao permitirem a circulação da mercadoria possibilitando sua realização no mercado, agregam valor à mercadoria, pois às transformam de mercadorias em potencial às mercadorias reais. E, por isso, são prioritários. Enquanto que os equipamentos coletivos de consumo relacionados indiretamente ao processo de produção ficam relegados a segundo plano (Lencioni, 2007, p.5).

A reflexão sobre as condições gerais de produção, auxilia na compreensão dos esforços contínuos direcionados ao desenvolvimento de infraestruturas coletivas voltadas para o benefício do capital. Conforme explicado por Lencioni (2007, p.5), é essa dinâmica que justifica o ritmo acelerado de construção de estradas e redes de fibra ótica, em contraste com o ritmo de investimentos em infraestruturas coletivas para fins educacionais, por exemplo. Durante a ascensão do neoliberalismo, da tecnologia da informação e da globalização, foi observada, em meio a muitas contradições, uma preocupação e a adoção de medidas para manter a aceleração da circulação de mercadorias, mesmo que totalmente nas mãos do setor privado e selecionando espaços, ao passo que ocorria a redução de gastos públicos essenciais que poderiam combater as desigualdades sociais e espaciais. Esse, aliás, é um dos paradigmas desse mundo moldado pelas transformações a partir da década de 1970.

Em seu pequeno artigo tratando destas questões, Sandra Lencioni (2007, p.6) finaliza pontuando as condições gerais de produção e sua relação com o urbano, evocando o debate, mesmo que indiretamente, sobre metropolização do espaço, que produz “uma nova forma de desigualdade territorial, dada a densidade e aglomeração territorial dessas condições gerais de produção”, que, a partir do mundo capitalista em busca de soluções para suas crises de circulação, é organizada pelos interesses de grandes empresas. Para ela, as condições gerais de produção voltadas para determinadas atividades viabilizam a gestão do capital, permitindo interligar o que está territorialmente disperso, “ao estabelecer conexão e nexos entre a reprodução particular de cada capital com a reprodução do capital em geral” (p.6).

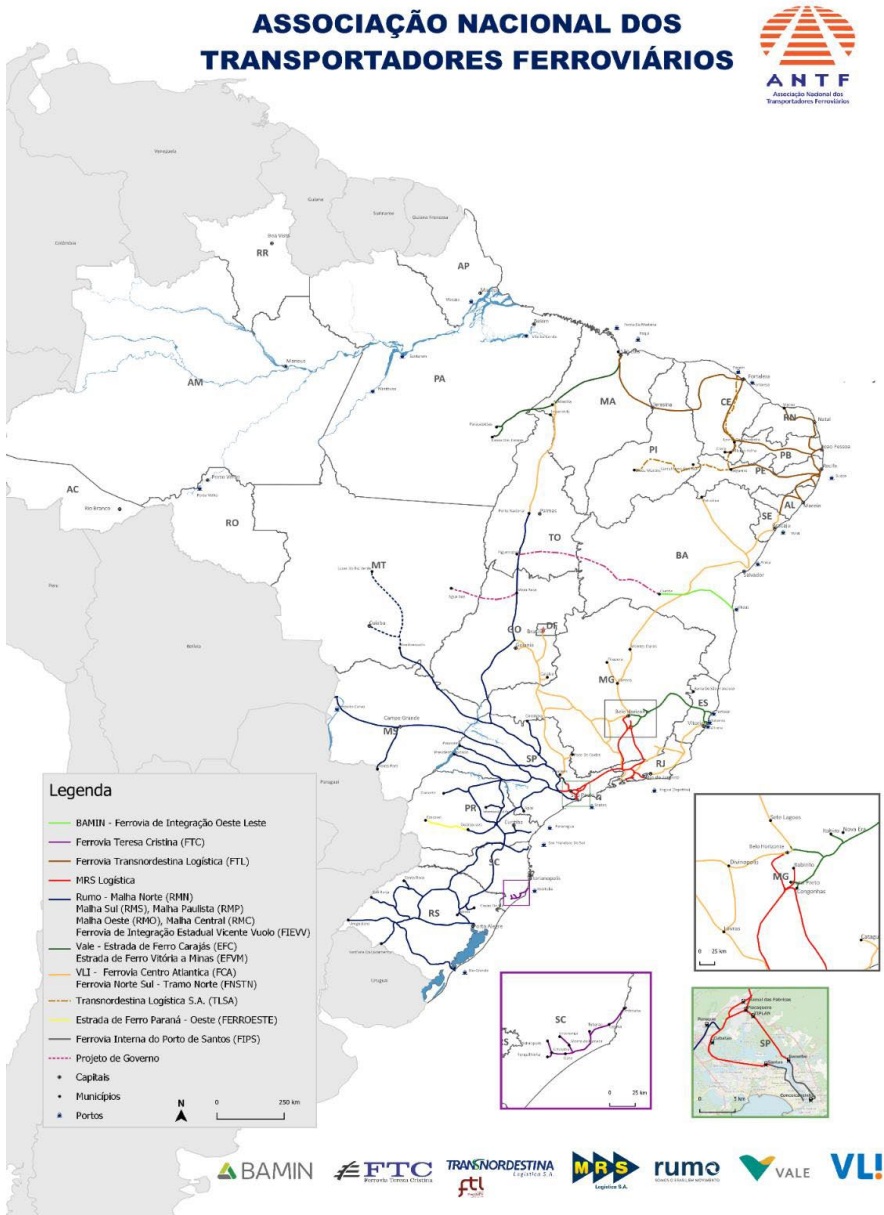
O debate sobre a densidade de equipamentos de rede para impulsionar o capital global e facilitar o fluxo de mercadorias destacou que as modernizações capitalistas (Castilho, 2014) ocorrem seletivamente nos territórios, criando zonas de alta densidade e rarefação (Santos e Silveira, 2000). Além disso, enfatizou-se o papel coordenador dos sujeitos hegemônicos e do Estado nesse processo de concentração de redes. Os autores

mencionados ressaltaram a importância da busca pela fluidez do território para superar dificuldades econômicas, o que pode ser evidenciado especialmente em economias fora do eixo historicamente central do capitalismo, como do Brasil, integrando seus territórios à produção dos atores hegemônicos dos países centrais.

Assim, este trabalho, que dialoga com a tese de doutoramento em construção, que se dedica à análise das redes ferroviárias do Rio de Janeiro, portanto de um estado brasileiro com destaque, estruturando-se a partir deste debate teórico apresentado, precisa examinar minuciosamente, o panorama ferroviário do estado do Rio de Janeiro, considerando as corporações envolvidas e as articulações que viabilizam suas operações territoriais no estado, dentro do cenário nacional e global.

A Figura 1, divulgada pela própria Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF), oferece uma representação visual minuciosa não apenas do cenário ferroviário no Rio de Janeiro, mas abrangendo todo o território brasileiro. Nessa representação, destaca-se de maneira evidente a presença expressiva das empresas MRS Logística e VLI – Ferrovia Centro-Atlântica no estado fluminense. Diante desse cenário, surge a necessidade não apenas de uma análise sobre a identidade dessas empresas, seus acionistas, sua influência política e suas interações com outras entidades, mas também de uma exploração detalhada das articulações que viabilizam suas atuações territoriais. Isso implica investigar suas características distintivas, assim como as modalidades específicas de operação que adotam na região, compreendendo tanto suas formas quanto seus conteúdos.

Figura 1 - Distribuição espacial da malha ferroviária brasileira.



cipais incluem MBR (32,9%), CSN (18,6%), CSN Mineração (18,6%), UPL (11,1%), Vale (10,9%), Gerdau (1,3%) e um grupo diversificado de pequenos investidores (6,5%), conforme indicado no site oficial da empresa². Por outro lado, a VLI surgiu em 2007, quando a Diretoria Executiva da Vale desafiou a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) a se impor como uma empresa de logística independente. A VLI foi estabelecida como subsidiária integral da Vale S.A. em 2010 e, em 2011, adotou sua atual razão social, VLI S.A. Atualmente, a estrutura acionária da VLI é composta por seis acionistas principais: Vale (29,6%), Brookfield Brasil (25,5%), Brasil Port Holdings L.P. (1%), Mitsui & Co. (20%), Fundo de Investimentos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI-FGTS), administrado pela Caixa Econômica Federal (15,9%), e BNDES Participações (8%)³. Ambas as empresas, portanto, com participação relevante da mineradora Vale S.A., que detém 10,9% na MRS Logística e 29,6% na VLI.

Estas informações são importantes de serem destacadas, pois ambas as empresas que operam as malhas ferroviárias destinadas ao transporte de cargas no Estado do Rio de Janeiro contam com a participação acionária de uma companhia de grande importância no setor de exportação de minérios, com foco especial no minério de ferro, especialmente na região sudeste do país. A intrínseca conexão entre as operadoras ferroviárias e a entidade especializada em mineração não apenas destaca uma relação estratégica por parte da Vale S.A., mas também evidencia a marcante influência do setor de mineração nas operações ferroviárias da região e do país. Essa interligação repercute não somente nas dinâmicas logísticas, mas também na distribuição espacial e nas lógicas econômicas a que o Estado está submetido, ressaltando a interdependência entre as redes e a mineração na moldagem do panorama econômico regional e, portanto, do próprio espaço.

A rede ferroviária gerenciada pela MRS Logística desempenha um papel de conexão do quadrilátero ferrífero em Minas Gerais aos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. As linhas férreas da empresa

2 Estrutura e Governança da MRS. Disponível em: <<https://www.mrs.com.br/empresa/estrutura-governanca/>>. Acesso em: 13/11/2023.

3 História da VLI. Disponível em: <<https://www.vli-logistica.com.br/quem-somos/historia/>>. Acesso em: 13/11/2023.

dão suporte às atividades econômicas ligadas ao complexo portuário-industrial de Santa Cruz-Itaguaí, sendo especialmente utilizadas para o transporte do minério de ferro. A companhia opera nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo desde a privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. em 1996 (Cantisano, 2012).

Cantisano (2012) ressalta a estrutura ferroviária que interconecta três estados essenciais para a dinâmica econômica nacional, incluindo a Ferrovia do Aço e partes da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. É importante observar, no entanto, que essa ênfase do autor não abrange as linhas ferroviárias metropolitanas de transporte de passageiros no Rio de Janeiro e São Paulo. Gerenciada pela MRS Logística, a extensa malha ferroviária abrange aproximadamente 1.643 quilômetros, correspondendo a cerca de 6% da estrutura ferroviária nacional. Segundo o site da empresa⁴, suas ferrovias desempenham um papel crucial no transporte de aproximadamente um terço de toda a circulação produtiva brasileira, estabelecendo conexões entre regiões produtoras, grandes centros de consumo e quatro dos maiores portos do país, a saber: Rio de Janeiro, Itaguaí, Sepetiba e Santos. Com 1.643 km de extensão, equivalentes a aproximadamente 6% da estrutura nacional, esse sistema de transporte participa ativamente da economia do Brasil, movimentando cerca de um terço de toda a produção nacional.

Cantisano (2012) destaca, ainda, que a ferrovia representa o modal preponderante na conexão entre os pontos de carga e descarga na cadeia do minério de ferro no Brasil, desempenhando um papel fundamental nos projetos de exportação dessa mercadoria. Após a privatização da rede ferroviária federal em 1996, houve um notável aumento nos números de exportação dessas commodities. O autor ressalta, utilizando dados da própria MRS Logística, que a empresa alcançou o volume de 107 milhões de toneladas desse produto transportadas em 2010. Nesse ano, a movimentação total foi de 144 milhões de toneladas, considerando carga geral, como produtos siderúrgicos, agrícolas, cimento e contêineres, conforme mencionado no parágrafo anterior. Como apresentado anteriormente, as linhas da MRS têm acesso a terminais de carga estratégicos no quadrilátero ferrífero de Minas Gerais, bem como aos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí e San-

4 MRS. Disponível em: <<https://www.mrs.com.br/>>. Acesso em: 16/11/2023.

tos. Além disso, a empresa possui um terminal privativo na Ilha de Guaíba, na Costa Verde do Rio de Janeiro. Com cerca de 20% da frota ferroviária nacional, composta por mais de 18 mil vagões e 730 locomotivas, a MRS Logística destaca-se como uma empresa que gerencia uma parte significativa das ferrovias do Sudeste do país.

Figura 2 - Mapa com distribuição espacial da malha ferroviária administrada pela MRS.



Fonte: MRS. Disponível em: <<https://www.mrs.com.br/>>. Acesso em: 25/01/2021.

Já VLI marca sua presença em nove estados brasileiros, incluindo São Paulo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Maranhão e Tocantins, além do Distrito Federal. A empresa desempenha um papel crucial no escoamento de variados produtos, operando em cinco corredores logísticos que abrangem diversas regiões do país: Centro-Norte, Centro-Sudeste, Centro-Leste, Minas-Rio e Minas-Bahia. Estes corredores são estratégicos para os segmentos de commodities agrícolas e minerais, produtos industrializados e siderúrgicos, segundo informações disponíveis no site oficial da VLI⁵. A empresa mantém uma frota robusta, con-

5 A malha da VLI. Disponível em: <<http://www.vli-logistica.com>> Acesso em 13/11/2023.

tando com aproximadamente 800 locomotivas e 2200 vagões. Com uma extensão que cobre cerca de 10 mil quilômetros de malha ferroviária em território brasileiro, a VLI se apresenta como uma peça essencial na circulação de mercadorias no país. Além disso, a empresa estabelece interconexões com as ferrovias sob controle da ALL e da própria MRS Logística, consolidando sua presença e certo protagonismo no panorama logístico nacional.

A Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA), que é o destaque da VLI na paisagem ferroviária do Estado do Rio de Janeiro, está presente em 316 municípios, em sete estados brasileiros, incluindo MG, ES, SE, GO, BA, SP e RJ, além do DF. A FCA assume essa função de ser o principal elo de integração entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste e possui uma extensão imponente de 7.220 km. Esse gigante ferroviário desempenha um papel vital na circulação de carga geral, sendo uma peça fundamental no fluxo de mercadorias pelo território nacional, portanto para a própria circulação do capital no Brasil.

Ao lado da Ferrovia Centro-Atlântica, outras linhas ferroviárias geridas pela VLI desempenham papéis significativos no cenário nacional. A Ferrovia Norte Sul (FNS), com 720 km de extensão, destaca-se como uma rota para a exportação da região Centro-Oeste ao Nordeste. A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), com uma extensão de 905 km e concedida à Vale, é operada pela VLI através do direito de passagem. Além de sua importância, a essa ferrovia assume um papel como componente-chave do Corredor Centro-Leste da VLI, consolidando-se como um ponto estratégico na malha ferroviária brasileira. Outra contribuição relevante é a Estrada de Ferro Carajás (EFC), com uma extensão de 892 km, que percorre os estados do Pará (PA) e Maranhão (MA). Integra-se de maneira sinérgica à Ferrovia Norte Sul, delineando o Corredor Centro-Norte da VLI.

Observe a figura apresentada a seguir, disponibilizada no próprio site oficial da empresa. Nela, são delineadas não apenas todas as ferrovias sob a égide da companhia, mas também a abrangência de seu sistema logístico multimodal, incluindo Terminais Integrados (TI) e as zonas portuárias. Dessa forma, o entrelaçamento dessas linhas ferroviárias não só ressalta a extensão e a importância individual de cada uma, contribuindo de maneira fundamental para a dinâmica da circulação de capital no Brasil, mas também

evidencia sua interconexão estratégica, que desempenha um papel crucial na configuração abrangente do panorama logístico do país. Fica evidente, para além do Estado do Rio de Janeiro, o papel desempenhado pela VLI na dinâmica da circulação ferroviária no Brasil.

Os Terminais Integradores (TI) cumprem a função como pontos de integração de carga, facilitando o armazenamento e a continuidade da circulação eficiente de grãos, produtos siderúrgicos e açúcar. Distribuídos estrategicamente pela empresa, são seis terminais, com um localizado no Tocantins, região norte do país, quatro localizados em Minas Gerais e outro em São Paulo, no Sudeste. Além disso, as zonas portuárias complementam esse tripé de atuação da companhia, escoando produtos, especialmente agrícolas e minerais, bases do modelo de economia dependente do país, aliás. Estes portos, que segundo a empresa reduzem custos, atuam como elo integrador entre os modos de transporte terrestre, marítimo e aéreo, funcionando como portas estratégicas de entrada e saída para pessoas e mercadorias das regiões, conforme portal oficial da empresa⁶.

Figura 3 - Sistema logístico multimodal da VLI.



Fonte: VLI. Disponível em: < <https://www.vli-logistica.com.br/esg/sustentabilidade-e-compromisso-esg/relatorio-2021/>>. Acesso em: 13/11/2023.

6 VLI. Disponível em: < <https://www.vli-logistica.com.br/esg/sustentabilidade-e-compromisso-esg/relatorio-2021/>>. Acesso em: 14/11/2023

Em conversa com funcionária da VLI que não quis se identificar, no estado do Rio de Janeiro, a empresa concentra suas operações atualmente na unidade localizada em Barra Mansa, embora essa informação não seja esclarecida no site da empresa. Segundo a funcionária, atualmente, sua malha em operação não chega às áreas portuárias do Rio de Janeiro. A empresa dedica-se ao transporte de diversos produtos, como calcário em suas formas de pedra, pó e clínquer. Essas operações, segundo ela, são voltadas à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, no Rio de Janeiro. Além disso, a VLI é responsável pelo transporte de cal, sendo deslocados de Arcos, em Minas Gerais, para Volta Redonda-RJ, consolidando um fluxo que busca atender as atividades da siderurgia.

No entanto, conforme evidenciado na Figura 1, que apresenta a distribuição espacial da malha ferroviária brasileira segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, destaca-se a presença do antigo trecho da Ferrovia Vitória-Rio (EF-118). Este trecho encontra-se em fase de abandono de trechos, reconstrução e reativação de outros, sob a administração da Ferrovia Centro-Atlântica desde 1996, pertencente à VLI. A EF-118 está projetada para conectar-se à malha concedida à MRS Logística, no Oeste Metropolitano Fluminense (Oliveira, 2015). Além disso, está prevista a conexão com a Estrada de Ferro Vitória-Minas, concedida à Vale, situada no município de Cariacica (ES). Essa interligação abrange terminais portuários de destaque, como o Porto de Ubu em Anchieta (Espírito Santo), o Porto Central em Presidente Kennedy (Espírito Santo), o Porto do Açú e o Distrito Industrial de São João da Barra, localizados no norte do estado do Rio de Janeiro. Adicionalmente, a EF-118 estenderá seus braços até o Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), atualmente Gaslub, em Itaboraí-RJ (Carvalho, D’Jeanine C. S., 2023).

Selma Schmidt (2023, em matéria n’O Globo⁷), apresentou dados importantes para se complementar o entendimento das operações de MRS Logística e de VLI no território fluminense. Se-

7 SCHMIDT, Selma. **Ferrovias encolhem no estado: trilhos desapareceram, e estações sumiram, estão em ruínas ou foram invadidas.** O Globo, 2023. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/09/10/ferrovias-encolhem-no-estado-trilhos-desapareceram-e-estacoes-sumiram-estao-em-ruinas-ou-foram-invadidas.ghtml>>. Acesso em: 23/01/2024.

gundo os dados apresentados, dos 802 km concedidos à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) em 1996 pelo Governo Federal, apenas 46 km estão em operação hoje, enquanto 138 km foram devolvidos, alegadamente devido à falta de atrativos econômicos. De acordo com a ANTT, o estado conta agora com 664 quilômetros de ferrovias concedidos à FCA.

Figura 4 - Trecho ilustrativo da Reportagem de O Globo, sobre a malha da FCA – VLI (adaptado).

Veja o traçado das linhas férreas de carga no estado

Em 1996, o governo federal concedeu 1.243 km de linhas no Rio de Janeiro



OS 664 KM AINDA COM A FCA:



- 1 **Visconde de Itaboraí - Vitória (ES)**
Entre as estações Visconde de Itaboraí e Ponte de Itabapoana
SEM OPERAÇÃO 310,4 km
 - 2 **Campos - Recreio (MG)**
Entre as estações Campos e Paraoquena (Santo Antônio de Pádua)
SEM OPERAÇÃO 131,4 km
 - 3 **Três Rios - Recreio (MG)**
Entre as estações Fernando Lobo (Carmo) e Três Rios
SEM OPERAÇÃO 74,9 km
 - 4 **Angra dos Reis - Engenheiro Bhering (MG)**
Entre as estações Angra dos Reis e Falcão (Quatis)
147,1 km
- Só há operação em 46 km entre Barra Mansa/Volta Redonda e Falcão

Fonte: O Globo.

A ANTT, segundo a matéria d'O Globo, destaca que a VLI enfrenta muitas por diversas infrações em toda a malha sob sua responsabilidade, resultantes de descumprimento de obrigações contratuais, com a concessão vigente até 2026. Já a VLI explica que a devolução de trechos antieconômicos da FCA está prevista no contrato de concessão e ocorre mediante indenização. A empresa assegura a continuidade de operações regulares no Rio de Janeiro, atendendo setores como siderurgia e construção, com uma média

de cinco composições por dia, compreendendo até 56 vagões cada. Em relação aos trechos não operacionais, a VLI destaca que a utilização da malha ferroviária é embasada em estudos abrangentes sobre viabilidade econômica. Em contraste, a MRS detém 441 quilômetros totalmente operacionais, conectando o Rio de Janeiro a São Paulo e Belo Horizonte, conforme figura indica a seguir.

Figura 5 - Trecho ilustrativo da Reportagem de O Globo, sobre a malha da MRS Logística (adaptado).



Fonte: O Globo.

Este breve exame do panorama e das operações das empresas atuantes no Rio de Janeiro, após o debate teórico, evidencia preliminarmente a atual utilização da malha ferroviária para o transporte e circulação de mercadorias, que tem ênfase em commodities agrícolas e minerais destinadas à exportação e a processos siderúrgicos. Essas conexões abrangem vastas extensões, conectando o interior do país aos litorais, principalmente em regiões portuárias, como no Rio de Janeiro. Esse cenário é uma consequência direta da lógica econômica que historicamente prevaleceu no Brasil, favorecendo o rodoviarismo em detrimento de investimentos em infraestrutura ferroviária destinada ao transporte interno de bens e passageiros e priorizando uma economia voltada para exportação de produtos de baixo valor agregado.

Essa escolha política e econômica teve implicações significativas nas dinâmicas nacionais deste século XXI. Considerando toda a dinâmica de poder envolvida nas redes técnicas, os modelos

adotados pela indústria de transportes no Rio de Janeiro refletem não apenas escolhas econômicas, mas também relações de poder que moldaram as infraestruturas no país. As decisões sobre o investimento em redes ferroviárias foram e continuam sendo diretamente influenciadas por interesses específicos, frequentemente alinhados a poderes econômicos e políticos dominantes, seguindo e conciliando inclusive lógicas de acumulação por espoliação.

Considerações finais

A concentração de controle sobre essas redes, evidenciada pelas operações de empresas como a MRS Logística e VLI, ambas com a mineradora Vale como acionista, demonstra preliminarmente a influência considerável que entidades privadas exercem sobre a circulação de capital, a produção de políticas públicas de circulação e mobilidade, delineando não apenas os fluxos mercantis, mas também o panorama mais amplo da economia nacional, internacional e de seus paradigmas, inclusive urbanos-metropolitanos. Portanto, é crucial compreender os caminhos e descaminhos da evolução das ferrovias no Brasil, onde empresas privadas desempenharam um papel crucial na orientação do sistema ferroviário de acordo com seus interesses, impactando diretamente as dinâmicas de circulação de capital não só no Estado do Rio de Janeiro, mas em todo o país.

Ademais, é fundamental e urgente aprofundar a compreensão e reflexões sobre a circulação do capital, as redes técnicas e as características do capitalismo no século XXI. Essa análise é crucial não apenas para entender os desafios enfrentados pela sociedade fluminense e brasileira atualmente, mas também para abordar questões de mobilidade que impactam profundamente a realidade urbano-metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Apesar de possuir um sistema ferroviário eficiente para o escoamento de commodities no mercado global, a região enfrenta inúmeros entraves logísticos e desafios relacionados à circulação de pessoas e mercadorias internamente. Portanto, a pesquisa e o debate contínuos sobre essas questões, incluindo a própria ideia de circulação na lógica capitalista, as dinâmicas do estado e sua relação com as em-

presas que detêm as concessões, são essenciais para orientar políticas públicas e estratégias que promovam uma mobilidade mais eficaz e democrática, garantindo o abastecimento econômico e a melhoria social por meio da mobilidade no Brasil.

Referências bibliográficas

BOTELHO, Maurílio Lima. **Teoria da Crise em David Harvey**: observações sobre Os Limites do Capital. Rio de Janeiro: Revista Continentes (UFRJ), ano 3, n.4, 2014, p. 66-111.

CAPRA, Fritjof. **Vivendo redes**. In: DUARTE, Fábio; QUANDT, Carlos; SOUZA, Queila. (orgs). **O tempo das redes**. São Paulo: Perspectiva, 2008. p. 17-31.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. Goiânia: UFG, 2016.

CASTILHO, Denis. **Redes e processos espoliativos no Centro-Norte do Brasil**. In: OLIVEIRA, F. et ali. **Espaço e economia: Geografia econômica e economia política**. Rio de Janeiro: Consequência, 2019, p. 295-320.

CANTISANO, Gustavo Maia. **Impacto da variabilidade do preço transoceânico de minério de ferro nos projetos da cadeia logística: uma abordagem pela simulação estocástica**. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Industrial, Rio de Janeiro, 2012.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo, Editora Boitempo, 2016.

DIAS, Leila C. **Os sentidos da rede: notas para discussão**. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, L. L. (Orgs.). **Redes, Sociedades e territórios**. 2.ed. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007. p.11-28.

DUPUY, Gabriel. **Géographie et économie des réseaux**. Espace géographique, v.22, n°3, 1993. pp.193-209. Disponível em: <https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3206> Acesso em: 09/03/2023.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2008 [1989].

HARVEY, David. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2008 [2005].

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008 [1972].

LENCIONI, Sandra. **Condições Gerais de Produção**: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. Barcelona: Revista Electrônica de Geografía Y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, 2007.

LENCIONI, Sandra. **Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo**. In: PEREIRA, Paulo César Xavier; Hidalgo, Rodrigo. Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina. Santiago: PUC-Chile, 2008, p. 41-54.

LENCIONI, Sandra. **Urbanização difusa e a constituição de megarregiões**. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: e-metropolis, n. 22, 2015, p. 6-15.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARX, K. **O Capital**: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política: Livro II: o processo de circulação do capital. Edição Friedrich Engels; tradução e seleção de textos extras Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A emersão da região logísticoindustrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense**: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva. Rio de Janeiro: Espaço e Economia [online], n. 7, 2015.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. 4ª ed. 8. reimpr. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 27ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2017 [2000].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. 18ª ed. São Paulo: Record, 2014 [2001].

Brasil e Mercosul da esquerda para direita: uma análise das relações estratégicas de 2003-2022

Camilla Gonçalves Bomfim¹
Emerson Ferreira Guerra²

Introdução

Em 2013 o Brasil sob o governo de Dilma Rousseff, (Partido dos Trabalhadores- PT), dispoñdo de um reconhecido prestígio internacional (protagonista do Mercosul e um dos líderes do BRICS), ocupava a posição de sexta maior economia do mundo (Zibechi, 2013). Raúl Zibechi (2013) em sua obra intitulada “Brasil Potência: Entre uma integração regional e um novo imperialismo” afirmou que: “Acredito que a ascensão do Brasil à categoria de potência é um processo irreversível e conflituoso.”(Zibechi, 2013 pág.18). Irreversível pois era um cenário único para o Brasil, com crise econômica nos países centrais e a economia e política interna estáveis, e conflituoso pois poderia um país periférico chegar tão alto assim no contexto internacional? Indagamos: o que mudou nesses anos? O Brasil manteve sua posição de protagonismo no Mercosul?

O período analisado, as primeiras décadas do século XXI, é marcado por uma grande complexidade no cenário internacional. Os Estados Unidos ainda preponderante em relação à América do Sul estava com parte da sua concentração em uma guerra - chamada por eles - contra o terror, com a fúria da vingança pelos atentados de 11 de setembro de 2001 e o desejo por domínio e petróleo. Mas logo essa atenção ganhou mais uma preocupação com a crise financeira que assolou o país em 2008.

1 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - millabomf@gmail.com - 0009-0008-6059-7757

2 Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - emersonguerra@ufrj.br - 0000-0002-3002-2281

Em uma entrevista, para o canal no youtube Novara Media³, em 2014, o geógrafo David Harvey explica que as crises financeiras no sistema capitalista não se findam, mas mudam geograficamente. Tal feito pode ser observado, na maior crise após a Segunda Guerra Mundial (Evans, 2011). A crise das bolhas imobiliárias, que iniciou nos Estados Unidos, alastrou-se ao mundo, chegando na Europa e na Ásia. Para o Brasil foi uma grande oportunidade, visto que com os países centrais focando sua atenção principal em sair da recessão e voltar a lucrar, também encaravam dificuldades de negociar no mercado internacional. O Brasil governado pelo presidente Lula (2002-2010), apresentava-se constantemente como um país seguro em relação ao desfavorável contexto internacional. Assim, o país obtinha possibilidades de ampliação em suas relações.

O enredo se altera rapidamente para o Brasil, nos anos seguintes o país passa viver a crise econômica, após constantes tentativas de evitá-la, o que desencadeia uma crise política. A insatisfação da burguesia com o desejo da direita de voltar a governar depois de muito tempo fora do comando do executivo, apresenta uma série de acusações de “pedalada fiscal” sobre a então Presidente Dilma⁴, que assume o governo como sucessora de Lula. O país estava como um “barril de pólvora”, com diversas manifestações públicas defendendo a saída ou a permanência da Presidenta. Em 2016, através de um golpe parlamentar, Dilma é retirada de seu cargo, seu vice Michel Temer assume a presidência do Brasil.

Os anos seguintes foram avassalados por um turbilhão político, econômico e social, com a crise na Venezuela e pressão internacional sobre o país, o empresário republicano Donald Trump venceu as eleições estadunidenses, sendo um grande representante de um movimento político de ascensão de grupos de extrema direita. Esse movimento chega ao Brasil fomentando a polarização política da sociedade. Essa polarização cresce e em 2018, Bolsonaro, sai vitorioso de um processo eleitoral agitado e manipulado por estratégias informacionais de propagação de fake news no país. Desde

3 Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=zizsxmydUQg&t=9s> acesso 03/2024

4 Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/processo-de-impeachment-de-dilma/noticia/2016/04/golpe-e-esconder-dos-brasileiros-que-o-pais-quebrou-diz-miguel-reale.html> acesso 03/2024

do governo Temer, que teve uma característica transitória, o Brasil não fez grandes esforços em suas relações internacionais, com a chegada do governo Bolsonaro isso foi mais notório, desde de políticas internacionais focadas em países com ideologias semelhantes, aproximando-se dos Estados Unidos (EUA). As relações externas de Bolsonaro foram marcadas por grandes escândalos, desde discussões em mídias sociais com o chefe de Estado Francês⁵, até uma acusação feita por um de seus filhos à China como responsável pela pandemia de Coronavírus⁶. A vizinha Argentina também entrou no ciclo ideológico de Bolsonaro sendo alvo de várias críticas do governo. Além disso, a crise sanitária de COVID-19, iniciada em 2020, deixou milhares de mortos, desempregados e impactos financeiros por todo o mundo.

Com o decorrer de acontecimentos citados anteriormente, crises políticas e econômicas dentro e fora do país, e um notório desgaste de suas relações internacionais. Este trabalho tem como objetivo analisar os fatos e ambiguidades da relação brasileira com o Mercosul, partindo também da ideia de um relacionamento dicotômico, dentro de contextos políticos antagônicos, começando em 2003, com início de governos com vieses mais progressista no Brasil, que teve duração de onze anos, passando por uma crise política em 2016, com impeachment da presidente Dilma Rousseff, integrando dois anos de governo Temer, no qual ocorre uma mudança ideológica no país que é findada a partir de 2018, com os quatro anos do governo de extrema-direita de Jair Messias Bolsonaro. O período analisado no trabalho, foi marcado por muitas modificações políticas dentro do Brasil, mudanças essas que refletiram também nas relações exteriores. Sendo assim sobrepõe-se a importância da realização de uma análise do contexto apresentado em diferenciados temas e disciplinas.

Como metodologia, esta pesquisa tem um caráter qualitativo e foi realizada com base no levantamento de referencial teórico, como artigos acadêmicos, livros e análise documental de material jornalístico. A pesquisa de material jornalístico, foi feita a partir de

5 Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/08/26/apos-comentario-de-bolsonaro-sobre-primeira-dama-francesa-macron-diz-esperar-que-brasileiros-tenham-presidente-que-se-comporte-a-altura.ghtml> acesso 03/2024

6 Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/11/24/embaixada-da-china-repudia-postagem-que-eduardo-bolsonaro-publicou-e-depois-apagou.ghtml> acesso em 03/2024

meios de comunicação dos países que compunham o bloco econômico⁷ e com recorte de tempo referido no trabalho. O material recolhido e analisado foi nas línguas espanhola e portuguesa, sempre previamente traduzido. Quanto ao recorte temporal como critério investigativo, é um estudo comparativo das características antagônicas dos governos brasileiros no período contemplado pela pesquisa. Nos critérios comparativos, serão analisados os processos de articulações políticas do Brasil perante ao bloco e os investimentos financeiros em ações práticas no âmbito do Mercosul.

Sendo assim, o objetivo deste trabalho foi investigar a relação do Estado brasileiro com o bloco econômico Mercosul, conforme seus interesses estratégicos de 2003-2022, analisar os investimentos brasileiros em ações práticas nos países do bloco, durante o recorte temporal citado, identificar os momentos de maior e menor movimentação do Mercosul e compreender a atuação e o protagonismo do Brasil perante ao Mercosul, em distintos governos dentro do período.

O artigo organiza-se da seguinte forma: o primeiro com os governos de esquerda, Lula e Dilma, o segundo momento, com transição de governos, será analisado o governo Temer e por último o governo de extrema-direita de Bolsonaro. O presente trabalho foi realizado com o objetivo de demonstrar como as posturas político-ideológicas assumidas pelos governos nacionais, especialmente aquelas dos sucessivos governos brasileiros, exercem papel fundamental para o entendimento de uma maior ou menor tendência à integração regional no Cone Sul.

Brasil e Mercosul: Desde a esquerda no poder, a direita golpista, até a extrema direita

Governo Lula (2003-2010)

Segundo o Decreto n° 350, de 21 de novembro de 1991⁸, foi promulgado na Constituição Federal Brasileira o Mercosul. Com o uso

7 Disponível em <https://elpais.com/america/> acesso 03/2024

8 Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm acesso 03/2024

dos artigos um e dois compreende-se de maneira sintética o que é o bloco, onde dizem assim:

ARTIGO 1: Os Estados Partes decidem constituir um Mercado Comum, que deverá esta estabelecido a 31 de dezembro de 1994, e que se denominará “Mercado Comum do Sul” (MERCOSUL). Este Mercado Comum implica: A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente; O estabelecimento de uma tarifa externa comum e a adoção de uma política comercial comum em relação a terceiros Estados agrupamento de Estados e a coordenação de posições em foros econômico-comerciais regionais e internacionais; A coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais entre os Estados Partes de comércio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetária, cambial e de capitais, de serviços, alfandegárias, de transporte e comunicações e outras que se acordem, a fim de assegurar condições adequadas de concorrência entre os Estados Partes, e o compromisso dos Estados Partes de harmonizar suas legislações, nas áreas pertinentes, para lograr o fortalecimento do processo de integração. ARTIGO 2: O Mercado Comum estará fundado na reciprocidade de direitos e obrigações entre os Estados Partes.

A política exterior brasileira tem um padrão diplomático comum, que se aproxima de alguns países e se distancia de outros: somos cordiais (Vidigal, 2010). Como isso, a percepção da palavra, quando avaliamos em um indivíduo a cordialidade, sabe-se que as características atribuídas à mesma são de gentileza e simpatia. Trazer esse adjetivo para realidade das relações internacionais do Brasil, explica o mesmo teoricamente. Historicamente, é notório que o Estado brasileiro segue uma especificação em assuntos internacionais, que caracteriza-se em assumir um tom diplomático e pacífico em suas estratégias e uma fala coloquial com os outros Estados, corroborando com Vidigal (2010) que diz:

A Chancelaria brasileira preza a competência técnica, o diálogo internacional e seus foros. No entanto, deve-se reconhecer que

tanto a diplomacia presidencial de Fernando Henrique Cardoso quanto o personalismo de Luís Inácio Lula da Silva buscaram o diálogo informal, as relações pessoais fluidas com grandes autoridades internacionais, o discurso diplomático simpático às causas sociais, ambientais e da paz (Vidigal, 2010, pág 37).

Sendo assim, faz com que o Brasil tenha parceria com países inimigos entre si, seja exemplo dos Estados Unidos e Irã - na qual o Estado brasileiro mantém relações diplomáticas e comerciais -, mesmo com passar de governos - como Vargas, um admirador de Hitler, mas uniu-se aos Aliados na 2ª Guerra Mundial - fazendo da autonomia uma importante vertente de suas alianças. Por fim, entendemos a continuidade neste âmbito essencial para o desenvolvimento econômico do país, corroborando com Mariano *et al.* (2021)

A ideia de autonomia na segunda metade dos anos 1980, e ainda para uma parte da sociedade e da alta burocracia do Estado nos anos 1990 e até o final do governo Lula, significou autonomia em relação ao mundo exterior, capacidade de decisão diante dos centros de poder internacional, viabilizando ao Brasil determinar suas escolhas (Mariano *et al.* 2021, pág. 17).

Com o Presidente Lula, não deu-se de maneira distinta, segundo Vidigal (2010) sua política externa foi elaborada através de três fundamentos: desenvolvimento, democracia e diversificação. Em um de seus discursos, no início de seu primeiro governo, o presidente destaca quais serão seus passos ao tocante de suas relações exteriores, como podemos ver de forma resumida, as intenções do Chefe de Estado:

As negociações na Alca, no Mercosul, junto à União Européia e nos foros multilaterais e bilaterais deveriam refletir a preocupação com a elevação da renda e a geração de empregos, traduzida na dinamização do comércio exterior, na obtenção de tecnologias avançadas e na busca de investimentos produtivos. As principais diretrizes da política exterior deveriam agir em favor da renda e de empregos para os brasileiros. Entre seus diversos objetivos foram destacados o combate ao protecionismo dos países desenvolvidos, a democratização das relações internacionais sem hegemonias de qualquer espécie e

a prioridade dada à América do Sul e ao Mercosul no sentido da construção da integração, com base em ideais democráticos e de justiça social (Lula da Silva, 2003 *apud* Vidgal, 2010).

A partir das informações acima destaca-se três pontos citados importantes para o desenvolvimento da análise: a) A prioridade dada ao Mercosul e as integrações regionais na América do Sul; b) O destaque para o caráter dos acordos e alianças, sendo eles multilaterais ou bilaterais, sugerindo assim que beneficiará também a República Federativa do Brasil; c) O foco principal em um desenvolvimento econômico nacional. Sendo assim, determina-se a prioridade do Mercosul dentro das relações estratégicas do governo do petista, além disso atenta-se também para negociações que contribuam para o desenvolvimento econômico do país. Inicia-se, assim, o plano estratégico brasileiro para tornar-se uma potência. A aproximação prioritária do Brasil com os países do Mercosul fazia parte do planejamento a longo prazo para projetar-se exponencialmente no contexto internacional (Zibechi, 2013).

Um dos principais projetos da integração regional na América do Sul deu-se com a iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana, o IIRSA. O projeto que teve seu início no final do governo de Fernando Henrique Cardoso, consiste em uma integração territorial, com planos para os setores de transporte, energia e comunicação entre os países da América do Sul - mesmo aqueles que não compõem o Mercosul, tendo o Brasil com um papel crucial em seu planejamento (Oliveira, 2010). Mesmo que a maioria dos projetos em que o Brasil se inseria não estivesse dentro do seu território, como demonstra a agenda prioritária a partir de 2005, o país participou de diversos delineamentos, principalmente no ramo de transportes, para criação de pontes e rodovias, que facilitariam o escoamento da carga para exportação no oceano pacífico, que é atrativo para comércio brasileiro (Oliveira, 2010). Por mais que a iniciativa contasse com todos os países sul americanos, o seu caráter integrativo funcionava como um adendo aos blocos econômicos do continente, em especial o Mercosul, corroborando com Oliveira (2010):

O projeto de Integração da Infra-estrutura Regional na América do Sul (IIRSA) pode promover mecanismos de complementaridade, aumentando a interdependência tanto entre os países da região, quanto entre os blocos MERCOSUL e Comunidade Andina. Tomando por exemplo o eixo Peru-Brasil-Bolívia, percebe-se como a formação de um eixo transnacional de desenvolvimento abarca subregiões brasileiras, peruanas e bolivianas, visando ao estabelecimento de uma rede produtiva, econômica e de energia entre países (Oliveira, 2010, pág. 260).

Salienta-se também a importância do relacionamento do Brasil com a Argentina, que durante o período proposto (2003- 2011) foi de relevante harmonia, sendo os mesmos os dois países mais expressivos do bloco ao tratar-se de política e economia, fazendo com que alguns autores pontuem como os principais responsáveis pelo rumo e orientação do Mercosul (Alexandre, Leite. 2007). A união dos governos de esquerda Lula - Kirchner, foi favorável para estreitar o relacionamento entre os dois países. Em 2003, logo no início do mandato de Lula, os dois respectivos presidentes assinaram o “Consenso de Buenos Aires” e enfatizaram em seu documento a importância do Mercosul na relação dos dois países, e também o engajamento dos mesmos ao bloco, onde foi dito:

Confirmamos nossa profunda convicção de que o Mercosul não é apenas um bloco comercial, mas um catalisador de valores, tradições e futuro compartilhados. Dessa forma, nossos governos estão trabalhando para fortalecê-lo por meio da melhora de suas instituições nos aspectos comerciais e políticos e da incorporação de novos países (Consenso de Buenos Aires, 2003 *apud* Briceño- Ruiz, 2021 pág. 64).

Em 2008, a BBC noticiou que o Brasil e Argentina “estariam a um passo da união monetária”⁹ o que significaria um grande avanço comercial entre os dois países e independência em relação ao dólar, mesmo com o vizinho brasileiro em recessão, o Brasil buscava sempre a aproximação. Outro acontecimento notável no Mercosul durante esse período, foi a criação do Banco Sul, por iniciativa

9 Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2008/06/080627_pressbrasilargentinamoeda_np acesso em 03/2024

Venezuelana, que teve seu início em 2009. No início da proposta o Brasil se mantivera cauteloso quanto ao seu apoio, visto que por ser um dos principais países os valores injetados no banco chegariam a U\$2,9 MILHÕES, semelhantemente a Argentina e Venezuela (Alexandre, Leite. 2007). Com o pensamento de uma integração regional e uma união aduaneira mais consolidada, esses dois projetos foram grandes progressos na época.

Tendo em vista a assimetria no desenvolvimento interno dos países sócios do bloco, em 2005 foi sancionado o FOCEM, que em síntese serviria como um espécie de fundo regional, em que a maior parte do valor iria para o Uruguai e o Paraguai (Oliveira, 2010). Como denominado em seu projeto “uma nova ferramenta para o desenvolvimento da integração regional” (Oliveira, 2010, pág 283). Pode-se compreender que tal projeto tinha o objetivo também de garantir a continuidade do bloco. Corroborando com Alexandre e Leite (2007):

O governo brasileiro também teve participação de peso na criação do Fundo de Convergência Institucional (Focem), cujos projetos prioritários voltaram-se para temas de interesse direto do Paraguai e do Uruguai. Os projetos-piloto foram discutidos ao longo do segundo semestre de 2006, durante a Presidência Pro Tempore do Brasil, e aprovados em janeiro de 2007 (Alexandre e Leite, 2007, pág 17).

Além disso, o Brasil teve alguns acordos com Paraguai e o Uruguai individualmente, como um projeto em seu primeiro governo o Presidente Lula prometeu inserir produtos dos dois respectivos países nas prateleiras dos comércios brasileiros, aumentando a interação comercial com os dois países (Alexandre e Leite, 2007). Vale a pena ressaltar que foi nesse período que outros países da América do Sul iniciaram seus processos de associação ao Mercosul, como o exemplo da Venezuela, que para sua associação ao bloco contou com grande apoio brasileiro, após a aproximação do país a ALBA (Alternativa Bolivariana Para Américas) (Meireles, 2021). As associações dos vizinhos sul americanos auxiliou na consolidação e fortificação do mesmo, validando com Alexandre e Leite (2007):

No que diz respeito ao desenvolvimento do eixo privilegiado da política externa do governo Lula, a América do Sul, a intensificação das relações no subcontinente foi promovida sem o comprometimento do Mercosul. De fato, no período analisado, todos os países sul-americanos tornaram-se membros associados do bloco — até então, essa condição era atribuída apenas a Bolívia e Chile — e, de modo complementar, os quatro países do Mercosul associaram-se à Comunidade Andina de Nações (CAN). Ainda em 2004, foi firmado o Acordo de Cooperação Mercosul-CAN... Como fatores importantes nesse movimento, destacam-se a adesão da Venezuela como membro pleno do Mercosul em julho de 2006, bem como a solicitação de ingresso pela Bolívia. Por fim, a criação da Comunidade Sul-Americana de Nações (Casa), em dezembro de 2004, assenta de forma mais permanente os laços que vinham sendo adotados desde 2000 (Alexandre e Leite, 2007, pág. 22).

Como pode-se observar na citação anterior, durante o governo Lula o Bloco Econômico estava bastante atuante em seu funcionamento, com o protagonismo brasileiro, os bancos nacionais, como BNDES, incentivaram empréstimos para obras de infraestrutura e criação de rodovias nos países vizinhos. Além disso, uma intensa agenda fora da América do Sul também fez parte da movimentação do Bloco, como dito novamente por Alexandre e Leite (2007):

Cumprir destacar que, ao buscar o fortalecimento de laços econômicos e institucionais com países do Sul, o Brasil não atuou de modo unilateral, mas sim como membro do Mercosul. Assim, pode-se dizer que o movimento político patrocinado pelo governo Lula assegurou dividendos ao bloco regional como um todo. As marcas mais claras dessa atuação estão nos acordos preferenciais de comércio firmados entre Mercosul e Índia, Mercosul e União Aduaneira da África Austral (Sacu, na sigla em inglês), além das negociações em andamento com Egito, Marrocos e Conselho de Cooperação do Golfo (CCG, que agrupa Bahrein, Kuwait, Catar, Omã, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos) (Alexandre e Leite, 2007, pág 23).

Durante os dois mandatos de Lula, o Mercosul manteve-se em notável atuação. Por mais que a agenda e o engajamento comercial também fosse uma prioridade, os governos de esquerda faziam com que a atenção do bloco também fosse voltada para fins sociais, o que pode ser visto em 2011 com a criação do Plano Estratégico de Ação Social do Mercosul, que traçava planejamentos para os setores de saúde, educação, cultura, além do incentivo às novas formas de economia, como agricultura familiar (Briceño-Ruiz, 2021). Outros projetos também fizeram parte da agenda, como o Acordo de Facilitação de Atividades Empresariais em 2004, o Regime de Integração de Processos Produtivos em 2005, e em 2008 foi criado o Grupo de Integração Produtiva, que tinha diversos objetivos como: “atingir uma maior associatividade entre as empresas do bloco e avançar em esquemas que vão além da integração comercial” (Briceño- Ruiz, 2021, pág 70), além de outras propostas, como melhorias na distribuição de insumos entre os países-membros, inserção das empresas do membros Mercosul ao mercado internacional, geração de empregos e entre outros (Briceño-Ruiz, 2021). Ainda em 2008, foi criado um Fundo de Apoio a Pequenas e Médias Empresas, além disso a revisão no Protocolo de Ushuaia em 2011, onde foram revistos os métodos para defesa da democracia (Briceño-Ruiz, 2021).

Como dito anteriormente, a integração regional, não obstante a movimentação do Mercosul, fazia parte do plano das relações exteriores do governo do petista, sendo então o Brasil o principal país do bloco e durante o governo Lula muito ativo e interessado nos projetos de inserção internacional, em grande parte os projetos anteriormente citados teve o protagonismo do Estado brasileiro, onde muitos deles foram feitos com o Brasil na presidência do mercosul. Com a aproximação com os vizinhos, outro fator acrescido foram as importações e exportações, como pode-ser visto no quadro a seguir:

Quadro 1 - Evolução comercial do Brasil com o Mercosul, em US.

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO
2001	6,374,455,028.00	7,097,533,535.00	-723,078,507.00
2002	3,318,675,277.00	5,666,699,560.00	-2,348,024,283.00
2003	5,684,309,729.00	5,803,914,573.00	711,960,484.00
2004	8,934,901,994.00	6,510,550,047.00	2,424,351,947.00
2005	11,746,011,414.00	7,138,124,160.00	4,607,887,254.00
2006	13,985,828,343.00	9,045,368,318.00	4,940,460,025.00
2007	17,353,576,477.00	11,702,271,761.00	5,651,304,716.00
2008	21,737,308,031.00	15,181,191,554.00	6,556,116,477.00
2009	15,828,946,773.00	13,311,262,257.00	2,517,684,516.00
2010	22,601,500,959.00	17,409,478,679.00	5,192,022,280.00
2011	27,852,507,305.00	20,120,506,833.00	7,732,000,472.00
2012	22,799,778,095.00	19,618,321,881.00	3,181,456,214.00
2013	24,683,811,842.00	19,974,662,524.00	4,709,149,318.00
2014	20,420,948,626.00	17,753,223,314.00	2,667,725,312.00
2015	18,000,230,773.00	13,063,651,914.00	4,936,578,859.00

FONTE: Silva, 2022 apud Secretaria de Comércio Exterior/ Ministério da Economia.

O aumento das importações e exportações pode ser observado mais efetivamente a partir de 2004, que foi o segundo ano do governo Lula, entrando em superávit e permanecendo assim até o governo Dilma. Seguindo com essa progressiva em 2008 e 2009, sendo esses respectivos anos de crise internacional, tendo seu recorde em 2011, atingindo US\$ 27.852 bilhões de exportações e US\$ 20.120 bilhões em importações.

Para Raúl Zibechi (2013), essa nova fase na política externa brasileira seria levada a uma nova fase da América do Sul, onde o mesmo declara: "...a hegemonia dos Estados Unidos tende a ser substituída pela do Brasil na América do Sul" (Zibechi, 2013. pág 20). Para os vizinhos sul americanos, essa interação nem sempre foi vista com empenho, as obras de infraestrutura realizadas por empresas - estatais ou privadas - brasileiras nos países vizinhos, entre outras formas de se entrar nesses países, como a expansão

da JBS, foi percebido como uma maneira de colonização por parte do governo brasileiro¹⁰. Zibechi (2013) discorre, sobre a dificuldade dos países da América do Sul em enxergarem o Brasil como um opressor pela semelhança cultural, proximidade física e apoio por governos de esquerda, corroborando com o mesmo, que diz:

As semelhanças culturais tendem a diluir a consciência da opressão. O colonialismo é, por definição, algo alheio, estranho à sociedade colonizada. A diferença e o caráter alheio facilitam uma percepção rápida da opressão. Pelo contrário, a relativa proximidade cultural entre os grupos dirigentes, mas também entre os setores populares dos países da região, além da existência de projetos de integração (Mercosul, Unasul e Celac) tendem a diminuir a conflitividade e a consciência do nascimento de novos poderes e alianças. Muitos movimentos sociais da região e quase a totalidade das suas bases ainda têm dificuldades para visualizar os dirigentes históricos do PT, como Lula, e a cúpula CUT como parte dos novos poderes opressivos e exploradores (Zibechi, 2013, pág. 22).

A opressão pode ser observada de diferentes formas, sendo elas dentro das obras de infraestrutura, como exemplo a criação de uma rodovia na Bolívia que causou danos à população indígena que vivia na região, ou até mesmo econômica. Concordando novamente com Zibechi (2013):

Em alguns países pequenos, o Brasil controla a economia, o sistema bancário, às empresas, parte do Estado mediante os impostos que pagam suas empresas e mesmo alguns movimentos sociais por meio do financiamento de fóruns sociais que nunca discutem o expansionismo brasileiro (Zibechi, 2013, pág. 22).

Em uma entrevista para a Folha de São Paulo, em 2014¹¹, o então presidente do Uruguai, Pepe Mujica, discorre sobre a política que o Brasil vinha fazendo até o presente momento. Ao ser indagado

10 Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/mundo/expansao-brasileira-e-considerada-imperialista-por-alguns-vizinhos/> acesso 03/2024

11 Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2014/07/19/apesar-de-vies-imperialista-brasil-precisa-dos-vizinhos.htm> acesso 03/2024

pelo jornalista e entrevistador sobre o sentimento que ocorria na América Latina em geral de que o Brasil era um país com interesses imperialistas, o presidente comenta que isso é “o resultado do flerte com nacionalismo”, além disso o presidente reafirma o que já foi falado neste ensaio, que para chegar aos resultados esperados internacionalmente, o estado brasileiro necessita de seus vizinhos sul americanos. Com isso, compreende-se as multivisões sobre a política externa brasileira executada, que perdurou também com a sucessora de Lula, a primeira presidenta mulher da República Federativa do Brasil: Dilma Rousseff.

Governo Dilma (2011-2016)

Escolhida para ser sucessora do presidente Lula, a também peitista, estreou como um marco na política brasileira sendo a primeira mulher a assumir como presidenta do executivo. Em seu livreto de campanha “Os 13 compromissos programáticos de Dilma Rousseff para debate da sociedade brasileira” (2010), atenta-se para o caráter contínuo do governo da mesma, onde profere que deseja “...aprofundar a mudança do Brasil, que se iniciou em 2003” (Rousseff, 2010). Tais ideias demonstravam que seu governo teria uma semelhança política a de Lula, o que não seria diferente em sua diplomacia. Quanto às relações exteriores, Dilma discorre mais uma vez sobre o que já havia sido realizado anteriormente, no qual enuncia:

A política externa do governo Dilma dará ênfase especial aos processos de integração sul-americana e latino-americana, à cooperação Sul-Sul (Bric, Ibas) e à solidariedade com os países pobres e em desenvolvimento. Nossas parcerias tradicionais serão preservadas e ampliadas. A política externa será instrumento importante para o aumento e diversificação geográfica de nosso comércio exterior e para a expansão de nossos investimentos e iniciativas de complementação produtiva (Dilma, 2010, pág. 17).

Novamente os vizinhos do Sul aparecem como agenda prioritária para as relações exteriores do Estado brasileiro, mesmo que após eleita Dilma não tenha realizado avanços significativos na diplomacia sul americana. Comparado ao governo anterior, a maioria

de suas ações em seu primeiro governo foram sobre a efetivação de projetos que já estavam sendo articulados anteriormente (Leite e Bezerra, 2017). Usualmente a característica das negociações de Dilma com Mercosul são relacionadas ao seu perfil de liderança, para Lyra (2018), Ricupero (2017) e Silva (2020) a presidenta apresentava uma dificuldade de ser ativa e ativa e uma “timidez” em suas relações exteriores (Silva, 2020). Dado os fatos, pode-se analisar se acaso Lula da Silva julga-se agir conforme Dilma, provavelmente seria chamado de cauteloso, disponha-se do fato de uma figura feminina ter suas habilidades de liderança questionada.

Um dos grandes feitos de Dilma, foi a proatividade em relação ao acordo comercial do Mercosul com a União Europeia, a presidenta assumiu uma posição agenciadora ao cobrar um posicionamento dos europeus (Él País, 2015). Com os vizinhos argentinos arredios para fechamento do acordo, Dilma articulou com dois blocos e “pediu paciência aos europeus com relação à situação da Argentina” (Neto, 2017. pág. 130), mesmo que o acordo não tenha sido assinado ou sancionado durante seu governo, sua participação foi notável para o avanço. Internacionalmente, o Mercosul teve outras interações, dentre outras um marco relevante foi o reconhecimento do Estado Palestino, reafirmando com Neto (2017):

Na parte comercial externa, foram iniciadas negociações do bloco com a Associação Europeia de Livre Comércio (AELC), Japão, Canadá, Austrália, Nova Zelândia, a Aliança Bolivariana para os Povos de Nossa América – Tratado de Comércio dos Povos (Alba-TCP) e a Comunidade do Caribe (Caricom). Contudo, o único acordo de preferências comerciais firmado no período foi com a Autoridade Palestina – o que significou mais um gesto político, uma vez que todos os membros do Mercosul passaram a reconhecer formalmente o Estado Palestino em bloco (Neto, 2017, pág. 124).

A suspensão do Paraguai, que foi ocasionada pelo impeachment do então presidente Fernando Lugo, foi considerada uma quebra da ordem democrática pelo Mercosul segundo o Protocolo de Ushuaia II (Neto, 2017. Briceño-Ruiz, 2021), no mesmo dia do anúncio do embargo, a cúpula dos chefes dos estados membro no-

ticiou a entrada da Venezuela como membro no bloco, em 2012¹², a entrada efetiva da Venezuela no bloco estava atrasada desde de 2006 por impasses com Paraguai (Briceño-Ruiz, 2021).

Dentre os acontecimentos ocorridos dentro do recorte temporal do governo Rousseff, o Mercosul continua com seu cunho social, de parte influenciado pela presidenta de esquerda, com a criação de programas de pesquisa e investimento em educação (Neto, 2017). Além disso, Dilma articulou a criação de um novo cargo dentro do bloco: Alto Representante Geral do Mercosul (ARGM) (Neto, 2017). O primeiro mandato foi assumido por Guimarães - ex -secretário geral do ministério das relações exteriores de Lula - que, em sua saída expôs suas insatisfações com o rumo e o modelo organizacional do bloco, validando novamente com Neto (2017). As críticas de Samuel Pinheiro Guimarães em 2012 eram:

Entre eles, merecem ser assinaladas as seguintes críticas presentes na carta: as cúpulas presidenciais com periodização semestral são consideradas insuficientes para a construção da aproximação política e econômica necessária para enfrentar a crise internacional –e sugere trimestrais; a persistência das assimetrias estruturais entre os membros deve ser enfrentada com mais empenho e, para tanto, é necessário prover mais recursos para financiar os projetos do Focem; o orçamento da Secretaria Administrativa do bloco em Montevideu deve ser aumentado, e é fundamental que o Brasil, por possuir a maior economia, tome a dianteira e aplique mais recursos que os demais membros para sua manutenção (atualmente as contribuições são divididas igualmente) (Neto, 2017, pág. 120).

Quanto às atividades do FOCEM, poucas novas atividades foram desenvolvidos, porém foram dadas continuidades aos projetos previamente existentes com dados apontados no *Anuario de la Integración Regional de América Latina y el Caribe*, (v. 14, 2017) os investimentos feitos pelo FOCEM nos anos de 2011, 2012 e 2016 foram em demasia abaixo do proposto, ademais crise financeira e política no Brasil, no ano de 2015 e 2016 não contou com novas programações dentro do FOCEM (Neto, 2017).

12 Disponível em <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/06/mercosul-suspende-paraguai-e-anuncia-adesao-da-venezuela.html> acesso 03/2024

Durante o seu processo de impeachment, Dilma contactou o Mercosul para que pudesse ser acionado o Protocolo de Ushuaia, alegando a defesa da democracia no estado brasileiro, sem retorno esperado do mesmo (Vieira, *et al.* 2016). A política externa de Dilma perante ao Mercosul, obteve um caráter mais continuísta em relação às ações de Lula, no segundo mandato a presidente estava concentrada nas questões internas de um país em crise econômica, lutando contra a pressão da elite em meio a um golpe. Em 2016, a primeira mulher a assumir o mais alto cargo na política brasileira, sofre o golpe parlamentar e é deposta de seu governo, com a pressão popular contra o governo petista, interrompendo assim essa era da esquerda no governo do Estado brasileiro. No período seguinte a política se transforma no país, não sendo diferente nas relações com outros países e agendas prioritárias, inicia-se um período diferente do visto anteriormente em relação ao Mercosul, por parte do governo brasileiro.

Governo Temer (2016-2018)

A mudança do espectro político no governo brasileiro, desencadeou mudanças em sua diplomacia. Desde quando assumiu o executivo, Temer encontrou um contexto internacional relativamente diferente de Lula em seu segundo mandato e um contexto interno diferente de Dilma em seu primeiro mandato. Internacionalmente, os países centrais já haviam saído da recessão e estavam em crescimento econômico¹³, outrora internamente o Brasil encontrava-se em crise econômica¹⁴. Possivelmente, esses fatores foram um dos motivos da virada nas relações diplomáticas brasileiras, mas destaca-se também o cunho ideológico.

Das principais mudanças em relação aos governos anteriores, além da situação interna ter demandado a atenção do Chefe do Executivo durante o seu curto governo. Temer tem uma característica distinta dos governos anteriores na escolha de seu ministro, nomeando José Serra, sem experiência diplomática - diferente

13 Disponível em https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/29/economia/1514561775_898430.html acesso 03/2024

14 Disponível em <https://g1.globo.com/economia/noticia/brasil-enfrenta-pior-crise-ja-registrada-poucos-anos-apos-um-boom-economico.ghtml> acesso 03/2024

de Dilma e Lula -, simplesmente por articulação política perante ao congresso (Oliveira, 2018). Além disso, a ideia de Serra de uma política exterior dissipada de cunho ideológico, afasta o Brasil de países aliados, em especial a Venezuela (Oliveira, 2018) (Da Silva Azeredo, 2018).

Tendo em mente as informações acima, analisa que o Mercosul não ficou de fora dessas mudanças. Em um de seus discursos, a petista Gleisi Hoffmann acusa Michel Temer de colocar o Mercosul em risco com a sua política conservadora¹⁵. Um dos principais aportes da integração regional na América do Sul é o IIRSA. Com protagonismo brasileiro, o país tornou-se um dos principais investidores através dos seus bancos nacionais, porém durante o período do governo Temer, não houve investimento por parte do BNDES para obras de infraestrutura na América do Sul (Junqueira, et al 2020). Ademais, o presidente defendia que o acordo do Mercosul com a União Europeia fosse assinado¹⁶.

Dentre os fatores anteriormente citados sobre as características diplomáticas e de seu governo efêmero, o Mercosul não entrou na predileção de Temer. Tendo em vista as informações acima, não foi possível localizar significativos avanços ou esforços do governo brasileiro pela integração regional. Após o governo de Michel Temer, cresce a popularidade da direita brasileira no país e a mudança de espectro político totaliza-se na eleição do presidente de extrema-direita, Jair Messias Bolsonaro.

Governo Bolsonaro (2019-2022)

Se fossemos resumir a política externa de Bolsonaro em um simples evento, apresenta-se o fato de que o ex-presidente prestou continência a bandeira dos Estados Unidos, tal ato simbolizava uma nova fase do Brasil a uma diplomacia voltada a alguns países como Estados Unidos e Israel, que foi o ponto central da política externa de Bolsonaro (Rodrigues Lima et al, 2023. Pires e Conssul, 2021). O envolvimento com os Estados Unidos não era somente

15 Disponível em <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/07/07/gleisi-hoffmann-acusa-o-governo-temer-de-colocar-o-mercosul-em-risco> acesso 03/2024

16 Disponível em <https://g1.globo.com/politica/noticia/no-paraguai-temer-defende-acordos-do-mercosul-com-uniao-europeia-e-alianca-do-pacifico.ghtml> acesso 03/2024

simbólico ou apenas um ponto nos discursos do presidente, contava com ações e esforços do mesmo. Corroborando Rodrigues Lima et al (2023, *apud* Rodrigues, 2020):

Para ilustrar sua afirmação, a socióloga destaca alguns fatos emblemáticos desse alinhamento com os EUA: o caso da Embraer, a entrega da base de Alcântara, a indicação de Gerald Brant para assumir cargo no Itamaraty, o caso do Brigadeiro David Almeida Alcoforado – cedido ao Comando Sul das Forças Armadas norte-americanas, a defesa da mudança da capital de Israel para Jerusalém, o desmatamento da Amazônia e a liberação desenfreada de agrotóxicos, dentre outros (Rodrigues, 2020. pág. 234, 2023).

Se por um lado os EUA eram constantemente venerados pelo presidente, antes mesmo de sua eleição, o então candidato já proferia críticas ao Mercosul. Em um post em uma de suas mídias sociais, em agosto de 2017, Bolsonaro diz: “Precisamos nos livrar das amarras do Mercosul e partir para o bilateralismo. O Brasil tem autonomia para fazer comércio com o mundo todo!” (Bolsonaro, 2017)¹⁷. Após eleito, foi ainda mais evidenciado as relações que o presidente resolveria manter com o bloco. Quando Alberto Fernandez, candidato de esquerda e apoiador de Lula ganha as eleições na Argentina, além de promover duras críticas ao novo presidente argentino, chamando-o de “bandido da esquerda”¹⁸, Bolsonaro ameaça a retirada do Brasil do Mercosul. Ademais, quando, em 2018, o ministro da economia Paulo Guedes é questionado sobre o Mercosul, o mesmo responde: “O Mercosul não é prioridade. Não, não é prioridade” (Guedes, 2018). A Venezuela também entra no ciclo de ataques do presidente desde de sua candidatura, um de seus filhos, Eduardo Bolsonaro, defende a intervenção militar pelo Brasil no vizinho venezuelano, mas logo volta atrás em relação a sua fala.¹⁹

Na “Mensagem ao Congresso Nacional” em 2020 o presidente cita o Mercosul nos autos e atribui que a característica central

17 Disponível em <https://twitter.com/jairbolsonaro/status/901143413587890176> acesso 03/2024

18 Disponível em <https://veja.abril.com.br/mundo/bolsonaro-chama-fernandez-e-cristina-kirchner-de-bandidos-de-esquerda> acesso 03/2024

19 Disponível em <https://oglobo.globo.com/mundo/eduardo-bolsonaro-descarta-intervencao-na-venezuela-fois-guerra-custa-caro-23638440> acesso 03/2024

para o mesmo em seu governo será de cunho comercial (Granato e Uberti, 2022). Atenta-se para os esforços do governo com o acordo comercial Mercosul com a União Europeia, os esforços valerem pois o acordo foi assinado, porém alguns impasses no texto ainda atrapalham a sanção. Dentro desse fatores, o presidente declara:

Como se percebe, novamente o MERCOSUL é trazido enquanto ferramenta estratégica para inserção na economia mundial. Entendimento que é corroborado na subseção “Perspectivas”: no segundo semestre de 2019, o Brasil assumiria a presidência pro-tempore do MERCOSUL. Nesse contexto, afirma-se que o país iria “realizar uma revisão do bloco para garantir que atenda aos objetivos econômicos de seus integrantes (Bolsonaro, 2019b, *apud* Granato e Uberti, 2022, pág. 116).

Durante o seu governo, Bolsonaro diminuiu o tom ofensivo ao bloco e aumenta as falas de viés diplomático, ainda assim não sendo suficiente para que o Brasil retorne ao protagonismo, mas também não sendo essa a aspiração do ex-presidente. Sendo assim, o então presidente declara em uma reunião da cúpula do Mercosul em 2020, o desejo que as diferenças dos países membros sejam deixadas de lado e que haja um enfoque na integração (Pires e Conssul, 2021 *apud* Mazui, 2020).

Com a crise do Coronavírus, a iminência de uma crise econômica no país devido a pandemia, a metade final do mandato de Bolsonaro foi voltada a resolver os conflitos internos de seu país e governo após ter mudado de ministro da saúde quatro vezes durante uma crise sanitária mundial.²⁰ Quanto ao Mercosul, foram disponibilizados mais de U\$16 milhões, através do FOCEM, para o enfrentamento da pandemia, sendo desses U\$1,3 milhões a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz) no Rio de Janeiro, sendo aprovado por todos os países membros (Min. Relações Exteriores e Min. da Economia, 2020).²¹

20 Disponível <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2021/03/15/mandetta-teich-pazuello-e-queiroga-os-4-ministros-da-saude-da-pandemia.htm#:~:text=Luiz%20Henrique%20Mandetta%20e%20Nelson,centr%C3%A3o%2C%20segundo%20apurado%20pelo%20UOL>. acesso 03/2024

21 Disponível em https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/2020/nota-conjunta-do-ministerio-das-relacoes-exteriores-e-do-ministerio-da-economia-iniciativa-do-mercosul-no-combate-ao-novo-coronavirus acesso 03/2024

Para finalizar o presente tópico, é importante mencionar as diferenciações nas informações desenvolvidas expostas sobre quatro governos distintivos da República Federativa do Brasil, tal característica análoga dá-se pelo fato da ausência de informações localizadas sobre as ações brasileiras nos governos Temer e Bolsonaro, sendo isso o ponto que levará a discussão final de nossa análise. A seguir, é possível observar algumas dessas mudanças através do Quadro 2.

Quadro 2 - Alterações na Política Externa (2003- 2022).

Temas relevantes para a política externa	Governo Lula da Silva	Governo Dilma Rousseff	Governo Michel Temer	Governo Bolsonaro
Participação na política externa	Participação ativa. Seu modelo de política externa era considerado uma das bandeiras de seu governo.	Participação discreta. Dava prosseguimento às diretrizes de seu antecessor, porém, sem o mesmo interesse e disposição para intervir diretamente em assuntos internacionais.	Deu novos traços à política externa brasileira. Contudo, são raras as vezes em que aborda o assunto, tendo em vista os problemas domésticos que requerem sua atenção.	Maior modificação nas relações exteriores. Afastando-se de países latinos e maior alinhamento com os EUA.
Delegação do cargo de ministro das Relações Exteriores	Delegado a um ministro de carreira diplomática. (Celso Amorim)	Delegado a ministros de carreira diplomática. (Antônio Patriota, Luiz Alberto Figueiredo e Mauro Vieira)	Delegados a políticos de fora da carreira diplomática (José Serra e Aloysio Nunes).	Escolha de um ministro com carreira diplomática (Ernesto Araújo).
Relações com a Venezuela	Embora houvessem discordâncias sobre o modelo de integração regional, havia uma relação próxima com consideráveis objetivos em comum	A proximidade foi mantida.	A relação se tornou conturbada. Nesse período o país foi suspenso do Mercosul por conta de rupturas democráticas, além de ter ocorrido a declaração recíproca de persona non grata aos embaixadores dos dois países.	A relação continuou conturbada. Juan Guaidó era reconhecido como presidente interino da Venezuela e o então presidente, Nicolás Maduro era criticado.
Participação nas Organizações Internacionais	Com a ONU, buscou com afinco a reforma de seu do Conselho de Segurança, visando sua inclusão. A OMC também constituía um campo de ação fundamental para as pretensões brasileiras.	Manteve as diretrizes do antecessor, porém sem a mesma disposição para defendê-las em seus âmbitos. As contribuições com a ONU acumularam atrasos consideráveis, colocando em risco a participação efetiva do país na organização.	Criticado por não adotar políticas assertivas contra o desmatamento e violações de direitos humanos. Passou a atribuir menor importância à OMC, alegando que a mesma teve sua relevância diminuída.	Constante ataque a organizações que defendem a preservação da Amazônia, ou assuntos relacionados ao meio ambiente. Diminuiu a relevância da OMC.

Fonte: Oliveira, 2018.

Considerações finais

O presente trabalho está pautado no campo da geografia política, e como dito por Castro (2005) a geopolítica é um campo de ação, esse campo apontado foi o das relações estratégicas do Brasil com o Mercosul durante os anos de 2003 a 2022. Sendo assim, analisamos a partir das ações dos governos brasileiros no recorte temporal com o Mercosul, para contextualizar a posição de protagonista do Estado brasileiro.

No governo de Lula (2003-2010), os vizinhos sul americanos foram colocados como prioridade no plano de governo, nesse período o Brasil consolidou-se como líder na América do Sul e principal país do Mercosul, com o fim do governo de Lula, por mais que o Partido dos Trabalhadores desejasse, o governo de Dilma não teve a mesma expressão. Segundo Mariano *et al.* (2021) *apud*. Almeida (2017) “a importância do Brasil no mundo em comparação com os dez anos anteriores, antes vista por 97% dos líderes como mais importante, e que passou para 62,5%,” (Mariano *et al.* 2021 *apud*. Almeida 2017, pág. 44.) comparado com o período de 2010-2011. Se Dilma, que tinha como norteadora as ações de Lula, não se movimentou bem, com Temer e Bolsonaro, a perspectiva foi efetivamente diferente.

O conceito de autonomia altera-se de governo para governo (Mariano *et al.* 2021 *apud* Fonseca Júnior, 1998), para Lula a autonomia vinha na diversificação dos seus parceiros, já para Bolsonaro vinha vincular-se a países com maior desenvolvimento econômico. Cada presidente agiu como se aguardava dentro de seu espectro político, sendo Bolsonaro mais enérgico e ofensivo em suas falas quando se tratava dos vizinhos do sul. Tais ações do presidente Bolsonaro alteraram a posição do Brasil perante ao Mercosul. Um dos vieses da integração lulista era o financiamento de obras de infraestrutura em países com menor capital através de empresas brasileiras, sendo o governo de Lula um grande articulador e apoiador do IIRSA, ou seja, para Lula a autonomia se manifestava com o protagonismo brasileiro nas políticas internacionais. Já Bolsonaro, ainda em sua campanha, criticou tais ações do ex-presidente. Com isso, observa-se a mudança nas dinâmicas de um país que dife-

rentes governos podem ocasionar. Como foi nas relações exteriores brasileira, a postura adotada pelos presidentes alterou a dinâmica diplomática, sendo assim nota-se uma característica mutável nos procedimentos e articulações nacionais a condizer com o governo vigente em cada período, isto é, procede de qual indivíduo e ideologia está no comando do país a intencionalidade e interesses de suas ações e relações.

Com isso, apontamos que o período analisado demonstrou um momento de retrocesso no Brasil com a ascensão da extrema direita, sendo isso em diversas áreas, como na educação, na ciência e em políticas públicas e sociais, e como visto neste trabalho, nas relações exteriores. O Mercosul e seus países membros são uma importante aliança política e econômica para o país, contudo foram comprometidos em suas relações durante o período Temer e Bolsonaro.

Por fim, como dito anteriormente, as informações acima procuram pontuar como executou-se as relações brasileiras perante ao Mercosul, no período analisado. Durante o governo Lula foi possível encontrar diversas informações sobre a atuação do mesmo e dados que comprovam a atuação do país no Bloco, por mais que houvesse mudanças, Dilma tratava o Mercosul como prioridade em suas relações exteriores. Dentre os presidentes, Temer foi o único que não foi eleito diretamente nas urnas, então não teve sua intencionalidade previamente revelada e durante seu curto governo também não fez consideráveis investimentos no bloco - não sendo eles necessariamente financeiros. Com a chegada de Bolsonaro no planalto, o Mercosul já era duramente criticado e não fazia parte da ambição Bolsonarista assumir o papel protagonismo do mesmo, para que o bloco tivesse maior movimentação.

Possivelmente, haja outros elementos que fizeram com que alguns presidentes se interessassem mais ou menos para a integração regional, mas a presente análise alcançou a resposta de sua indagação inicial. O país que Raúl Zibechi (2013) apresenta como uma potência na América do Sul, sendo chamado até de imperialista, abandonou sua posição de liderança e influência no Mercado Comum do Sul. Consideramos, portanto, que a configuração do campo político estatal é fundamental no direcionamento

das ações e construções políticas em outras escalas interestatais. A descontinuidade das relações de cooperação e de atuação do Estado brasileiro nos blocos econômicos que participa é um campo de estudos fértil cujas análises são relevantes para avançarmos na compreensão das relações entre política, economia e relações internacionais.

Referências bibliográficas

- ALEXANDRE, Cristina Vieira Machado; LEITE, Iara Costa. **O Primeiro Governo Lula e o Mercosul: iniciativas intra e extra-regionais**. Oikos, v. 6, n. 1, 2007.
- BRICEÑO-RUIZ, José. **O auge e a crise do “Novo Mercosul” no período pós-hegemônico (2003-2016)**. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, p. 55-86, 2021.
- CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições**. 1. ed. [S. l.]: Bertrand Brasil, 2005. 304 p.
- DA SILVA AZEREDO, Stella Bonifácio. **Política Externa do governo Temer: uma ameaça ao desempenho do Brasil no jogo político internacional**. O Cosmopolítico, v. 5, n. 1, p. 112-116, 2018.
- EVANS, Trevor. **Cinco explicações para a crise financeira internacional**. Revista Tempo Do Mundo, 3(1), 9-30. Recuperado de <https://www.ipea.gov.br/revistas/index.php/rtm/article/view/103> 2011.
- GRANATO, Leonardo; UBERTI, Guilherme Bratz. **Mercosul e regionalismo aberto nos governos Temer e Bolsonaro: uma análise dos planos nacionais de desenvolvimento**. Revista Aportes para la Integración Latinoamericana, n. 46, p. 041-041, 2022.
- JUNQUEIRA, Cairo Gabriel Borges; NEVES, Bárbara Carvalho; DE SOUZA, Lucas Eduardo Silveira. **Regionalismo Sul-Americano Nos Anos 2020: O Que Esperar Em Meio Às Instabilidades Políticas?**. Revista Tempo do Mundo, n. 23, p. 93-122, 2020.
- LEITE, Alexandre Cesar Cunha; BEZERRA, Vinicius Araújo. **O Mercosul no discurso diplomático do primeiro governo Dilma (2011-2014) no contexto bilateral**. Sociedade e Cultura, v. 20, n. 1, p. 227-245, 2017.
- MARIANO, Marcelo Passini; RAMANZINI JÚNIOR, Haroldo; VIGEVANI, Tullo. **O Brasil e o Mercosul: atores domésticos e oscilações da política externa nos últimos 30 anos**. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, p. 15-54, 2021.
- MEIRELES, Kelly Fernandes. **O Mercosul na política externa brasileira do Governo Lula**. Conexões Internacionais, v. 2, n. 1, 2021.
- OLIVEIRA, Antonio Eduardo Alves de. **Blocos regionais e desenvolvimento: União Europeia e Mercado Comum do Sul**. Editora UFRB 2010.
- OLIVEIRA, César Augusto Tavares. **A política externa do governo Temer: caracte-**

terísticas e oportunidades de uma política pública negligenciada. *Fronteira: revista de iniciação científica em Relações Internacionais*, v. 17, n. 34, p. 296-309, 2018.

PIRES, Victor Domingues Ventura; COSSUL, Naiane Inez. **O Futuro do Mercosul: Uma análise conjuntural a partir dos governos de Bolsonaro e Fernández**. *Revista InterAção*, v. 12, n. 1, p. 95-110, 2021.

ROUSSEFF, Dilma. **Os 13 compromissos programáticos de Dilma Rousseff para debate na sociedade brasileira**. Brasil, 2010.

RODRIGUES LIMA, K. R.; LIMA FERREIRA, E.; GOMES DA SILVA, P. A. **A política externa no governo Bolsonaro: autonomia ou alinhamento aos EUA?**. *Cadernos do GPOS SHE On-line*, [S. l.], v. 7, n. 1, 2023

SERBIN, Andrés et al. **América Latina y el Caribe: una compleja transición. América Latina y el Caribe: una compleja transición**, p. 4. *Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales*, 2017.

VIDIGAL, Carlos. **Brasil: potência cordial? A diplomacia brasileira no início do século XXI**. *RECIIS - Revista Eletrônica de Comunicação, Informação e Inovação em Saúde*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 36-45, mar. 2010.

VIEIRA, José Ribas; LEGALE, Siddharta; RESENDE, Ranieri Lima. **A internacionalização do impeachment, o Mercosul e a cláusula democrática**. JOTA, 2016

ZIBECHI, Raúl. **Brasil potência: entre a integração regional e um novo imperialismo**. Consequência, 2012.

A infraestrutura produtiva na América Latina e Caribe e a atuação de atores extrarregionais: uma introdução

Claudete de Castro Silva Vitte¹

Introdução

A infraestrutura é importante estruturadora do território. Implantar e modernizar infraestrutura produtiva é incorporar conteúdo aos territórios, que se transformam na dinâmica da formação territorial e são resultados de escolhas políticas.

Sua implantação apresenta um caráter transcendental já que a partir da fase de projeto e especialmente com a implantação de redes técnicas impactos muito significativos no território podem ser provocados, com consequências muitas vezes diferentes do que se poderia esperar.

Neste trabalho foram abordados brevemente três iniciativas de participação em projetos, obras e financiamentos de infraestrutura produtiva no subcontinente latino-americano e caribenho de três importantes atores extrarregionais: China, EUA e União Europeia, em uma possível competição de iniciativas na área de infraestrutura produtiva que podem ser consideradas, de modo estrito, como uma ferramenta geopolítica, de influência internacional.

Sendo assim, o objetivo foi fazer breve análise sobre algumas iniciativas de financiamento, implantação e modernização de infraestrutura em toda a América Latina e Caribe que são lideradas por países e blocos fora da região, destacando-se a OBOR (*One Belt, One Road*) da China; também foi brevemente analisada a iniciativa norte-americana nomeada de B3W (*Build Back Better World*) para investimentos em infraestrutura em países estrangeiros, em evidente competição com a OBOR chinesa e, finalmente, o plano europeu *Global Gateway*.

1 Universidade Estadual de Campinas – Unicamp/DGEO/PPGGeo - claudete@unicamp.br - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0023-5120>

Este trabalho se justifica porque a disputa pelo protagonismo geopolítico global está ficando cada vez mais acirrada e procuramos observar uma possível competição de iniciativas na área de infraestrutura produtiva que podem ser consideradas, de modo estrito, como uma ferramenta geopolítica, de influência internacional nas políticas externas de países e regiões protagonistas.

Ele teve caráter exploratório, constituindo-se em um esforço de síntese e análise sobre a questão da infraestrutura produtiva da América Latina e Caribe, por meio de financiamentos, projetos e obras de implantação e modernização de redes de transporte, observando as principais contribuições analíticas que têm moldado os debates acadêmicos e práticas políticas de diversos atores envolvidos na implantação e modernização da infraestrutura na região multiestatal América Latina e Caribe.

A metodologia de pesquisa empregada envolveu fundamentalmente levantamento teórico-bibliográfico, bem como histórico-analítico acerca deste tema atinente à pauta de pesquisa da geografia das relações internacionais.

Foi efetuado o exame de materiais de natureza diversa, entre os quais se buscou interpretações novas ou complementares, constituindo-se em uma pesquisa de revisão, com uso de dados e informações de fontes secundárias.

Foram feitos levantamentos em livros, teses, periódicos especializados, na imprensa, consultas em páginas eletrônicas de fontes documentais diversas, em busca de dados e informações, tais como revistas eletrônicas, blogs, sítios eletrônicos, *think tanks* e outros, sendo este artigo parte de um relatório, a ser submetido ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico).

Sendo assim, iniciamos o artigo pelas duas iniciativas extrarregionais mais recentes e menos bem delimitadas, a norte-americana B3W (*Build Back Better World*), seguida da europeia *Global Gateway*. A iniciativa mais antiga, a chinesa OBOR (*One Belt, One Road*), será tratada por último.

Espera-se ter contribuído no entendimento dos principais atores extrarregionais atuantes e interessados no financiamento e modernização da infraestrutura produtiva da América Latina e Caribe.

O Projeto *Global Gateway* (União Europeia): uma resposta europeia à China?

O projeto *Global Gateway*, lançado em dezembro de 2021, é visto por muitos como uma resposta europeia à expansão chinesa conhecida como *One Belt One Road*. Também é entendida como uma “tentativa de retomada do poder geopolítico e da influência sobre os produtores de matéria prima e mercados para exportação” mundo afora. (Atlas Report, 2021)

Segundo o *Euronews* (2021), portanto por uma perspectiva europeia, esta iniciativa almeja oferecer uma alternativa às necessidades de modernização de infraestrutura em países pobres (Euronews, 2021), bem como buscar reafirmar-se como um protagonista nas relações internacionais. (Atlas Report, 2021)

De acordo com Bárbara Neves (2022), a União Europeia (UE), alinhada com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para 2030 e com os compromissos dos líderes do grupo G7², a investirá 300 bilhões de euros até 2027 nas seguintes áreas: 1. setor digital; 2. clima e energia; 3. transporte; 4. saúde; 5. educação e pesquisa³, enquanto a China, com seu projeto OBOR, dispõe de um orçamento de cerca de quatro trilhões de dólares, o que lhe proporciona evidente vantagem geoeconômica e geopolítica nas negociações com países participantes. (Atlas Report, 2021)

É inegável a importância da União Europeia no sistema internacional. Contudo, especialmente com a crise de 2008, a

2 O G7 é a abreviação de Grupo dos Sete, uma organização de líderes de algumas das maiores economias do mundo: Canadá, França, Alemanha, Itália, Japão, Reino Unido e Estados Unidos. Os membros do G7 se reúnem anualmente em uma cúpula para discutir questões urgentes no cenário global e coordenar políticas. A segurança internacional e a economia global são frequentemente tópicos de discussão. O G7 é principalmente um fórum de coordenação e o grupo produz decisões de importância global. (Adaptado de [Saiba o que é o G7 e qual a importância dessa cúpula de líderes mundiais | CNN Brasil](#), 11/06/2021. Acesso em 09/03/2024.

3 Complementando, segundo Bárbara Neves (2022); “através do ‘Global Gateway’, a UE espera reforçar as ligações entre a Europa e o mundo através de: 1. apoio e financiamento para a conectividade digital; 2. investimento em energia limpa para mitigação e resiliência climática; 3. promoção do desenvolvimento de infraestrutura sustentável, inteligente e não focado exclusivamente em rodovias; 4. superação de gargalos na cadeia de suprimentos, especialmente no aspecto farmacêutico, por meio do investimento no desenvolvimento das capacidades produtivas locais; e 5. investimento em educação de qualidade, digitalização e inclusão, especialmente de meninas, mulheres e grupos vulneráveis em todo o mundo”.

UE tem perdido relevância internacional como fonte credora e apoiadora financeira global, como demonstram dados do Banco Mundial, indicando que “os Investimentos Externos Diretos (IED) da União Europeia no mundo caíram de 11,1% do seu PIB investido no exterior, para 3,9%, respectivamente” entre 2007 a 2009 (Neves, 2022).

Segundo a Comissão Europeia (2021), primeiramente um Pacote de Investimentos Europa-África foi o marco inaugural da estratégia *Global Gateway*, um investimento de 150 bilhões de euros, para reforçar parcerias com países africanos. Também foram iniciadas ações na Ásia, no Pacífico e na América Latina e Caribe, com investimentos anunciados superiores a 45 bilhões de euros. Em 2023 foram lançados 90 projetos no mundo nos setores digital, da energia e dos transportes, intencionando reforçar os sistemas de saúde, de educação e de investigação/pesquisa (Comissão Europeia, 2021), com uma pauta de investimentos verdes em contraposição ao chamado investimentos em infraestrutura cinza. Bárbara Neves (2022) explica que

a estratégia “Global Gateway” surge em um momento importante, não apenas para trazer a UE de volta à sua posição de influência na estrutura internacional, mas como *player* global através dos investimentos globais dirigidos ao cumprimento da Agenda 2030 da ONU. Como apontam diferentes estudos, os investimentos da UE, do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no exterior têm, em comparação com os investimentos chineses, por exemplo, um impacto de maior qualidade para o desenvolvimento, pois são delineados por propósitos governamentais, sociais e ambientais (Gallagher 2016). No entanto, tais investimentos e empréstimos dessas agências ocidentais também apresentam maiores condicionalidades para os países em desenvolvimento, sendo de difícil acesso aos países menores e mais instáveis, que, ao mesmo tempo, são os que mais necessitam de recursos (Neves, 2022).

Sendo assim, muitos países pobres e em desenvolvimento, acabam por optar pelo projeto chinês OBOR. Como lembra a *Euronews* (2021), a União Europeia impõe condições: os beneficiários terão

de aderir “ao Estado de Direito, a padrões de direitos humanos, sociais e dos trabalhadores e respeitar as normas de regras e padrões internacionais de propriedade intelectual” (Euronews, 2021). Também é preciso considerar que “os bancos ocidentais têm requisitos a serem cumpridos, por parte dos países, para que o financiamento seja aprovado. Nesse sentido, “a UE anunciou que, no âmbito do ‘Global Gateway’, será prestada assistência técnica aos parceiros para reforçar a sua capacidade na preparação de projetos de infraestruturas credíveis” (Neves, 2022).

Destarte a União Europeia tentar se distinguir do projeto chinês homólogo, uma reportagem do *Atlas Report* (2021) observa que “mesmo buscando uma validação do cenário internacional, a resposta geral foi de descrença no projeto europeu. Apesar de não direcionar suas promessas de forma direta à China, o anúncio não conseguiu esconder a jogada de poder que buscava concretizar” (*Atlas Report*, 2021).

De fato, a União Europeia já fazia investimentos desse tipo, contudo sem fazer uso de propaganda, de projeção de imagem, um tipo de *soft power*, de propulsora do desenvolvimento, “participando somente enquanto um ator oculto” e com esse projeto mostra pretensão de se mostrar um ator mais ativo (*Atlas Report*, 2021), mas muito observadores e críticos passaram a acusá-la de fazer com o *Global Gateway* uma grande jogada de *marketing*, sendo, de fato, apenas uma mudança de nomenclaturas à ações já existentes em busca de poder político e reconhecimento (*Atlas Report*, 2021)..

Por outro lado, muitos argumentam que o projeto chinês OBOR tem empurrado vários países para altos níveis de endividamento (Euronews, 2021) e, por isso, conforme sublinha Bárbara Neves (2022), a União Europeia advoga que seu objetivo é ajudar “os países a ultrapassar as suas lacunas de investimento e alcançar, em conjunto, os objetivos da agenda de desenvolvimento sustentável para 2030” (Neves, 2022).

Bárbara Neves (2022) assevera que pairam muitas dúvidas sobre o projeto *Global Gateway* que apresenta muitas lacunas, sendo que será preciso observar

as prioridades da UE para suas parcerias futuras, nas quais o continente africano ocupa o primeiro lugar de prioridade, a Ásia o segundo e, por último, a América Latina e Caribe. O que deve ser analisado cautelosamente nos próximos anos são os objetivos da UE em impulsionar uma estratégia global de financiamento do desenvolvimento e infraestrutura. Para além dos objetivos econômicos, através dos quais empresas e construtoras europeias terão acesso a diferentes mercados, há também interesses geopolíticos. Como dito anteriormente, a UE teve uma mudança em seu posicionamento dentro da estrutura internacional, tendo no 'Global Gateway' uma oportunidade de retomar sua participação internacional de maior impacto. Porém, não está claro como essa estratégia se diferenciará das iniciativas chinesas e norte-americanas, frente às necessidades e demandas reais das outras regiões do globo (Neves, 2022).

Mas, indubitavelmente, este projeto europeu mexeu peças no tabuleiro mundial. Segundo a *Euronews* (2021),

apesar de Bruxelas entrar em jogo tarde, há quem entenda que o anúncio já tem impacto na China. [...] “Diria que até mesmo a discussão em torno da estratégia ‘Global Gateway’ já teve um efeito na China. Se as pessoas ouvirem atentamente o que se está a dizer a partir Pequim, percebem que de repente Xi Jinping fala sobre projetos de qualidade: isso é novo. De repente, fala sobre sustentabilidade: isso é novo. O fato de a China agora estar de acordo com esses critérios já é um efeito positivo que estamos a ter e, nesse sentido, vejo com bons olhos qualquer competição”, ressaltou o eurodeputado alemão Reinhard Bütikofer, do grupo dos Verdes/Aliança Livre Europeia, que preside, igualmente, a delegação do Parlamento Europeu para as Relações com a China (Euronews, 2021).

Por fim, sob perspectiva geopolítica, causa estranhamento o fato dos países do grupo G-7 optar por apresentar projetos que “se asemejan a la competencia con empresas chinas. Este juego de rivalidad tiene poco sentido lógico, principalmente porque China y la UE tienen diferentes filosofías, ecosistemas y orígenes geográficos” (Shakil, 2023).

As iniciativas norte-americanas de investimentos em infraestrutura: América Cresce, Build Back Better World, (B3W) e a Parceria das Américas para a Prosperidade Econômica (Apep)

A gestão do presidente norte-americano Donald Trump (2017-2021), com seu lema *America First*, acirrou o protecionismo global e efetuou duras críticas ao multilateralismo vigente. Aparentemente, em sua política externa, ignorou a região da América Latina e Caribe, enfatizando políticas domésticas. Porém, segundo Aníbal García Fernández (2020), no final de 2019

a Agência de Comércio e Desenvolvimento dos Estados Unidos (USTDA) publicou uma convocatória para projetos de infraestrutura digital na América Latina e no Caribe, incluindo a instalação de cabos de fibra óptica, comunicação por satélite, conectividade e banda larga, automatização de serviços públicos, entre outros objetivos. Isso faz parte da “Iniciativa América Cresce”⁴, que agrupa projetos de energia e infraestrutura com o selo da [então...] gestão republicana. [...] Esse impulso é parte da política *America First* de Donald Trump: a expansão da economia estadunidense no continente em disputa com outras potências, como China e Rússia, com destaque para a competição com a China em aspectos comerciais, telecomunicações e infraestrutura. Nos últimos anos, vários países da América Latina e Caribe se associaram comercialmente de forma mais sólida com a China [...]. Os principais investimentos chineses são em infraestrutura, energia, manufatura, inovação tecnológica, agricultura e tecnologia da informação. Esta expansão da presença comercial e do investimento chinês pode ser lida em um contexto de guerra com os EUA, que vai mais longe do aspecto econômico, chegando a aspectos geopolíticos. É evidente a disputa por recursos estratégicos e espaços para

4 “A Iniciativa América Cresce era responsabilidade de várias agências e departamentos do governo norte-americano, como o Departamento de Estado, de Tesouro, de Comércio e de Energia. Ademais, fazem parte a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID), a USTDA, e a Corporação para Investimento Privado no Estrangeiro (OPIC), que mudou seu nome para Corporação Financeira Internacional para o Desenvolvimento dos Estados Unidos (DFC). Em 2018 se anunciou uma reestruturação da USAID e da OPIC com a Lei Build” (Fernández, 2020).

o capital em áreas como energia e infraestrutura de portos, estradas e aeroportos, três formas mediante as quais se pode fazer o transporte de mercadorias (Fernández, 2020).

Oswaldo Coggiola (2020) lembra que “para esse programa os EUA não oferec[ia]m um centavo sequer (nenhum compromisso de investimentos), exigindo ‘em troca’ exclusividade na ‘parceria’ dos negócios mais rendosos e estratégicos” (Coggiola, 2020).

Na disputa entre EUA e China chama a atenção um aspecto geopolítico importante e que impacta na América Latina e Caribe; é a evidência de que a China está “na dianteira no desenvolvimento do 5G, a ‘quarta revolução tecnológica’, enquanto a indústria bélica norte-americana se torna cada vez mais dependente de *commodities* chinesas, em especial das chamadas ‘terras raras’” (Marin, 2020). A jornalista Patrícia Campos Mello (2019) complementa essa contextualização afirmando que

uma das agências envolvidas no programa, a Corporação Internacional de Financiamento para o Desenvolvimento, foi criada no fim [...] de 2018] pelo governo de Donald Trump para substituir a antiga Corporação para o Investimento Privado no Exterior (Opic) e tem a missão de financiar projetos estratégicos para a política externa dos Estados Unidos. A corporação teve seu orçamento elevado pelo Congresso para US\$ 60 bilhões (R\$ 244 bilhões), com o objetivo de servir de contraponto à expansão dos investimentos chineses no mundo, principalmente em telecomunicações, e breçar o aumento da influência global exercida pelo gigante asiático. [...] Uma das grandes preocupações do governo americano é a expansão da gigante chinesa Huawei como fornecedora da infraestrutura para o 5G, a próxima geração de telefonia, que é dez vezes mais rápida do que a atual e é essencial para o avanço de carros autônomos e projetos de inteligência artificial. [...] Os EUA pressionam para que o Brasil barre a Huawei do fornecimento, afirmando que ela representa uma ameaça à segurança nacional, porque compartilha informações com o governo chinês. A empresa nega (Mello, 2019).

De fato, na atualidade, o foco principal da segurança nacional dos EUA passou a ser a competição com a China e não mais

o terrorismo, como foi evidente no após 11 de setembro de 2001 (Marin, 2020).

Segundo Barbara Neves (2023), a administração norte-americana de Joe Biden, a partir de 2020, na sua política externa deu continuidade aos últimos anos da administração Trump, mantendo a “percepção sobre a China como uma ameaça aos interesses dos EUA [...]. Para enfrentar tal competição, os EUA, junto dos países do G7, lançaram em junho de 2021 a Iniciativa B3W” (Neves, 2023). De fato, segundo a autora,

os EUA ampliaram seus esforços e lançaram um projeto global de apoio ao desenvolvimento, a iniciativa ‘Build Back Better World - B3W’. Direcionando esforços para países de média e baixa renda, incluindo África e Sudeste Asiático - buscando ampliar sua atuação nas regiões englobadas pela Rota da Seda -, a B3W foi apresentada como mais um dos esforços americanos em contrapor os investimentos e financiamentos chineses em projetos de infraestrutura no continente (Neves, 2023).

Em novembro de 2021, no marco da Conferência das Nações Unidas para Mudanças Climáticas (COP 26), com a presença de várias lideranças mundiais, a iniciativa norte-americana firmou compromisso, especialmente com os membros do G-7 (Alemanha, EUA, França, Reino Unido, Itália, Canadá e Japão).

Apresentando o programa B3W com certo alarde, os países do G-7 defenderam que a segunda metade do século XXI estaria definida por quatro pilares prioritários que estavam presentes no programa B3W: “lucha contra el cambio climático, la creación de tecnología segura de la información y las comunicaciones, la promoción de la igualdad de género y la contribución a la seguridad sanitaria mundial a través de la infraestructura de los sistemas de salud.” (Shakil, 2023).

Também cabe salientar que quando o presidente norte-americano Joe Biden apresentou o programa B3W em 2021, afirmou ser ele baseado em valores, como transparência e sustentabilidade. Conforme assevera FM Shakil (2023), os norte-americanos acreditavam apresentar aos países pobres um modelo superior ao chinês OBOR, por se tratar de programa fundamentado em valores com-

partilhados “para satisfacer sus necesidades de financiamiento de infraestructura mientras conservaban estándares laborales, ambientales y de transparencia más estrictos” (Shakil, 2023). Quanto ao importante aspecto referente a financiamento, conforme Bárbara Neves (2023),

os investimentos da B3W advêm de instituições financeiras de desenvolvimento, entre elas, a DFC, a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (*United States Agency for International Development -USAID*), o Eximbank dos EUA, a Corporação do Desafio do Milênio, a Agência dos EUA para Desenvolvimento e Comércio e o Fundo Consultivo para Transações dos EUA (Neves, 2023).

Contudo, segundo Anis Chowdhury e Jomo Kwame Sundaram (2023), “la B3W no tardó en fracasar cuando el Senado estadounidense rechazó el original, el BBB” (Chowdhury; Sundaram, 2023), iniciativa prejudicada também pela Guerra da Ucrânia, o que levou FM Shakil (2023), a considerar que el plan para un gran proyecto de infraestructura de EE. UU. y el G7 para competir con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) de China parece “haber muerto de muerte natural después de que el conflicto entre Rusia y Ucrania devastara la economía de Europa” (Shakil, 2023).

De fato, “un año después, en su cumbre en los Alpes bávaros, Alemania, en 2022, el G7 reafirmó la visión de Biden de B3W pero afirmó haberse concentrado en un nuevo programa de inversión en infraestructura que podría rivalizar con el BRI de China” (Shakil, 2023).

Em sua nova versão, os países do G-7 lançaram oficialmente o *Programa para o Crescimento em Infraestrutura e Investimento* (PGII), se comprometendo com investimentos de 600 bilhões de dólares até 2027 especialmente para projetos de infraestrutura em países em desenvolvimento (Sakil, 2023). Mas, é importante observar que

las estrategias de infraestructura occidental y china son incompatibles. Si bien el B3W o PGII aún se encuentra en una etapa embrionaria, el BRI del presidente Xi Jinping, que se dio a conocer en 2013, ya ha establecido una red de conectividad

terrestre y marítima que une Asia, Europa y África para garantizar el desarrollo diverso, independiente, equilibrado y sostenible. desarrollo de los países adheridos al corredor (Shakil, 2023).

Santiago Montag e Omar Floyd (2022) ponderam que é fato os EUA ainda liderarem os Investimentos Externos Diretos (IEDs) na América Latina e Caribe, sendo um poderoso fator de poder regional, “independientemente de las políticas coyunturales a la que adhiera cada uno de los países latinoamericanos” (Montag; Floyd, 2022). Contudo,

EE. UU. no cuenta con planes de desarrollo económico equivalentes o superiores a los de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China [...] más allá del Back to the Americas (para traer nuevamente inversiones desde el sudeste asiático) o el Build_Back_Better_World (B3W), que intentaría sustituir a la BRI pero con una perspectiva “verde”, aunque sin plazos ni promesas concretas. En este sentido, la política de EE. UU. hacia América Latina concretamente parece mantener una continuidad en el control militar desde la reactivación de la IV Flota en 2018 por Trump, que acompaña a las 76 bases militares en el continente. Es decir, una política que está prácticamente restringida al dominio y control militar sobre la región para contener o limitar a China y a la creciente migración, así como “combatir” al narcotráfico (Montag; Floyd, 2022).

Sintetizando possíveis prós e contras da iniciativa norte-americana B3W e sua derivação, Bárbara Neves (2023) pondera que

algumas limitações e oportunidades da iniciativa podem ser destacadas. A iniciativa americana não apresenta um mapa de desenvolvimento concreto, sendo guiada por motivos geopolíticos que, para alguns autores, já é vista - desde o âmbito econômico - como falha (Ahmed; Lambert, 2022). Nesse sentido, a B3W não apresenta os mesmos benefícios potenciais que a BRI aos países envolvidos. “Levando em consideração que as políticas econômicas do ocidente têm sido, até agora, amplamente conduzidas e lideradas pelo setor privado, a coordenação de políticas e a falta de uma estratégia geoeconômica conjunta continuam sendo um desafio” (Ahmed; Lambert, 2022, p. 140,

tradução nossa). Por outro lado, em uma visão mais positiva, Rana (2021) entende que a B3W pode complementar a BRI de duas maneiras centrais. Em primeiro lugar, enquanto a BRI tem como foco obras de infraestrutura “dura” (portos, rodovias, ferrovias etc), a B3W se propõe a financiar infraestruturas mais “suaves”, dirigidas a responder às demandas relativas ao clima, saúde, segurança sanitária, tecnologia digital, equidade e igualdade de gênero. Em segundo lugar, a BRI conta com investimentos advindos de bancos nacionais da China, através de empréstimos bilaterais, enquanto a B3W planeja impulsionar empréstimos multi e bilaterais através dos capitais do setor privado (Rana, 2021) (Neves, 2023).

Uma nota conjuntural que anuncia uma nova agenda verde norte-americana para conter a presença chinesa na América latina e Caribe, efetivamente “um esforço de aproximação para conter a influência chinesa pautado sobretudo na agenda verde, mas de olho também na contenção da migração para os Estados Unidos, segundo a jornalista Fernanda Perrin (2023), no jornal Folha de S. Paulo. Segundo a reportagem,

a chamada *Parceria das Américas para a Prosperidade Econômica* (Apep, na sigla em inglês) foi lançada em junho do ano passado [2022]. Além de Ottawa, integram o grupo Barbados, Chile, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Equador, México, Panamá, Peru e Uruguai. O Brasil não faz parte. A Apep, no entanto, vinha sendo criticada por seus próprios integrantes pela falta de medidas concretas. Nesta sexta, foram anunciadas as primeiras iniciativas. Destacam-se a criação de uma plataforma de investimento para construção de infraestrutura sustentável, fruto de uma parceria entre a agência americana de desenvolvimento financeiro internacional e o Banco Interamericano de Desenvolvimento. [...] O foco é modernização de portos, matriz energética limpa e infraestrutura digital. Até o momento, não foram anunciadas as cifras envolvidas. [...] Em alusão à China, [...Joe Biden] afirmou que deseja oferecer aos seus vizinhos mais próximos uma escolha entre o que chamou de “diplomacia de armadilha da dívida” - em referência ao financiamento chinês e seus condicionantes - e uma abordagem “de alta qualidade e transparente” para infraestrutura e desenvolvimento (Perrin, 2023)

Na reportagem acima, também foi apontado que o tema migração e indústria aeroespacial fazem parte do escopo da iniciativa e dessa tentativa de reaproximação dos EUA com a região, esse último tópico, sem detalhamento (Perrin, 2023), mas sabe-se há aproximação chinesa especialmente com países da América do Sul neste quesito⁵.

Por fim, ressalte-se a análise de Michael Roberts (2022), para quem há uma (in)capacidade norte-americana de retomar sua hegemonia, neutralizando as ações chinesas na região, especialmente no campo do financiamento de infraestruturas produtivas, o que evidencia estratégias inconsistentes e uma relativa falta de rumo:

agora a hegemonia dos EUA não se impõe mais de modo seguro; ademais, de modo mais significativo, a alta lucratividade das principais economias pós-1945 não existe mais. Os irmãos agora não são mais fraternos entre si, mas hostis. A atual tentativa dos EUA de manter sua hegemonia é mais parecida com tentar colocar gatos em um mesmo saco (Roberts, 2022).

A China e a *One Belt, One Road* (OBOR) ou *Belt and Road Initiative* (BRI): uma lógica de geopolítica de fragmentação na América Latina e Caribe?

A presença chinesa em diversos segmentos da infraestrutura produtiva na região vem sendo bastante notada. Bernardo Salgado Rodrigues e Elias Jabbour (2023) traçam um breve histórico da aproximação chinesa com a América Latina e Caribe, ressaltando que

nas duas primeiras décadas do século XXI, a política externa da China caracterizou-se por um processo de projeção internacional baseado no paradigma do desenvolvimento

5 Segundo Luis Esteban G. Manrique: "los programas espaciales chinos dependen de su red global de estaciones orbitales y terrestres. En 2012, le sumaron una pieza clave, firmando con el gobierno de Néstor Kirchner el acuerdo que creó la estación Espacio Lejano en Neuquén bajo la gestión de la China Satellite Launch and Tracking Control General. El Pentágono no tardó en advertir de los riesgos que suponía la estación. Para los satélites en órbitas polares, una base de rastreo cerca de los círculos Ártico y Antártico tiene muchas ventajas. Frank Rose, que asesoró a Obama en cuestiones de control de armas, dijo al New York Times que la estación neuquina podía ayudar a inutilizar y destruir satélites porque su antena, de 450 toneladas y que ocupa casi dos kilómetros cuadrados, actúa como una gigantesca aspiradora de información (Manrique, 2023).

pacífico e harmonioso, sustentado na cooperação Sul-Sul. Como parte desse processo, o país aproximou-se de regiões como a América Latina, ocupando espaços geopolíticos e geoeconômicos que resultaram em crescimento dos vínculos comerciais, elevação dos investimentos/financiamentos e a concretização de acordos bilaterais e multilaterais. [...] A inclusão da América Latina [...] foi ratificada com mais assertividade a partir de 2017, quando um número crescente de países da região assinou acordos relacionados à BRI [*Belt and Road Initiative* ou Iniciativa do Cintura e Rota] e anunciaram negócios, sinalizando a extensão, de fato, à região (Rodrigues; Jabbour, 2023).

Cabem breves considerações sobre a iniciativa chinesa. O *Cinturão e Rota* (BRI), proposta pela China em 2013, também denominada como OBOR (*One Belt, One Road*) ou a nova Rota da Seda⁶, é uma ambiciosa campanha global para desenvolvimento de infraestrutura com investimentos chineses que deverá causar impactos em nível mundial e possivelmente na América Latina.

A Iniciativa do Cinturão e Rota (BRI) visa melhorar a conectividade e a cooperação em escala transcontinental, um acordo aberto, no qual todos os países são convidados a participar, ainda que não haja uma lista oficial dos países participantes.

Uma pesquisa do Banco Mundial (2018) apontou 71 economias localizadas geograficamente ao longo dos corredores de transporte da BRI, incluindo a China. Em 2017, essas economias receberam

6 De acordo com Evandro Carvalho (2019), “a expressão ‘Cinturão e Rota’ é a forma abreviada do *Cinturão Econômico da Rota da Seda* e da *Rota da Seda Marítima do Século 21*. Ambas as iniciativas foram propostas por Xi Jinping durante a sua visita à Ásia Central e ao Sudeste Asiático, no fim de 2013, e visam criar um equivalente do século XXI da antiga *Rota da Seda* que data de mais de 2000 anos atrás e que conectava, através de diversas rotas comerciais e trocas culturais, as principais civilizações da Ásia, Europa e África. Mas agora os tempos são outros e a evolução tecnológica pode fazer nascer uma *nova rota global da seda*” (Carvalho, 2019). Segundo o periódico chinês *Global Times*, traduzido pelo *Jornal GGN* (06/06/2018), “o ‘Cinturão’ almeja ligar a parte ocidental da China, através de seis corredores econômicos, com a Ásia Central, Rússia, Europa, o Mediterrâneo e o Golfo Pérsico, e o sudeste asiático com o Sul e o oceano Índico. Enquanto isso, a ‘Rota’ – de uma maneira um pouco confusa – é uma rota marítima traçada para ligar as partes costeiras da China com a Europa e a África através do Mar do Sul chinês e o oceano Índico, em uma rota, e através do sul do Pacífico em outra rota. Ao todo, a iniciativa Um Cinturão, Uma Rota cobre 65 países, 4,4 bilhões de pessoas e cerca de um terço do PIB global (*Jornal GGN*, 2018). (Disponível em: <https://jornalggn.com.br/asia-oriental/a-iniciativa-um-cinturao-uma-rota-explicada/>)

35% dos investimentos diretos estrangeiros globais e representaram 40% das exportações globais de mercadorias. Fora da China, há projetos em todos os setores em várias fases, tais como projetos já executados, em implementação ou na fase de projetos, para os quais são estimados US\$ 575 bilhões (World Bank, 2018, original em inglês).

Para o Banco Mundial, “se concluídos, os projetos de transporte da BRI poderiam reduzir o tempo de viagem nos corredores econômicos em 12%, aumentar o comércio entre 2,7% e 9,7%, aumentar a renda em até 3,4% e tirar 7,6 milhões de pessoas da pobreza extrema” (World Bank, 2018, original em inglês).

Contudo, quantificar os impactos do BRI e os riscos envolvidos na implementação dos projetos são tarefas desafiadoras, sendo esta Iniciativa chinesa propensa a apresentar riscos comuns a muitos dos principais projetos de infraestrutura nos países participantes: riscos de endividamento e inadimplência, riscos de governança (corrupção e compras), infraestrutura ociosa, riscos ambientais e sociais, além de falta de transparência (World Bank, 2018, original em inglês).

Assim, tem gerado especulações uma possível inclusão dos países da América Latina e Caribe no *Belt and Road Initiative* (BRI). Segundo Marco André Germanò e Maria Eugênia Kroetz (2023), “as sinergias de comércio exterior observadas entre a ALC [América Latina e Caribe] e a China e o histórico déficit em infraestrutura da região latino-americana contribuíram para uma vinculação entre as economias da região e a China, antes mesmo da expansão da BRI ao continente” (Germanò; Kroetz, 2023). Contudo, a presença chinesa em assuntos de infraestrutura produtiva já era realidade na região. Segundo Fernando Amorim; Gerardo C. Vega; Eduardo Bacil (2016),

a China, aparte de ser a segunda economia do planeta (e a primeira em termos do PIB por paridade de compra), [tem sido] o principal investidor em alguns países latino-americanos como a Venezuela e o Equador e está avançando firmemente na região como um todo, tanto como fonte de financiamento quanto de investimento, além de ‘fornecer’ tecnologia e mão de obra especializada associadas aos grandes projetos de

infraestrutura e energia por ela apoiados. Por outra parte, a emergência chinesa afetou de forma profunda os padrões do comércio exterior dos países latino-americanos, que se especializaram na exportação de *commodities* cuja demanda, dificilmente, poderia ser substituída no curto prazo por outros países (Amorim; Vega; Bacil, 2016).

Tem-se observado que “em toda a região [América Latina] a China financia grandes obras e procura acessos a fontes de energia e novos investimentos em infraestruturas chave” (Amorim; Vega; Bacil, 2016), mas, tal como o BNDES, a China também tem imposto a contratação de empresas chinesas para a execução de obras e para exploração de recursos. Neste contexto, a China buscou marcar presença de forma crescente em uma região com extraordinária disponibilidade de terras, água, florestas, recursos minerais e energéticos (Amorim; Vega; Bacil, 2016) muito importantes para o desenvolvimento da economia chinesa, com consequências geopolíticas não dimensionadas⁷.

A China, primeiramente abriu uma *porta de entrada* no subcontinente, segundo Fernando Amorim, Gerardo C. Vega e Eduardo Bacil (2016), através do Equador, Venezuela e Argentina, países que tinham sido excluídos do acesso de fontes financeiras ocidentais por “suas posições contrárias ao interesse americano e por suas políticas internas” (Amorim; Vega; Bacil, 2016) e por se tornarem uma espécie de *párias* do *establishment* financeiro. Esses países aceitaram de bom grado a oferta chinesa.

Posteriormente, a China acabou adentrando em outros países da região, como o Peru e o Brasil, também em alguns países da América Central. Desta forma, “em toda a região a China financia grandes obras e procura acesso a fontes de energia e novos investimentos em infraestruturas chave” (Amorim; Vega; Bacil, 2016).

7 Segundo Gerardo Cerdas Vega (2015), “China y su Banco de Desarrollo han venido desplazando a los agentes financieros tradicionales en la región en los últimos cinco años y ahora, mediante el Nuevo Banco de Desarrollo, podría tener un protagonismo aún mayor (no obstante, esto dependerá de muchos otros factores y no es completamente seguro que se materializará, al menos en el corto plazo, ese predominio de las finanzas chinas por su parte, ha visto sus recursos extremadamente limitados en la coyuntura política y económica que vive Brasil y no parece que la CAF esté en condiciones de asumir el liderazgo a nivel regional, menos aún el Banco del Sur que (infelizmente) aún está en pañales” (Vega, 2015).

Desde então, a China tem tido uma participação financeira crescente na América Latina⁸ e, como esclareceu Daza (2016),

el gobierno chino ha puesto en marcha una estrategia diplomática y comercial muy intensa frente a América Latina. En 2008 se vinculó como donante al BID, ha llevado a cabo 9 cumbres empresariales China-Latinoamérica. De acuerdo con información publicada por el BID, el intercambio de mercancías de América Latina y el Caribe con China se ha multiplicado por 13 desde 1995, pasando de \$ 8.400 millones de dólares a 110.000 millones de dólares en el 2007. China es ahora el segundo socio comercial de la región, después de los Estados Unidos. En 1995 estaba en la duodécima posición (Banco Interamericano de Desarrollo, 23 de octubre de 2008). No se trata solamente del crecimiento del comercio. En noviembre de 2014 se anunció oficialmente la instalación en Chile del China Construction Bank (CCB), “que permitirá incrementar la inversión de empresarios asiáticos en el país” (Daza, 2016).

Segundo Xulio Ríos (2019), um documento chinês de 2016 assinala a disposição daquele país em participar de forma “activa en la transformación de la región [Latinoamérica], sumando no solo oportunidades de desarrollo sino también sellando una alianza para catapultar su proyección política global” (Ríos, 2019). Assim sendo, a China mostra uma estratégia de longo prazo bem definida, indicando aonde quer chegar e o que almeja da América Latina (Ríos, 2019), diferentemente da América Latina que, segundo Xulio Ríos, “no cuenta con una estrategia regional para enfrentarse al gigante asiático que le permita aprovechar sus

8 Com relação à investimentos chineses especificamente no Brasil, reportagem na revista Época (2019) apontou que em maio de 2015 o Brasil e a China haviam assinado uma série de parcerias, sendo a mais importante um “[...] investimento de US\$ 50 bilhões para a criação da ferrovia bioceânica, que atravessaria a América do Sul, entre Peru e Brasil, e conectaria os oceanos Atlântico e Pacífico. Quatro anos depois [...] a bioceânica é um retrato da situação dos investimentos da China na América Latina nos últimos dois anos: planos grandiloquentes, altos investimentos, mas realizações tímidas. A China segue com interesse pela América Latina, mas a vitória de partidos de direita na região, atrasos e descumprimento de prazos, corrupção e maior atenção chinesa a projetos na Ásia e na Europa, como o da nova Rota da Seda, conhecido como ‘One Belt One Road’, fizeram o investimento chinês diminuir na região nos últimos dois anos (ÉPOCA. China diminui seu apetite pela América Latina. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2019/06/epoca-negocios-china-diminui-seu-apetite-pela-america-latina.html>, 09 de junho de 2019. Acesso em 09 e março de 2024).

benefícios y en no pocos casos carece incluso de una estrategia de país” (RÍOS, 2019).

Felipe Freitas da Rocha e Ricardo Bielschowsky (2018) explicam que a China se utiliza de diversas estratégias para enfrentar os desafios de atuar na complexa América Latina e Caribe, o que envolve entender a burocracia para o estabelecimento de empresas na região, também para a aquisição de terras e para concessão de licenças ambientais (Rocha; Bielschowsky, 2018). Complementando, José Nelson Bessa Maia (2019) lembra que

embora o comércio chinês com a região tenha aumentado rapidamente nos últimos 15 anos, atingindo quase US\$ 302 bilhões em 2018, ainda é baixo (cerca de 6,5% do comércio exterior total da China) se comparado com o engajamento econômico chinês com outras regiões do mundo. A China procura fortalecer o comércio com as principais economias da região, especialmente Argentina e Brasil, e está disposta a fornecer apoio financeiro significativo em troca de recursos naturais. Para reduzir a parcela de matérias-primas no comércio com a região, Pequim está cada vez mais concentrando seus investimentos em infraestrutura, agricultura e produção local de produtos de maior valor agregado. [...] Como reação às críticas contra sua suposta abordagem de viés bilateral na América Latina, a China não apenas atualizou as relações com os parceiros latino-americanos, como também estabeleceu uma abordagem geral com a região através do Fórum China-CELAC (CCF). O desenho dessa iniciativa é uma evidência da crescente importância da América Latina na diplomacia econômica global da China. O governo chinês então se esforçou para articular sua política de relações com os países latino-americanos por meio de um diálogo de alto nível com a CELAC, uma organização criada em 2011, que conta com 33 países e que procura representar os interesses de um conjunto de atores soberanos (Maia, 2019).

Desde 2002, a China mostrou interesse em participar de cerca de 150 projetos de infraestrutura na América Latina, de forma que em 2018, a metade desses projetos tinham se iniciado, enquanto os demais estavam em fase de estudos, outros com obras em atraso, outros foram cancelados e outros abandonados (Ríos, 2019).

Xulio Ríos (2019) nos lembra que recentemente a maior parte dos investimentos chineses na América Latina tem se orientado para o setor energético e mineiro, ainda que o gigante asiático também venha explorando outros negócios, como logística e transportes, além de investimentos em infraestrutura urbana das comalidas cidades da região.

Demonstrando preferência pela dimensão bilateral nas relações com países da região, a China tenta lidar com as mudanças político-ideológicas na América Latina especialmente após 2015, mas parece improvável que “cualquier cambio político interrumpa drásticamente las relaciones con China de cualquier país de la región” (Ríos, 2019). Assim,

ante las expectativas de cambio en los ciclos políticos [en Latinoamérica] y a modo de prevención de sus efectos, China se afana por desideologizar sus relaciones, establecer el pragmatismo como norma básica de actuación, promover el avance paulatino de conceptos como la “comunidad de destino compartido” (Oviedo, 2018a) y asentar una cultura política en la relación bilateral que asegure la primacía de los intereses de largo plazo al margen de los vaivenes de la coyunturas concretas. [...] El auge de las relaciones de América Latina y el Caribe con China sugiere profundas modificaciones en la inserción internacional de la región, ya que implica giros o reposicionamientos de la política exterior de todos los actores involucrados en este nuevo tablero estratégico que debe incorporar un factor de notable relevancia y hasta hace poco inexistente: el dinamismo global de China. Cabe señalar que la magnitud de los vínculos desarrollados de todo tipo, más tarde o más temprano, podrán derivar en alteraciones significativas en los equilibrios de poder en función de la evolución también de las dinámicas regionales y globales (Ríos, 2019).

Chama atenção na argumentação acima de José Nelson Bessa Maia (2019), o efetivo interesse chinês na América Latina e Caribe por investimentos em infraestrutura, além do acesso a recursos naturais e as tratativas com a Celac (Comunidade de Estados Latino-Americanos e Caribenhos), insistindo na preferência de diálogo com um ator regional, resultando em um crescente envolvimen-

to chinês na região ao menos até a pandemia de Covid 19 após 2020. Foi durante a II Reunião do Fórum Celac-China, realizada no Chile em 2018, que a China incluiu a Celac na BRI e reafirmou que “os países da região compõem a extensão natural da *Rota da Seda Marítima* como participantes na cooperação internacional do Cinturão e Rota”⁹ (Maia, 2019, sem grifo no original).

Desta forma, a interdependência econômica e comercial de China com a América Latina se delinea no horizonte como algo irreversível. Complementando, José Nelson Bessa Maia (2019) lembra que

a China procura fortalecer o comércio com as principais economias da região, especialmente Argentina e Brasil, e está disposta a fornecer apoio financeiro significativo em troca de recursos naturais. Para reduzir a parcela de matérias-primas no comércio com a região, Pequim está cada vez mais concentrando seus investimentos em infraestrutura, agricultura e produção local de produtos de maior valor agregado. [...] Como reação às críticas contra sua suposta abordagem de viés bilateral na América Latina, a China não apenas atualizou as relações com os parceiros latino-americanos, como também estabeleceu uma abordagem geral com a região através do Fórum China-CELAC (CCF). O desenho dessa iniciativa é uma evidência da crescente importância da América Latina na diplomacia econômica global da China. O governo chinês então se esforçou para articular sua política de relações com os países latino-americanos por meio de um diálogo de alto nível com a CELAC, uma organização criada em 2011, que conta com 33 países e que procura representar os interesses de um conjunto de atores soberanos (Maia, 2019).

Alguns outros aspectos relevantes a serem considerados da presença chinesa na América Latina e Caribe são apontados por

9 Segundo Andre Dabus e Megna Basu (2019?), “embora a América Latina não tenha sido incluída nas fases iniciais do BRI, a China lançou um convite aberto aos países da região ALC para participar do BRI no início de 2018”, sendo o Panamá o primeiro país latino-americano a aderir ao projeto em novembro de 2017, seguido por outros. Porém, dos seis principais mercados de infraestrutura da América Latina (Brasil, México, Colômbia, Argentina, Peru e Chile), apenas Peru e Chile aderiram formalmente ao BRI, enquanto os outros países, como o Brasil, vinham recebendo investimentos chineses significativos, sem acordos formais com BRI.

Marco André Germanò e Maria Eugênia Kroetz (2023), ressaltando-se a falta de nitidez sobre a dimensão que o projeto OBOR (ou BRI) assume na região:

se, por um lado, houve sinergia entre as vantagens comparativas da ALC em *commodities* e o déficit de recursos naturais por parte da China, por outro, o *gap* histórico em infraestrutura e as oportunidades econômicas da ALC também têm recebido especial atenção de investidores chineses. Desde 2000, a China já investiu mais de 159 bilhões de dólares em 480 operações em projetos *greenfield* e *brownfield* — com especial interesse nos setores de energia, infraestrutura elétrica, telecomunicações, transportes e mineração (PETERS, 2021). Além dos maiores fluxos de comércio e IED chinês, os governos da região também receberam mais de 137 bilhões de dólares em empréstimos para projetos em energia e infraestrutura [...]. Atualmente, estima-se que a BRI conte com uma série de projetos sob um programa de financiamento em larga escala na região. No entanto, devido às características já mencionadas, é difícil determinar o que é coberto pela iniciativa e quantos projetos ela de fato inclui. Como explica Moreno et al. (2020), a BRI é uma iniciativa intangível, difusa e, por essência, difícil de apreender¹⁰ (Germanò; Kroetz, 2023).

É possível apontar um caráter geopolítico que a iniciativa chinesa do *Cinturão e Rota* adquire na América Latina e Caribe, conforme demonstrado por David Herrera Santana (2019), por apresentar uma *lógica de penetração territorial* para acessar os recursos naturais disponíveis na região, destacando-se a modernização de infraestruturas que facilitem o escoamento de grãos, especialmente

10 Complementando, Marco André Germanò; Maria Eugênia Kroetz, (2023) explicam, baseados em Jauregui (2020), que “há uma série de projetos em infraestrutura na região capitaneados por investidores chineses e que contém as características da iniciativa, porém com pouca clareza se fazem parte da BRI ou não. São exemplos: a Ferrovia Panamá-Chiriquí e o porto de contêineres de Colón no Panamá; a Ferrovia Montero-Bulo Bulo na Bolívia; a Ferrovia Bioceânica Brasil-Peru; a Ferrovia Bioceânica Central Bolívia-Brasil-Peru; o túnel de Los Andes Argentina-Chile; a conexão transpácífica de fibra óptica no Chile (China-South America Trans Pacific Cable); o projeto de fibra óptica do Sul (Southern Optical Fiber Project); e o centro de dados astronômicos conjunto China-Chile (China-Chile Joint Astronomical Data Center) (Borquez, 2020). Todos os projetos poderiam ser incluídos sob o guarda-chuva da BRI, porém, na medida que inexistem instrumentos que assim os definam, torna-se difícil apreender o verdadeiro alcance da iniciativa na região.” (Germanó; Kroetz, 2023)

a soja, para a China. David Herrera Santana (2019) entende que el Proyecto de la Nueva Ruta de la Seda y el planteamiento de vinculación con América Latina, responde a una lógica de lo que denominaré como una “*geopolítica de la fragmentación*”, que grosso modo consiste en la producción diferenciada, desigual y fragmentaria de un espacio estratégico que únicamente cobra sentido en la forma de la totalidad. En este tenor, considero que la manera en que ese tipo de producción espacial adquiere una coherencia es a partir de un “*poder infraestructural*”, que refiere a la forma en cómo la producción de infraestructura adquiere un sentido fuertemente (geo)político al permitir tanto la articulación logística de lo que en principio se encuentra fragmentado, como la penetración y apropiación territorial de diversos capitales en zonas de alto valor estratégico para su reproducción” (Santana, 2019, sem grifo no original).

Na análise sobre a presença chinesa na infraestrutura produtiva latino-americana, especialmente na parte da América do Sul, uma perspectiva relevadora é trazida por André Dabus e Meghna Basu (?2019) que acreditam que a presença chinesa na América do Sul estaria preenchendo o espaço deixado pelas investigações da *Operação Lava Jato* do Brasil¹¹. Isso porque “muitas empresas e inves-

11 “Em 2014, foi deflagrada a operação Lava Jato, que consiste em uma série de investigações e operações judiciais, realizadas em uma parceria do Ministério Público Federal com a justiça e a Polícia Federal, apontando um sistema de fraudes em licitações, pagamento de propinas e financiamento de campanhas eleitorais por parte de empreiteiras brasileiras envolvidas com a Petrobrás e outras agências estatais. A operação atingiu algumas das maiores empreiteiras brasileiras, como Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, OAS e Queiroz Galvão. Além disso, envolveu alguns dos principais partidos políticos do país (PT, PP, PSDB, PMDB etc.) e lideranças políticas dessas siglas. As investigações apontavam para indicação de diretores de empresas estatais, que beneficiavam algumas empreiteiras nas políticas desenvolvidas pelas autarquias e que retornavam com pagamento de propinas e financiamento de campanhas. [...] É importante ressaltar as diversas polêmicas envolvidas na operação. Trata-se de um conjunto de ações feitas por uma força-tarefa originada em Curitiba e que se multiplicou nos diversos estados e repartições da justiça federal e Ministério Público com elementos de arbitrariedade e práticas de Estado de exceção. As acusações dos críticos da operação giram em torno dos seguintes itens: foram feitas escutas ilegais, divulgadas fartamente para a imprensa; o mecanismo da colaboração “premiada” parece ter sido usado deliberadamente para obter certos depoimentos de interesse dos condutores da operação, com características semelhantes processos de exceção; a operação teve um viés politicamente seletivo e que foi endereçada preferencialmente junto a certas siglas partidárias e agentes políticos relacionados principalmente à base dos governos Lula e Dilma” (Campos, 2019) Segundo Carvalho (2019), “é importante sinalizar [...] a instrumentalização da bandeira do combate à corrupção na política brasileira [pela Operação Lava Jato ...]. A operação foi usada para finalidades políticas e teve consequências eleitorais. Muitas “delações” foram liberadas e

tidores estabelecidos na região optaram por afastar-se dos projetos de infraestrutura [...] criando espaço para que as empresas chinesas ocup[ass]em seu lugar” (Dabus; Basu, 2019?).

Como obras de infraestrutura envolvem variados riscos, tais como os ambientais, sociais e de governança, investidores chineses têm buscado colaboração com bancos regionais de desenvolvimento, como o BID, visando buscar alternativas para mitigar esses riscos, depois de reveses como de uma refinaria de petróleo na Costa Rica, um projeto hidrelétrico na Bolívia e uma ferrovia de alta velocidade no México que foram muito contestados e alguns cancelados (Dabus; Basu, 2019?). São investimentos de longo prazo, o que dificulta a avaliação dos impactos causados, segundo afirmam especialistas.

Porém, esse ímpeto chinês se arrefeceu em anos recentes, especialmente com a pandemia de Covid-19. Reportagem da revista *Época* (2019) afirma que investimentos chineses em

fusões, aquisições e investimentos privados caíram de um nível recorde de US\$ 17,5 bilhões, em 2017, para apenas US\$ 7,6 bilhões, em 2018, segundo o *Global Development Policy Center*. E os bancos chineses - Banco de Desenvolvimento da China e Banco de Exportação e Importação da China - emitiram níveis de financiamento comparativamente baixos para os governos latino-americanos nos últimos dois anos. “A América Latina é vista como uma terra cheia de vitalidade e esperança na política oficial da China, mas os investidores chineses há muitos anos consideram a distância e a cultura latino-americanas empecilhos para negociar”, afirmou ao [jornal] *Estado Zuo Pin*, da Universidade de Estudos Internacionais de Xangai. “Os ambientes normativos, os processos de licitação pouco claros e a complexidade logística das empresas chinesas de acompanhar obras e execuções a mais de 15 mil quilômetros de distância são alguns dos

prisões foram feitas em pleno período eleitoral, de modo a gerar manchetes e incidir sobre o resultado do pleito. Os resultados dos sufrágios de 2016 e 2018 são representativos disso, dado que em 2014 a operação estava ainda no seu início. Vê-se também que a própria operação alimentou um certo discurso anti-Estado que ajudou a preparar um ambiente pró-privatizações, apesar de ela detalhar justamente o oposto, ou melhor, a escalada dos interesses empresariais sobre o Estado capitalista brasileiro (CARVALHO, 2018) ou, sob outros termos, o próprio perfil classista do Estado (CAMPOS, 2019).

principais problemas. “A Bolívia é um exemplo das apostas de alto risco [e a] Venezuela, [onde] a instabilidade política se tornou uma fonte regular de estresse para políticos e investidores chineses, e para bancos e empresas que operam no país. Apesar do apoio político ao chavismo, em 2018, o governo chinês interrompeu a concessão de empréstimos à Venezuela, um sinal da impaciência de Pequim com Nicolás Maduro (Época, 2019).

Assim, parece que a China começou a filtrar as suas operações de investimentos, apresentando-se de forma mais criteriosa na concessão de crédito. Há incertezas sobre o futuro dos investimentos e financiamentos liderados pela China na América Latina e Caribe e pairam dúvidas se essa “fonte estaria secando”, cenário agravado com a concorrência de projetos de investimentos de grande envergadura dos EUA e da União Europeia.

Considerações finais

Este artigo é uma continuidade e complemento aos estudos sobre integração, implantação e modernização de infraestrutura produtiva que a autora vem realizando, especialmente na América do Sul.

De maneira geral, a implantação, modernização e utilização da infraestrutura produtiva é um tópico fundamental na pauta do desenvolvimento econômico e do debate geopolítico porque há competição entre países e regiões de iniciativas na área que podem ser consideradas, de modo estrito, como uma ferramenta geopolítica e geoeconômica, de influência internacional.

Cabe lembrar que a infraestrutura latino-americana é historicamente antiquada e ineficiente, carecendo de modernização, mas as perguntas que nos parecem fundamentais são: qual tipo de modernização as sociedades latino-americanas e caribenhas almejam? É a mesma dos grandes grupos econômicos que operam na região e de muitos governos? Ela beneficia a quem? Quem deve pagar pelo seu financiamento?

Dada as dimensões físicas do subcontinente, muitas das redes técnicas planejadas, discutidas e implantadas são de megaproje-

tos. Contudo, o conceito ou ideia de megaprojetos precisa ser discutido porque eles implicam em custos elevados, fortes impactos socioambientais e benefícios seletivos.

Implantação e modernização de infraestrutura produtiva pressupõe a necessidade de discussão técnica e com a sociedade sobre um efetivo *ordenamento territorial*, o que tanto nacionalmente como regionalmente não tem sido observado. Muitas vezes a sua implantação e de outras infraestruturas de menor porte afeta: povos tradicionais; áreas ambientais megadiversas e delicadas; modos de vida que precisam ser respeitados porque são um direito humano; a estrutura fundiária já bastante conflituosa em praticamente toda a região e funcionam como mecanismos de controle migratório, como nos casos de países da América Central e do México para EUA, possibilitando operar como “tampões” e geradores de expulsões, como discutimos em outra oportunidade (Vitte, 2023).

Considerando os projetos extrarregionais estudados nesta oportunidade, a UE e os EUA ao proporem iniciativas nesta área tentam recuperar o poder geopolítico e a influência sobre os produtores de matérias-primas e de mercados para exportação mundo afora, inclusive na região, como alternativas aos investimentos da China.

Ambas as iniciativas propõem infraestruturas com perspectiva “verde”, porém com projetos pouco claros, especialmente em financiamento e objetivos a serem alcançados, sem prazos ou promessas específicas.

Muitos países pobres mundo afora optam pelo projeto chinês OBOR por ser menos exigente em relação às condições impostas pela EU, como as de se aderir ao Estado de Direito, a padrões de direitos humanos, leis trabalhistas etc.

Também no âmbito do financiamento, os bancos ocidentais têm requisitos e exigências a serem cumpridas pelos países, o que, para os países mais pobres e vulneráveis, a aprovação de financiamentos pode se deparar com diversos obstáculos.

Apesar da análise aqui apresentada ser preliminar, é possível observar que especialmente a política externa dos EUA em relação à América Latina parece errática e pouco assertiva.

Para alguns analistas, como Bárbara Carvalho Neves (2023), a iniciativa norte-americana B3W (*Build Back Better World* – Reconstruir melhor) pode, ao invés de competir, complementar a OBOR chinesa de duas maneiras:

- a-) a OBOR (China) tem como foco obras de infraestrutura “dura” (portos, rodovias, ferrovias etc.), a B3W (*Build Back Better*) se propõe a financiar infraestruturas mais “suaves” ou verdes, dirigidas a responder às demandas relativas ao clima, saúde, segurança sanitária, tecnologia digital, equidade e igualdade de gênero;
- b-) em segundo lugar, a OBOR conta com investimentos advindos de bancos nacionais da China (empréstimos bilaterais), enquanto a B3W (*Build Back Better World*) planeja impulsionar empréstimos multilaterais e bilaterais através dos capitais do setor privado.

No caso da iniciativa norte-americana, o governo Biden tem tido dificuldades em aprovar esses projetos no Congresso, e por isso se utiliza da estratégia de alterar o nome e algumas ações para aprovar no parlamento, mas encontra resistência especialmente da bancada republicana, bem como desde 2022 os recursos necessários competem com ajuda para Guerra da Ucrânia.

Consideramos que para no futuro dar continuidade a essa breve análise aqui apresentada, deverá merecer um olhar atento as articulações e ações advindas dessas iniciativas extrarregionais, também pelo impacto geopolítico que apresentam, as ações para implantação e modernização de infraestruturas relativas às tecnologias digitais (o chamado 5G) e a infraestrutura aeroespacial, setores tecnologicamente sensíveis no quadro geopolítico e geoeconômico atual, tanto EUA e da UE e que tem na América Caribe grandes possibilidades de investimentos.

Referências bibliográficas

AMORIM, Fernando; VEGA Gerardo C.; BACIL, Eduardo. Financiamento para infraestrutura no Brasil e na América do Sul: tendências e cenários. *Revista Informativa de la Coalición regional*, nº 3, fevereiro de 2016. Disponível em: [Escenarios del financiamiento para el desarrollo de infraestructura en Sudamérica | Coalición Regional \(coalicionregional.net\)](https://www.coalicionregional.net). Acesso em 10 de março de 2024.

ATLAS REPORT. Global Gateway: O Projeto Geopolítico Europeu para Rivalizar a China. *Atlas Report*. 14 de dezembro de 2021. Disponível em: [Global Gateway: O Projeto Geopolítico Europeu para Rivalizar a China - Atlas Report](#). Acesso em 10 de março de 2024.

CAMPOS, Pedro Henrique. Os efeitos da crise econômica e da Operação Lava Jato sobre a indústria da construção pesada no Brasil: falências, desnacionalização e desestruturação produtiva. *Mediações*. Londrina, v. 24, n. 01, jan-jun, 2019. 1v24n1p127. Disponível em: [\(PDF\) Os efeitos da crise econômica e da operação Lava Jato sobre a indústria da construção pesada no Brasil: falências, desnacionalização e desestruturação produtiva \(researchgate.net\)](#). Acesso em 10 de março de 2024.

CARVALHO, Evandro. “O Cinturão e Rota” na América Latina e o Brasil. *China Hoje*, 2019. Disponível em: <http://www.chinahoje.net/o-cinturao-e-rota-na-america-latina-e-o-brasil-2/>. Acesso em 08 e março de 2024.

CHOWDHURY, Anis; SUNDARAM, Jomo Kwame. Ayuda al desarrollo como parte de la nueva Guerra Fría. *Rebelión*. 27 de julio de 2022. Disponível em: <https://rebelion.org/ayuda-al-desarrollo-como-parte-de-la-nueva-guerra-fria/> : Acesso em 10 de março de 2024.

COGGIOLA, Osvaldo. O bolsonarismo flerta com o abismo. *A Terra é Redonda*. 25/02/2020. Disponível em: <https://aterraeredonda.com.br/o-bolsonarismo-flerta-com-o-abismo/>. Acesso em 08 e março de 2024.

COMISSÃO EUROPEIA. Estratégia Global Gateway. *Comissão Europeia*, sem data (2021?). Disponível em [Estratégia Global Gateway - Comissão Europeia \(europa.eu\)](#). Acesso em 10 de março de 2024.

DABUS, Andre; BASU. Megna. O Belt and Road da China chega a América. *Marsh McLennan*. 2019?. Disponível em: <https://www.marsh.com/br/insights/research/o--belt-and-road--da-china-chega-a-america-latina.html>. Acesso em 09 de março de 2024.

DAZA, Enrique. Papel de los Bancos Nacionales de Desarrollo en la estructura del financiamiento regional en América Latina. *Coalicion Regional*. Boletín N° 4. Bogotá, abril de 2016. Disponível em: [Papel de los Bancos Nacionales de Desarrollo en la estructura del financiamiento regional en América Latina – CEDLA](#) . Acesso em 10 de março de 2024.

ÉPOCA. China diminui seu apetite pela América Latina. *Época*. 09 de junho de 2019. Disponível em: [China diminui seu apetite pela América Latina - Época Negócios | Economia \(globo.com\)](#) . Acesso em 10 de março de 2024.

EURONEWS. “Global Gateway”: a resposta europeia aos planos de expansão da China. *Euronews*, 01 de dezembro de 2021. Disponível em: <https://pt.euronews.com/my-europe/2021/12/01/global-gateway-a-resposta-europeia-aos-planos-de-expansao-da-china> Acesso em 10 de março de 2024.

FERNÁNDEZ, Aníbal García. Iniciativa “América Cresce”: América Latina para os Estados Unidos. *Revista Ópera*. 13 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://>

revistaopera.com.br/2020/01/13/iniciativa-america-cresce-america-latina-para-os-estados-unidos/ Acesso em 08 de março de 2024.

GERMANÓ, Marco André; KROETZ, Maria Eugênia. A Iniciativa Cinturão e Rota: implicações para a conectividade latino-americana. In: CARVALHO, Evandro Menezes de, VERAS, Daniel; STEENHAGEN, Pedro (organizadores). **A China e a iniciativa Cinturão e Rota: percepções do Brasil**. Rio de Janeiro: FGV Direito Rio, 2023.

MAIA, José Nelson Bessa. A Iniciativa Cinturão e Rota: uma oportunidade para a integração da América Latina **China Hoje**. 16 de agosto de 2019. Disponível em: <http://www.chinahoje.net/a-iniciativa-cinturao-e-rota-uma-oportunidade-para-a-integracao-da-america-latina/>. Acesso em 10 de março de 2024.

MANRIQUE, Luis Esteban G. La estación china de Neuquén: pieza clave en la guerra de satélites. **Política Exterior**, 3 de novembro de 2023. Disponível em: <https://www.politicaexterior.com/la-estacion-espacio-lejano-de-neuquen-guerra-de-satelites/>. Acesso em: 10 de março de 2024.

MARIN, Pedro. América Latina: entre o porrete ianque e o dragão chinês. **Revista Opera**, 09 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://revistaopera.com.br/2020/01/09/america-latina-entre-o-porrete-ianque-e-o-dragao-chines/>. Acesso em: 09 de março de 2024.

MELLO, Patrícia Campos. Brasil deve aderir a programa de investimentos dos EUA que tenta frear China. **Folha de S. Paulo**, 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2019/12/brasil-deve-aderir-a-programa-de-investimentos-dos-eua-que-tenta-frear-china.shtml> Acesso em 10 de março de 2024.

MONTAG, Santiago; FLOYD, Omar. La Cumbre de las Américas en la crisis de hegemonía de Estados Unidos. **La Esquierda Diálogo**. 12 de junho de 2022. Disponível em: <https://www.laizquierdadiario.com/La-Cumbre-de-las-Américas-en-la-crisis-de-hegemonia-de-Estados-Unidos>. Acesso em 10 de março de 2024.

NEVES, Bárbara Carvalho. Global Gateway: a estratégia europeia para impulsionar a conectividade mundial. **Observatório de Regionalismo**. 28 de junho de 2022. Disponível em: [Global Gateway: a estratégia europeia para impulsionar a conectividade mundial – Observatório de Regionalismo \(repri.org\)](https://www.observatorio.org.br/global-gateway-a-estrategia-europeia-para-impulsionar-a-conectividade-mundial-observatorio-de-regionalismo-repri.org). Acesso em 09 de março de 2024.

-----. Regionalismo e integração da infraestrutura na América do Sul: uma análise diante da crise regional (2014-2022). **Tese de doutorado**. UNESP/UNICAMP/PUC-SP. Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas, 2023.

PERRIN, Fernanda. EUA investem em agenda verde para conter China na América Latina. **Folha de S. Paulo**. 03 de novembro de 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/11/eua-investem-em-agenda-verde-para-conter-china-na-america-latina.shtml>. Acesso em: 10 de março de 2024.

RÍOS, Xulio. El estado de las Relaciones China-América Latina. **Documentos de Trabajo**, n. 1/2019. Fundación Carolina Agenda 2030. 2019. Disponível em:

http://www.iberchina.org/files/2019/rels_china_la_xulio.pdf. Acesso em 10 de março de 2024.

ROBERTS, Michael. Acabou o impulso de globalização? **A Terra é redonda**. 01 de maio de 2022. Disponível em: [Acabou o impulso de globalização? - A Terra é Redonda \(atterraeredonda.com.br\)](https://terraeredonda.com.br). Acesso em 10 de março de 2024.

ROCHA, Felipe Freitas da & BIELSCHOWSKY, Ricardo. La búsqueda de China de recursos naturales en América Latina. **Revista de la Cepal**, n. 126, dec. 2018. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44300/REV126_Rocha.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 10 de março de 2024.

RODRIGUES, Bernardo Salgado; JABBOUR, Elias. A iniciativa Cinturão e Rota e as implicações geoeconômicas para o Brasil sob a perspectiva da nova economia do projeto e da geoeconomia híbrida. In: CARVALHO, Evandro Menezes de, VERAS, Daniel; STEENHAGEN, Pedro (organizadores). **A China e a iniciativa Cinturão e Rota: percepções do Brasil**. Rio de Janeiro: FGV Direito Rio, 2023.

SANTANA, David Herreira. Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto *One Belt, One Road* y América Latina. **Geopolítica(s)** Revista de estudios sobre espacio y poder 10(1) 2019. Disponível em: <http://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/58761/4564456549612>. Acesso em 09 de março de 2024.

SHAKIL, FM. Muerto al llegar: la iniciativa B3W de Occidente para rivalizar con el BRI de China. **The Cradle. Co**. 25 de janeiro de 2023. Disponível em: [Muerto al llegar: la iniciativa B3W de Occidente para rivalizar con la BRI de China \(thecradle.co\)](https://thecradle.co). Acesso em: 10 de março de 2024.

VEGA, Gerardo Cerdas. Nuevos actores en el financiamiento a IIRSA / COSIPLAN. In: De IIRSA a COSIPLAN Cambios y continuidades. **Revista informativa de la Coalición regional**. La Paz: CEDLA, n° 2, diciembre de 2015. Disponível em: http://www.cedla.org/sites/default/files/de_iirsa_a_cosiplan_cambios_y_continuidades_0.pdf. Acesso em 08 de março de 2024.

VITTE, Claudete de Castro Silva. América Latina e Caribe como um espaço-rota estratégico e de interconexão para atores extrarregionais: uma contribuição ao estudo da integração física regional. Anais do Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território – CONGEO. **Anais... São Paulo (SP) USP**, 2023. Disponível em: [América Latina E Caribe Como Um Espaço-Rota Estratégico E De Interconexão Para Atores Extrarregionais: Uma Contribuição Ao Estudo Da Integração Física Regional | Even3 Publicações](https://www.iberchina.org/files/2019/rels_china_la_xulio.pdf) Acesso em 10 de março de 2024.

WORLD BANK. Belt and Road Initiative. **World Bank**, 2018. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Acesso em 10 de março de 2024.

O sentido de condições gerais de produção e seu desenvolvimento na crítica da economia política de Marx

Gabriel Souza Alves¹

Introdução

O conteúdo da noção de condições gerais de produção e seu movimento dentro do pensamento de Karl Marx, em sua crítica seminal à economia política, é o objeto do presente trabalho. A investigação teórica tem como caminho o entendimento do seu significado nos rascunhos da obra, em *Grundrisse*, e sua subsequente evolução na versão amadurecida, em *O capital*. Ainda que o uso nominal do termo não tenha se verificado no texto mais acabado, seu conteúdo se faz presente em diferentes momentos do argumento desenvolvido pelo autor.

A dialética entre produção do capital e circulação do capital aparece tanto nos Livros I, II e III e nestes últimos são debatidas algumas das funções sociais que podem ser entendidas como condições gerais de produção. Mais do que infraestruturas de transporte e comunicação, estamos diante de uma noção capaz de potencializar análises mais profundas e assertivas em relação à complexificação do capitalista, assim como de suas limitações.

Na primeira parte do texto, discorre-se sobre o sentido que o conceito adquire em *Grundrisse* (Marx, 2011), em seu exercício de retroação a respeito dos dilemas espaciais que envolvem a circulação do capital, algo que atravessa as condições físicas do transporte de mercadoria e infraestrutura de comunicação. Ainda que o Estado seja uma das principais respostas encontrada pelo capital para superar os limites da fragmentação inerente à forma capitalista de produção, veremos que a problemática da questão se inicia desde a dialética entre produção do capital e circulação do capital.

1 Universidade de São Paulo (USP) - gabrielsozuaalves@usp.br - orcid.org/0000-0001-7285-0264

No segundo momento, vemos como quais são as condições sociais de surgimento do capital enquanto modo de produção, na assim chamada acumulação primitiva, presentes no Livro I (Marx, 2013). Ali está o cerne de um entendimento valioso a respeito da viabilidade social do capitalismo, a partir de uma forma social específica que precisa ser reproduzida e que atravessa também o sentido de condições gerais de produção.

Por fim, no terceiro item, adentramos o sentido adquirido nos Livros II e III (Marx, 2014; 2017). De um lado, os custos de circulação aparecem como funcionalidades prático-sociais indispensável à metamorfose do capital e, por conseguinte, condições gerais de produção calcados em gastos improdutivos e no surgimento da indústria do transporte. Do outro, a própria oferta e disponibilidade de mercadorias aparecem como condição geral de produção, uma vez que interferem diretamente na formação dos custos de produção e, portanto, no preço de produção.

As condições gerais de produção enquanto necessidade do transporte e comunicação

Partindo-se de uma matriz marxiana, de crítica à economia política, a noção de *condições gerais de produção* não encontra sua relevância nominal em *O capital* de KarlMarx (2013; 2014; 2017), a partir da quantidade de vezes em que esta é empregada no corpo do texto, títulos de sessões e capítulos². Ainda assim, defendemos aqui a hipótese de que é possível, por meio da análise de seu conteúdo dentro do método e no movimento do pensamento de Marx, flagrar sua importância e riqueza investigativa na busca pelas múltiplas determinações que acompanham a concretização do capital.

A primeira pista sobre a importância das *condições gerais de produção* na elaboração da crítica marxiana está situada nos cadernos de rascunho da obra, publicado posteriormente com o título de *Grundrisse* (Marx, 2011). Mais do que uma simples versão proto-

2 Que se pese o fato de apenas o Livro 1 (Marx, 2013) ter sido publicado originalmente pelo autor, havendo ampla e intensa edição e participação de Friederich Engels nas versões divulgadas enquanto Livro II (Marx, 2014) e Livro III (Marx, 2017), sobretudo na elaboração dos títulos das sessões, capítulos e itens (Heinrich, 1996, p. 456; 461).

típica da versão acabada da obra, ali é possível enxergar um movimento investigativo do autor, um tipo de registro do seu *modo de investigação*. De um lado, trata-se do percurso de “[...] se apropriar da matéria [Stoff] em seus detalhes, analisar suas diferentes formas de desenvolvimento e rastrear seu nexos interno” (Marx, 2013, p. 90). Por outro, ao mesmo tempo, faz-se presente um esforço reflexivo para descobrir o encadeamento adequado das determinações do capital e elaborar seu *modo de exposição* – presente na versão mais amadurecida da obra.

A busca pela forma mais adequada para expor a dialética investigada aparece em *Grundrisse* na forma de constantes ensaios a respeito da relação entre *pressuposto* e *posto* (Marx, 2011), ou seja, quais as condições objetivas de cada conteúdo da forma capitalista e em que nível de abstração elas aparecem antes de serem verificadas ou não no fato empírico. Apesar das dificuldades acerca da mutabilidade do capital, por meio de suas sucessivas formas (dinheiro, mercadoria, processo de produção), Marx foi amadurecendo seu entendimento sobre a natureza contraditória do seu objeto e aprimorando um método dialético capaz de desvendá-lo³.

A título de exemplo, tomemos a seguinte passagem:

Do ponto de vista da circulação, o preço é posto de maneira puramente formal, visto que o valor é pressuposto independentemente da circulação de dinheiro. A circulação de capital põe preço, não só formal, mas realmente, uma vez que põem o valor. Onde o próprio valor aparece na circulação como pressuposto, só pode sê-lo como *valor posto* por outro capital (Marx, 2011, p. 688).

O exercício textual e reflexivo do autor remete à sua busca por uma ordem de exposição assertiva, capaz de abordar coerentemente os conteúdos e as aparências da economia política. Na citação anterior, mostra-se evidente um raciocínio que tenta entender a relação entre produção do capital e circulação do capital, assim como os níveis de complexidade que envolvem seus conteúdos. Contu-

3 Fundamental considerar que: “Não é qualquer objeto que Marx distingue dois níveis de realidade, em que se constitui uma essência para além das formas de aparecimento. Bem como não é todo objeto que deve ser considerado dialeticamente, portanto, mais especificamente [,] o que tiver uma natureza contraditória” (Grespan, 2002, p. 27-8).

do, se produção e circulação aparecem como pressupostos um do outro, como proceder? Antes de demonstrar a gênese da relação, Marx entende que precisa definir o valor, e este último encontra-se encarnado na produção capitalista de mercadoria⁴, célula primeira e maneira mais simples de expor a contradição dialética entre capital e trabalho (Marx, 2013, p. 157-218).

O primeiro volume da versão acabada da obra, por conseguinte, começa pela *produção* do capital, o primeiro aparecimento do *valor* dentro dos moldes da sociedade capitalista, abstração totalizante, que se desdobra em tantas outras formas. A dedicação em tecer a cadeia de *pressupostos* e *postos* que fundamentam o capital é superada, pelo próprio autor, tão logo se concretize o modo de exposição de *O capital*. No lugar, há o desvelar do encadeamento dialético das determinações, que se inicia em níveis de abstração mais simples (trabalho abstrato) e vai ganhando complexidade e novas camadas com o desenrolar do argumento⁵.

Em *Grundrisse*, no item *O circuito do capital* (Marx, 2011, p. 685-734), o termo “condições gerais de produção” aparece em um contexto de construção do entendimento de Marx acerca do papel da circulação na valorização do valor – expansão do capital. Decerto que o referido termo se encontra incluso no conjunto das *condições* do capital, mas nesta parte do texto ele assume um sentido mais específico, relacionado às condições físicas das relações de troca e conversão da mercadoria em dinheiro ($M' - D'$) e vice-versa ($D - M$), como os meios transporte e meios de comunicação⁶.

Os meios de transporte e comunicação ganham aqui um sentido de exemplo comum das condições gerais de produção, mas

4 Descobre-se que o próprio dinheiro advém da necessidade de comparação e mensuração dos valores de trocas das mercadorias, sendo ele mesmo uma mercadoria de tipo especial, que abdica de seu valor de uso em prol da função de equivalente universal, determinante para o desenvolvimento das relações de troca (Marx, 2013, p. 196-204).

5 Fato este que levou o tema do circuito do capital a ser exposto somente nos manuscritos relativos ao Livro II de *O capital*, voltado ao processo de circulação do capital (Marx, 2013); assim levou a categoria preço a aparecer somente no Livro III, quando é abordada a relação entre as frações do capital e determinações que parte da equalização do capital e do movimento entre oferta e demanda (Marx, 2017).

6 “Quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, em consequência, na troca, tanto mais importante se tornam, para elas as condições físicas da troca – meios de comunicação e transporte. É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais” (Marx, 2011, p. 699).

não seu significado mais estrito. Marx aborda este caso por ser o mais próximo historicamente, mas questão de fundo, a ser refletida no texto, são os limites da atuação do capitalista individual dentro das necessidades postas pela circulação geral do capital. As infraestruturas são o grande exemplo da dificuldade de se adiantar um volume elevado de capital na construção de estradas ou portos e dos riscos de sua realização enquanto capital fixo geral a ser reposto pelo consumo produtivo de outros capitalistas – apropriando-se de determinada parcela da massa anual de mais-valor.

Agora, para que o capitalista construa a estrada como negócio, às suas custas, [...] são necessárias várias condições, todas coincidentes com o fato de que o modo de produção fundada sobre o capital já está desenvolvido a um nível mais elevado. *Primeiramente*: é pressuposta a magnitude do capital, do capital concentrado em suas mãos, para poder assumir um trabalho de tal dimensão e de rotação e valorização mais lentos. Por essa razão, em geral, *capital por ações*, forma em que não somente é em si, de acordo com sua substância, mas é posto por sua *forma* como força e produto social. *Segundo*: exige-se dele que produza *juros*, e não *lucro* (pode produzir mais do que juros, mas isso não é necessário). [...] *Terceiro*: como pressuposto, intercâmbio tal – sobretudo comercial – que a estrada é rentável, i.e, que o preço exigido para o uso da estrada vale o mesmo valor de troca para os produtores, ou proporciona uma força produtiva que eles podem pagar tal preço. *Quarto*: que uma parte [da] sua riqueza desfrutável invista sua renda nesses artigos de locomoção (Marx, 2011, p. 707-8).

A concentração e centralização do capital, assim como o respectivo desenvolvimento das relações sociais de troca e de produção capitalista integram um movimento de autossuperação do capital, em que este último passa a produzir suas próprias condições – uma redundância de si mesmo. Mas antes que ele alcance este patamar, fica exposta a contradição do movimento concorrencial entre frações de capital e seu eventual caráter fragmentário. A forma do capital em sociedade ações e o juros aparecem como grande solução empreendida pelo próprio capital, porém a solução mais simples e segura segue sendo a

produção sob responsabilidade do Estado⁷, via dedução da renda social (Marx, 2011, p. 710).

Na época de Marx, mais do que na atualidade, essas são as formas históricas mais presentes de concretização das condições gerais de produção, “[...] simples deduções da produção que saem do produto excedente coletivo do país” (Marx, 2011, p. 700). Entretanto, seja qual for a forma social encontrada para resolver o dilema da circulação do capital – enquanto transição de suas formas de valor –, um elemento permanece inalterado: a própria necessidade.

Há, ainda em *Grundrisse* (Marx, 2011), uma série de reflexões a respeito dos: i) custos de circulação; ii) o transporte enquanto ramo da produção de mais-valor, iii) a necessidade de redução do tempo de curso⁸; iv) os meios de transporte enquanto força produtiva e capital fixo (dentro do circuito mais geral). Todos os temas mencionados reaparecem mais aprofundados e sob a luz do modo de exposição dialético presente em *O capital*, momento em que as reflexões mais livres de Marx passam a compor um movimento que parte de níveis mais abstratos e ruma em direção a conteúdos mais complexos, aproximando-se do concreto.

As condições gerais de produção como relação social

A noção de *condições gerais de produção* se inicia em *O capital* com a análise da substância e da medida do valor mediante a análise da mercadoria e do valor de troca, pois está ali o cerne da abstração que fundamenta a riqueza social (Marx, 2013, p. 157-218), sem o qual não é possível entender a produção do capital, objeto específico do Livro I. As relações de troca são pensadas somente como de expressão do valor e aparecimento do mais-valor, não ainda como ciclo do capital (D – M ... P M' – D'). Portanto, o

7 “Um país, p. ex., os Estados Unidos, pode ele próprio experimentar a necessidade de estradas de ferro do ponto de vista produtivo; não obstante, a vantagem imediata para a produção daí resultante pode ser tão reduzida que as despesas não aparecem senão como *a fundo perdido* [...] e enquanto o capital não assume a forma de sociedade por ações, o capital sempre procura exclusivamente as condições *particulares* de sua valorização, relega as condições coletivas, como necessidades nacionais, ao país como um todo.” (Marx, 2011, p. 709).

8 Usamos aqui a terminologia *tempo de curso*, empregada na versão derradeira de *O capital: livro II* (Marx, 2014, p. 233-57), mas a mesma aparece em *Grundrisse* sob a alcunha de *tempo de circulação* (Marx, 2011, p. 719-20).

sentido de *condições gerais de produção* adquire, nesse momento da exposição, maior proximidade com a própria discussão relativa às *condições* do capital (individual e total).

Vimos que produção e circulação se determinam dialeticamente, mas o começo pela produção confere importância à apreensão da relação social primordial: entre capital e trabalho, de compra da força de trabalho pelo capitalista e da apropriação do tempo de trabalho excedente na forma de mais-produto (Marx, 2013, p. 368-88). Porém, quais são as *condições* deste processo, sem as quais também não seria possível conceber a própria necessidade capitalista pelas *condições gerais de produção*? Podemos encontrá-las na crítica de Marx ao que se conveniu denominar de *acumulação primitiva* (Marx, 2013, p. 959-1014).

Para além de um capítulo voltado para o debate da transição entre feudalismo e capitalismo na Europa e de um retrospecto acerca da infância do modo de produção capitalista, trata-se da exposição das formas sociais com as quais o capital precisa contar para se tornar a lógica dominante de comando da produção da riqueza. Aponta-se, neste momento, para o fato de que as relações sociais são as *condições* primeira do processo de autovalorização do valor, Marx especifica sua circunstância e seu conseqüente desdobramentodialético:

[...] é preciso que duas espécies bem diferentes de possuidores de mercadoria se defrontem e estabeleçam contato; de um lado, possuidores de dinheiro, meios de produção e meios de subsistência, que buscam valorizar a quantia de valor de que dispõem por meio da compra da força de trabalho alheia; de outro, trabalhadores livres, vendedores da própria força de trabalho e, por conseguinte, vendedores de trabalho. [...] Com essa polarização do mercado estão dadas as condições fundamentais da produção capitalista. A relação capitalista pressupõe a separação entre trabalhadores e propriedade das condições de realização do trabalho. Tão logo a produção a produção capitalista esteja de pé, ela não apenas conserva essa separação entre o trabalhador e a propriedade das condições de realização de seu trabalho, processo que, por um lado, transforma em capital os meios sociais de subsistência e de produção e, por outro lado, converte produtores diretos em trabalhadores

assalariados. A assim chamada acumulação primitiva não é, por conseguinte, mais que o processo histórico de separação entre produtor e meio de produção (Marx, 2013, p. 960-1).

Para que a separação entre sujeitos produtores e meio de produção – e a respectiva afirmação do capital a partir da negação do acesso aos produtos do trabalho – fosse realizada, foi necessário que se produzisse a *propriedade privada dos meios de produção* enquanto forma jurídica e fundamento das relações de troca, enquanto modo de representação prático⁹ dominante. No caso clássico da Inglaterra, isso se deu na expansão da ovinocultura de lã e na formação de uma classe de proprietários de terras que ampliou seus domínios sobre as terras comuns, alicerçados na *Bills for Inclosures of Commons* [leis para o cercamento da terra comunal] e na violência do Estado (Marx, 213, p. 963-79). A terra aparece aqui como condição de produção e meio de produção, adquirindo este último conteúdo na medida em que desaloja seus antigos ocupantes e estes precisam vender sua força de trabalho em outras localidades.

O Estado também é apresentado enquanto condição de produção, por atuar disciplinando os corpos dos produtores alienados, obrigando-lhes a trabalhar (na época, mediante tortura e ameaça de escravização), assim como no rebaixamento do valor da força de trabalho – via leis antigreve e regulações dos limites salariais (Marx, 2013, p. 980-9). Adiante, é abordado também o conjunto de sistemas de crédito, dívida pública, protecionismo e da colonização (Marx, 2013, p. 996-1010), que passam igualmente a figurar como condição do capital, na medida em que possibilitam a transferência de recursos obtidos fora do país¹⁰ e sua respectiva alocação na indústria, que levaria a conversão do dinheiro em capital.

O sentido de *condições gerais de produção* esteve associado, nos rascunhos, às necessidades de meios de transporte e comunicação

9 O mesmo sentido do conceito de *modo de representação capitalista* defendido por Jorge Grespan, em *Marx ea crítica do modo de representação capitalista* (2019).

10 “As manufaturas em ascensão, as colônias garantiam um mercado de escoamento e uma acumulação potenciada pelo monopólio do mercado. Os tesouros espoliados fora da Europa diretamente mediante o saqueio, a escravização e o latrocínio refluíam à metrópole e lá se transformava em capital. [...] Hoje em dia, a supremacia industrial traz consigo a supremacia comercial. No período manufatureiro propriamente dito, ao contrário, é a supremacia comercial que gera o predomínio industrial. Daí o papel preponderante que o sistema colonial desempenhava na época” (Marx, 2013, p. 1001-2).

relativas ao processo de circulação do capital. Em seguida, no Livro I, tornou-se necessário entender as condições do modo de exposição de Marx e resgatar a dialética capital e trabalho na produção do mais-valor, deparando-nos mais uma vez com a importância do Estado em sanar as necessidades do capital, em termos gerais e particulares (capital individual). Contudo, no Livro II de *O capital* a problemática passa a ser a *circulação do capital*, num sentido ainda abstrato e amplo, para além do simples transporte de mercadorias.

Após discutir as determinações próprias do ciclo do capital, em sua totalidade social, conhecido por $D - M \dots P \dots M' - D'$, somos apresentados aos diferentes tempos do capital: o tempo de produção e o tempo de curso. No primeiro, encontra-se o tempo do período de trabalho somado ao tempo de funcionamento¹¹ (Marx, 2014, p. 353-76), a duração de $M \dots P$

$\dots M'$. Já o segundo, é o intervalo entre o fim do processo produtivo e o retorno deste capital na forma de novos elementos da próxima rodada de produção daquele capital¹², somando tempo de transporte, tempo de venda e tempo de compra (Marx, 2014, p. 348), a duração de $M' - D' - M$.

Diferente do tempo de produção, o tempo de curso aparece como obstáculo a ser superado, de maneira que a circunstância ideal é quando esta última se aproxima de zero (Marx, 2011, p. 697-700). Assim, mesmo que não interfiram na natureza do valor produzido na sociedade capitalista, o tempo de curso determina diretamente a grandeza do valor acumulado por cada fração capitalistas, uma vez que interferem na velocidade de rotação e, consequentemente, na massa de mais-valor apropriada anualmente¹³. É por este motivo, portanto, que Marx inclui as condições gerais de produção dentro do quadro das forças produtivas, delimitando

11 Os intervalos que ocorrem, acidentalmente ou não, dentro do processo de produção. O exemplo da agricultura e seu respectivo tempo de entressafra tem sido a alusão mais recorrente.

12 Para evitar que este tempo e curso prejudique a continuidade do processo produtivo e as rotações seguintes, o capitalista intercala dois ou mais adiantamentos de capital em seus meios de produção, como se dois ou mais capitais distintos se intercalassem na mesma unidade produtiva (Marx, 2014, p. 365-7).

13 Em suma, “[...] a massa do mais-valor produzido durante o ano é igual à taxa efetiva do mais-valor multiplicado pelo capital variável empregado em sua produção. O capital empregado na produção da massa de mais-valor anual é idêntico ao capital adiantado, multiplicado pelo número de suas rotações, que chamaremos de n .” (Marx, 2014, p. 401).

também o movimento de concorrência e de equalização entre os distintos capitais.

Condições gerais de produção enquanto custo de circulação e preço de produção

No sentido apresentado, as *condições gerais de produção* deixam de ser somente *condição* e passam a figurar também como *meio*, via dois aspectos. Primeiro, seu potencial de ampliar exponencialmente a massa obtida por um capital proporcionalmente menor, mas que rotaciona em um tempo menor que o da média. Segundo, por inaugurar um novo setor produtivo para o capital, atrelado às necessidades de circulação de mercadorias: a *indústria dos transportes*¹⁴. Marx inclui a determinante espacial dentro das condições de troca e o estabelece como esfera especial de investimento do capital produtivo, uma vez que “[...] se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção *dentro* do processo de circulação e *para* o processo de circulação” (Marx, 2014, p. 231).

Conforme se desenvolve sua relevância enquanto *meio*, o sistema de transporte e comunicação se potencializa como mecanismo de ampliação da grandeza do valor. Não obstante, ao desempenharem um movimento concreto, junto a expansão do capital, eles acabam integrando o desenvolvimento da totalidade social capitalista, que volta a produzir novas demandas e *condições* para a acumulação desenfreada. Em termos gerais, as condições necessárias à circulação do capital envolvem custos que, com exceção da indústria do transporte, não produzem valor, são dispêndios improdutivos a serem descontados da massa de mais valor acumulada nas mãos dos capitalistas.

Com exceção de mercadorias que não requerem meios de transporte para serem vendidas, algo comum no chamado “setor

¹⁴ Vejamos seu aspecto produtivo: “[...] o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo, o qual pode exigir seu deslocamento espacial e, portanto, o processo adicional de produção da indústria do transporte. Assim, o capital produtivo investido nessa indústria adiciona valor aos produtos transportados, em parte por meio da transferência de valor dos meios de transporte, em parte por meio do acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte. Esta última adição de valor se decompõe, como em toda produção capitalista, em reposição de salário e mais-valor” (Marx, 2014, p. 229).

de serviços”, em que o consumo ocorre ali onde as mercadorias são produzidas, a localização em geral é uma condição espacial intransponível. Esta última, pode ser considerada como um valor de uso primário, sem o qual não é possível avistar o valor de uso¹⁵ que justifica e completa a relação de troca. No entanto, para Marx, o valor não é produzido nos processos de troca, estas últimas se limitam somente às mudanças de forma do capital, versam sobre o movimento das formas de valor, não sobre sua substância:

Os custos de circulação, que derivam da simples variação de forma do valor, da circulação idealmente considerada, não entram no valor das mercadorias. As partes do capital que cobrem esses custos constituem, do lado do capitalista, meros descontos do capital produtivamente gasto (Marx, 2014, p. 217).

Mesmo que após a publicação de *O capital* tenham surgido novas condições de circulação do capital e refuncionalizações de antigas formas, os exemplos presentes no Livro II permanecem de suma importância e também integram o sentido de *condições gerais de produção*. Reparemos na lista exposta no capítulo 6, *Os custos de circulação* (Marx, 2014, p. 206-31): i) contabilidade do capital; ii) produção e reposição do dinheiro; iii) custo de comercialização; iv) custo de armazenamento.

A *contabilidade* consiste no controle quantitativo dos fluxos de dinheiro e dos respectivos custos de produção, cujo objetivo é o dimensionamento da taxa de lucro. Os meios e o dispêndio de trabalho, em si, empreendidos nesta tarefa consistem em custos mortos (*faux frais*) do modo de produção capitalista, independentemente do nível tecnológico ou graude autonomização¹⁶. Ainda que a gestão do dinheiro tenha se informatizado na contemporaneidade, todo o dispêndio de trabalho neste setor, em especial a produção do dinheiro – mercadoria especial, cujo valor de uso consiste em representar universalmente o valor de troca das outras mercado-

15 Assim como na produção, não se trata de qualquer descolamento no espaço, mas do socialmente necessário, proporcional em relação à média social.

16 “A divisão do trabalho, a autonomização de uma função, não a converte em criadora de produto e de valor, se ela não o é em si, ou seja, já antes de sua autonomização. [...] Essa parte do capital é subtraída ao processo de produção e faz parte dos custos de circulação, dos descontos efetuados sobre o produto total” (Marx, 2014, p. 214).

rias – é improdutivo, porém necessário para repor seu desgaste no decorrer da circulação.

O custo de comercialização, por sua vez, consiste no dispêndio trabalho e consumo de meios necessárias à viabilização das relações de troca e a realização do capital-mercadoria, além de definir parte substancial do tempo de curso (tempo de venda e tempo de compra). O custo de armazenamento, por sua vez, mesmo que não diretamente associado às mudanças na forma do valor, funciona na conservação do valor, na medida em que preserva o valor de uso das mercadorias, sua integridade, até ampliando os prazos de consumo das mesmas¹⁷. Estas duas últimas condições gerais de produção mencionadas foram desde muito cedo, em termos de história do capitalismo, resolvidas pelo próprio capital, através de frações que se especializaram nas referidas funções.

Mesmo que o capital comercial também se utilize da estratégia de contratação de trabalhadores assalariados e tenham igual interesse (em relação ao capital produtivo) no rebaixamento do valor da força de trabalho, ele o faz para que seus custos de operação caiam assim possa ampliar a margem de lucro que ele obtém a partir do mais-valor gerado no âmbito do capital produtivo¹⁸. As vantagens esbravejadas por este setor do capital, comumente atreladas ao fato de lidarem com a forma preço, podendo comprar na baixa e vender na alta, não diz respeito à formação de novos valores, mas um mecanismo de redistribuição dos valores. Se um lado vende mais caro, o outro lado está deixando de ganhar, no somatório geral é irrelevante, pois “da troca de equivalentes não resulta mais-valor, e tampouco da troca de não equivalentes resulta mais-valor. A circulação ou a troca de mercadorias não cria valor nenhum” (Marx, 2013, p. 240).

O custo de transporte, como visto, torna-se um ramo produtivo que surge da necessidade de circulação e, portanto, não se en-

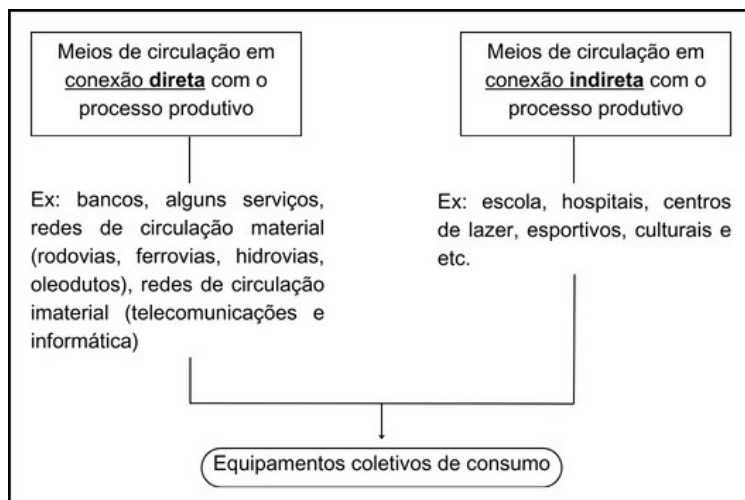
17 Considerar o caráter especialmente ineficaz também presente no armazenamento, enquanto condição, já que “apermanência na transmutação de forma $M' - D'$ estorva não só o metabolismo real que se tem de operar no ciclo do capital, como também sua função ulterior como capital produtivo” (Marx, 2014, p. 218).

18 “Os agentes da circulação têm de ser pagos pelos agentes da produção. Mas se os capitalistas, ao comprarem e venderem entre si, não criam com esse ato qualquer produto ou valor, isso não se altera em nada quando o volume de seu negócio lhes permite e exige que transfiram essa função a outrem” (Marx, 2014, p. 206).

contra na mesma circunstância dos custos mortos. Outrossim, é possível que algumas das condições gerais de produção anteriores se encontrem fora dos limites do próprio capital e dependa da participação ativa do Estado, na forma de bancos públicos (produção do dinheiro), rodovias, centrais de abastecimento públicas, uma vez que apenas a contabilidade se tornou uma tarefa intrasferível, fundamental ao capital individual. Dito isso, seja através de outros capitalista, seja através do Estado, o capital individual inevitavelmente acaba por transferir – tanto via troca direta quanto via pagamento de impostos – parte da sua apropriação de mais-valor.

Tão logo se reconheça a atualidade dos exemplos de condições gerais de produção mencionados, parece-nos evidente que também houve o surgimento de novas funções. Seus sentidos foram atualizados e ampliados por novos autores, na medida em que o movimento concreto do capital estabeleceu novas necessidades e contradições na dialética entre circulação e produção. Com o desenvolvimento da sociedade urbana, expressa-se em maior proporção as funções associadas à reprodução da força de trabalho, espacialmenteconcentrada, cada vez mais, nas cidades.

Figura 1 - As condições gerais de produção.



Fonte: Lencioni (2017). Adaptado.

No esquema de Sandra Lencione (2017, p. 4), temos exemplos de formas sociais funcionais à reprodução da força de trabalho, tanto no sentido de preservação da integridade do corpo e da mente do trabalhador, quanto em termos de qualificação do seu trabalho útil. Seja como for, tratam-se de condições gerais de produção chamadas de indiretas (Lencioni, 2017, p. 4-6), mas que são decisivas para rebaixar o valor da força de trabalho, uma vez que preservam sua oferta acima do demandado pelos setores capitalistas, reproduzindo-os em diferentes qualidades úteis. Em decorrência disso, preserva-se o rebaixamento do trabalho necessário dentro da jornada de trabalho e se eleva a trabalho excedente, ampliando-se a taxa de mais-valor.

Ainda que o rebaixamento do valor da força de trabalho, expressa na forma salário, possa ser vista enquanto condição geral de produção, é preciso cautela para não confundir com qualquer tipo de mercadoria, visto que é da relação desta última com a propriedade privada dos meios de produção que nasce o mais-valor, contradição que define a valorização do capital e impulsiona as formas sociais. Entretanto, a oferta adequada desta referida “mercadoria especial”, criadora de valor, converte-se também em mais um aspecto da relação entre *condição* e *meio*.

O processo de produção, como identificado, só é iniciado a partir da compra de meios de produção e força de trabalho (D – M ...) e a própria disponibilidade do primeiro no mercado é uma *condição* na qual um capital produtivo serve de pressupostos para outro, o que para um é mercadoria em venda, para o outro é meio de produção a ser comprado. Porém, ao passo em que é considerada a concorrência capitalista, e seu respectivo movimento de equalização do capital, a forma preço na qual se expressa estas mercadorias é de suma importância na determinação dos custos de produção do próximo ciclo produtivo, assim como na competitividade do capital individual em relação à média social (Marx, 2017, p. 207-34).

O valor é o fundamento da riqueza social, mas o preço é a representação monetária necessária, na qual o primeiro se manifesta e concretiza as relações de troca. O mais-valor, por sua vez, viabiliza-se apenas na medida em que surge enquanto taxa de lucro do

capitalista – na diferença entre o capital adiantado e o capital obtido no final da respectiva rotação. Por conseguinte, expressa-se no preço também um movimento de oferta e demanda que influencia o preço de produção (custo de produção somado ao lucro médio), ainda que no geral estes movimentos se compensem com o passar dos ciclos do capital¹⁹.

Outra determinação que aparece próximo ao nível do concreto é a desigualdade presente nas distintas composições orgânica do capital (proporção entre capital constante e capital variável). Esta última, está vinculada às *condições gerais de produção* enquanto força produtiva, porém num momento em que estas últimas passam a figurar também enquanto *meio*. Assim como o capital (individual) desenvolve seus meios de produção no sentido de tornar o trabalho vivo mais eficiente que a média social, numa alta composição orgânica (Marx, 2017, p. 198), e tenta diminuir o custo unitário de suas mercadorias²⁰, também são desenvolvidos os meios alocados nas atividades necessárias à circulação do capital. Pois a redução do tempo de curso da mercadoria resulta, conseqüentemente, em mais rotações e numa maior massa de mais-valor dentro de um mesmo período de tempo.

19 “[...] se a oferta e a demanda não concordam em nenhum caso, suas desigualdades se sucedem de maneira tal – e o desvio numa direção provoca como resultado um desvio em direção contrária – que, caso se considere o conjunto num intervalo de tempo maior ou menor, a oferta e a demanda coincidem constantemente, mas apenas como média do movimento transcorrido e como movimento constante de sua contradição. [...] Por isso, a relação entre oferta e demanda só explica, por um lado, a divergência dos preços de mercado em relação aos valores de mercado e, por outro, a tendência à anulação dessa divergência, isto é, à anulação do efeito da relação entre oferta e demanda” (Marx, 2017, p. 24-5).

20 Almeja-se aqui um lucro extra sobre os capitais que produzem em condições desfavoráveis, vejamos. “Na realidade, o interesse especial que atrai um capitalista ou o capital de determinada esfera de produção à exploração dos trabalhadores por ele diretamente ocupados limita-se ao fato de que, seja mediante um excesso excepcional de trabalho, seja mediante a redução do salário a um nível abaixo do média, ou ainda, em virtude de uma produtividade excepcional no trabalho empregado, ele possa obter um ganho extraordinário, um lucro que ultrapasse o lucro médio” (Marx, 2017, p. 232). Dito de outra maneira, “a produtividade particular do trabalho numa esfera particular de negócio ou num negócio em particular no interior dessa esfera interessa unicamente aos capitalistas que deles participam diretamente, na medida em que possibilita a esfera particular a obtenção de um lucro extraordinário com relação ao capital total ou ao capitalista individual um lucro extraordinário com relação a sua esfera” (Marx, 2017, p. 233).

Considerações finais

O sentido da noção de *condições gerais de produção* na obra de Marx ganha diferentes conteúdos conforme são expostas as determinações que movem o capital, na qual a dimensão particular (individual) e geral (total) do capital se relacionam num mesmo movimento de expansão contraditório do valor obtida na alienação daqueles que precisam vender seu trabalho em potencial.

Nos rascunhos, *Grundrisse*, a reflexão se desenvolve a partir do viés espacial das relações de troca, condicionados pelos meios de transporte e comunicação. Já no Livro I, a ênfase se encontra nas relações sociais que se polarizam entre propriedade privada dos meios de produção e uma classe de despossuídos. No livro II, ela aparece enquanto custos de circulação, sem os quais não se viabiliza o ciclo do capital: $D - M \dots P \dots M' - D'$. Finalmente, no Livro III, elas aquirem um sentido fundamental na dinâmica de concorrência entre os capitalistas, na qual se definem as margens de apropriação do mais-valor, mas agora figurando também enquanto *meio*, adentrando a função de força produtiva e vantagem produtiva na formação do *preço de produção*.

Conforme o processo produtivo retira do próprio mercado seus elementos necessários (força de trabalho e meios de produção), as *condições gerais de produção* são as funções sociais e formas concretas de viabilizar as elações de troca e, por conseguinte, as metamorfoses do capital. Além das condições físicas, como no caso das infraestruturas de transporte e comunicação, da logística de armazenamento e da gestão do dinheiro, novas funções vão surgindo conforme o capitalismo se desenvolve. Atualmente, por exemplo, é inconcebível não incluir a relevância que a própria propaganda e publicidade assumiu na disputa pela construção social da demanda, algo que também se trata de um custo morto.

Em paralelo, considerando que a circulação aparece como necessidade da produção, a circulação também é condicionada pela reprodução das relações sociais. Na sociedade urbana, a reprodução ganha dimensões que vão além do momento de produção e alguns de seus exemplos estão presente do esquema anterior (Figura 1), mas segue além. Tanta a dominação política necessária quanto as

demais condições gerais de produção que ultrapassem a capacidade do capital em satisfazê-las ele mesmo, são incumbidas ao Estado. Este último, por sua vez, ao passo em que se torna a forma social mantenedora de uma gama de condições gerais de produção, transforma-se ele mesmo em uma.

A atuação do Estado não altera em nada a própria possibilidade do capital em avançar na produção de suas próprias condições e Marx já apontava para formas capazes de resolver parte da problemática: a sociedade por ações e a forma dos juros. A autonomização do capital nestas esferas, apesar da aparente ruptura para com o capital produtivo, ainda é dependente deste último e encontra-se integrado ao processo de apropriação do mais-valor posto pela esfera da produção.

Por fim, as condições gerais de produção não somente permitem que o capital mude suas formas de valor no tempo e espaço, expandindo sua cumulação, eles carregam o potencial de determinar o tempo de curso e a eficiência do custo de transporte – já que estes foi transformado em setor da produção. Os meios materiais alocados nas respectivas funções da circulação do capital influenciam na média do tempo de curso e, conseqüentemente, na média do tempo de rotação dos capitais de um determinado país, impulsionando sua massa de mais-valor anual, caso esta última esteja mais veloz que a média global.

Os meios e condições gerais de produção, por conseguinte, não são resultado da providencia divina. Assim como as relações sociais, são produtos da sociedade em movimento, conformando uma relação dialética entre condição, meio e produto. Cabe, portanto, refletirmos também, em outras oportunidades, os sentidos que estas duas últimas noções adquirem no decorrer da obra de Marx, pois certamente reforçam a atualidade e o potencial analítico presente no pensamento deste autor.

Referências bibliográficas

GRESPLAN, J. **Marx e a crítica do modo de representação capitalista**. São Paulo: Boitempo, 2019.

GRESPLAN, J. A dialética do avesso. *Revista Crítica Marxista*. *Crítica Marxista*, v. 1, n. 14, 2002, p. 26-47.

HEINRICH, M. Engels' Edition of the Third Volume of "Capital" and Marx's Original Manuscript. *Science & Society*, Vol. 60, No. 4, p. 452-466, 1996.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, v. 11, p. 6, 2007.

MARX, K. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857 - 1858: esboços da crítica da economia política**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital**. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política: livro III: o processo global da produção capitalista**. São Paulo: Boitempo, 2017.

Desenvolvimento territorial e incentivos à agroindustrialização: os perímetros irrigados da Paraíba (Brasil) e da Província Badajoz (Espanha)

Gleydson Pinheiro Albano¹
Anieres Barbosa da Silva²

Introdução

Desde o século XIX, tem-se o desenvolvimento como algo a ser perseguido, almejado ou alcançado, nas sociedades ocidentais. A difusão da Revolução Industrial pelos países europeus e depois pelo mundo, fez o desenvolvimento ser concebido como algo resultante do processo de industrialização. Essa concepção de desenvolvimento se torna global após a Segunda Guerra Mundial.

Ancoradas na produção industrial, as políticas de desenvolvimento foram sendo gradativamente direcionadas para o campo. Isso porque a indústria requeria cada vez mais o aumento da produção de alimentos ou de outros produtos oriundos do campo. Nesse contexto, o aumento da produtividade do campo era fundamental, o que acabou se estabelecendo em face de ações ou políticas voltadas para a modernização do campo com alto nível tecnológico (utilizando insumos industriais).

Essas políticas de desenvolvimento possibilitaram a difusão de perímetros de irrigação e o processo de agroindustrialização, implantados tanto no Nordeste do Brasil (caso do estudo das políticas da SUDENE/DNOCS e seus perímetros da Paraíba), como na Extremadura Espanhola (caso do estudo do Plano Badajoz e a construção de perímetros nas Vegas Altas da Província de Badajoz)

1 Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) - Gleydson.albano@ufrn.br - <https://orcid.org/0000-0001-9306-9258>

2 Universidade Federal da Paraíba (UFPB) - Anieres@gmail.com - <https://orcid.org/0000-0002-6060-2869>

por ditaduras que estavam governando o Brasil e a Espanha. Em comum, tais governos tinham, além do ideal modernizador, o ideal de combate ao “comunismo” (no âmbito mais geral da Guerra Fria) que estava em tese a se espalhar pelo campo, devido as imensas desigualdades que existiam nessas áreas, consideradas uma das mais desiguais e com predominância de grandes latifúndios, tanto no caso brasileiro, como no caso espanhol.

Com a adoção dos perímetros visava-se criar, a partir de pequenos lotes familiares irrigados, uma classe média rural, um empreendedor rural, capitalista rural, moderno, que não dependia mais exclusivamente da chuva, e sim da ciência que iria trazer as soluções para a agricultura, se distanciando do agricultor/campônês tradicional.

O trabalho em questão visa analisar, portanto, o planejamento e a execução dessas políticas com os resultados à época e a situação atual nas referidas áreas. Também é dado um destaque para a produção e industrialização do tomate, um produto de amplo consumo mundial que ganhou destaque nas ações voltadas à agroindustrialização, daquele período, tanto na Paraíba/Brasil, quanto em Badajoz/Espanha.

Como metodologia foram feitas revisões bibliográficas de autores espanhóis e portugueses que analisaram a temática vigente. Além disso, foram pesquisados documentos da SUDENE/DNOCS (Brasil) e do Ministério da Agricultura e da Junta da Extremadura (Espanha) e pesquisas de campo com visitas aos perímetros irrigados nos dois países.

O trabalho tem a seguinte ordem de apresentação: em um primeiro momento, fizemos uma breve análise teórica e histórica do desenvolvimentismo e da industrialização como base para os programas de irrigação e de agroindustrialização. Após isso, realizamos uma análise da política de desenvolvimento agroindustrial (Plano Badajoz) implantada na Província de Badajoz no semiárido espanhol. Na sequência, analisamos a política de irrigação implantada na Paraíba, no semiárido nordestino. Por fim, apresentamos a situação das duas áreas pesquisadas (nos anos 2010 e 2020), seguidas das considerações finais.

Desenvolvimento e Industrialização: Um norte para os programas de irrigação

Desde o uso comum das ruas até a acepção no dicionário, o conceito de desenvolvimento remete a algo que está sempre progredindo. Segundo o dicionário Houaiss (Houaiss; Villar, 2009, p.989), desenvolvimento implica "... ação ou efeito de desenvolver-se" e, também, "crescimento, progresso, adiantamento". Tem-se, também, que o desenvolvimento pode ser "... econômico, social e político de um país, região, comunidade, etc."

O conceito de desenvolvimento tem seu uso histórico difundido com a teoria da Evolução de Charles Darwin (1859), que vai influenciar o conceito, além do mesmo se espelhar no progresso da industrialização, urbanização, tecnologias e pensamento ocidentais, que estavam em voga no século XIX. A partir desse período se tem a marginalização e a desqualificação de outras interpretações sobre a sociedade e o processo de mudança social (Oliveira, 2010).

No âmbito do pós-Segunda Guerra, o discurso do desenvolvimento se torna global, uma maneira de lidar com o fenômeno da pobreza no novo contexto social, (geo)político e econômico do pós-Guerra. Com a emergência das organizações internacionais, como o Banco Mundial (aquela época Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento) e a Organização das Nações Unidas (ONU), o discurso desenvolvimentista começa a se tornar normalizador, relacionando-se com a promoção da ordem no plano internacional (Oliveira, 2010).

A partir desse quadro de referência, tem-se uma pressão pelo desenvolvimento a partir do processo de industrialização dos países, que vai ser fomentado pelas organizações internacionais, como ONU, Banco Mundial, dentre outras.

O Banco Mundial teve destaque especial na propagação dessa visão de desenvolvimento no mundo, incluindo o financiamento de gigantescos projetos de infraestrutura de transportes, de eletrificação, de modernização agrícola e a construção de grandes barragens e perímetros irrigados, visando a criação de infraestruturas capazes de estimular o processo de industrialização dos países menos desenvolvidos e promover o investimento privado estrangeiro,

principalmente das empresas e indústrias americanas pelo mundo (Scatimburgo, 2013).

Nesse contexto, as ideias desenvolvimentistas de superar o atraso de regiões implantando represas e perímetros irrigados ganham fôlego, com suporte de tecnologias para melhorar o solo e aumentar a produtividade da colheita (agrotóxicos, fertilizantes químicos, maquinário agrícola, sementes modificadas), com o uso, muitas vezes, da eletricidade, que era gerada nas represas. Essas ideias tiveram grande consolidação no pós-Segunda Guerra Mundial com a difusão da experiência americana da Autoridade do Vale do Rio Tennessee (TVA), que teve origem em uma região tradicionalmente pobre dos Estados Unidos da América a partir de 1933, no contexto da Grande Depressão, através dos organismos internacionais, como a ONU e o Banco Mundial (Albano, 2022).

Estava em andamento um modelo de desenvolvimento ancorado em indústrias e maquinário que iria modificar a organização do espaço nas zonas urbanas com a implantação de plantas industriais, e no meio rural, a partir da adoção dos pacotes tecnológicos da chamada Revolução Verde (agrotóxicos, fertilizantes químicos, sementes modificadas, dependência do maquinário industrial, dentre outros).

Segundo Guimarães (1979), a Revolução Verde trabalha para cercar a produção rural, tanto do lado da Indústria Produtora de Insumos, com a difusão de fertilizantes, defensivos e corretivos químicos, como da Indústria de Bens de Capital com a difusão de tratores, colheitadeiras e equipamentos de irrigação, produzidos, geralmente, por multinacionais.

As políticas de desenvolvimento ancoradas na produção industrial, que começam a ser difundidas mundialmente no pós-Segunda Guerra Mundial pelo sistema ONU e pelo Banco Mundial (dentre outros órgãos supranacionais), se preocupavam sobremaneira com a situação do campo. Pois, a indústria necessitava de um campo com grande produção de alimentos, não só para industrializar esses alimentos e agregar valor, como foi previsto em planos de desenvolvimento que serão observados nesse trabalho. Mas, também necessitava de um aumento da produtividade do campo,

que sendo feito a partir de uma modernização com alto nível tecnológico (utilizando insumos industriais), iria baixar os preços dos alimentos e ao mesmo tempo fornecer um excedente de mão de obra para o setor industrial.

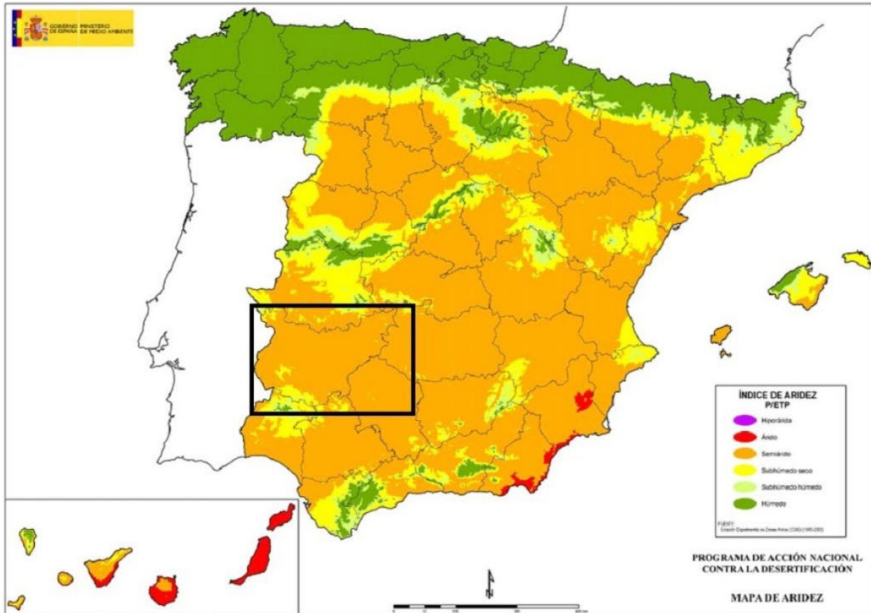
É nessa perspectiva que políticas de desenvolvimento com foco na modernização do campo são executadas, a exemplo da difusão de perímetros de irrigação e incentivos à agroindustrialização que foram implantadas tanto no Nordeste do Brasil, como na região da Extremadura Espanhola. Nas sessões seguintes, vamos analisar o planejamento e a execução dessas políticas com os resultados à época e a situação atual nas referidas áreas com destaque para a produção e industrialização do tomate.

Política de desenvolvimento agroindustrial do Plano Badajoz (Província de Badajoz/Espanha)

No território espanhol há o predomínio de características de domínio semiárido (Figura 1). A província de Badajoz, em destaque no mapa, tem quase a totalidade da sua área no domínio semiárido. Trata-se de um recorte espacial conhecido pelo baixo nível de vida, pela baixa renda per capita em relação à renda nacional espanhola e pela concentração fundiária. Assim como o Nordeste brasileiro e especificamente o semiárido paraibano, a província de Badajoz (na região da Extremadura) foi foco de várias políticas públicas para o desenvolvimento, culminando com o Plano Badajoz.

Além do clima semiárido, outra característica marcante dessa província é o baixo nível de renda e a concentração fundiária que foi sendo conformada ao longo do tempo, depois da expulsão dos árabes no século XIII. Com a reconquista cristã, ocorreu uma grande concentração de terras nas mãos da Igreja e das casas nobres que estavam empenhadas militarmente na expulsão dos árabes e que receberam boa parte das terras com a expulsão desses povos (Fonseca, 2016; Naredo, 1978).

Figura 1 - Espanha: Índice de aridez, com destaque para a Província de Badajoz.



No final do século XVIII e no século XIX, toda essa região passa por um processo de desamortização, que consistia em pôr no mercado, mediante leilão público, as terras e bens não produtivos em poder das chamadas “mãos mortas”, que eram basicamente a Igreja Católica ou as ordens religiosas e os territórios nobiliários (casas dos nobres) que detinham latifúndios desde a Reconquista. Sua finalidade foi acrescentar a riqueza nacional e criar uma burguesia e uma classe média de lavradores proprietários. No caso da província de Badajoz, esse processo ampliou a concentração de terras a um nível sem precedente (Fonseca, 2016; Naredo, 1978).

Naredo (1978) discorre sobre as consequências desse processo de desamortização, que foram: o aumento das terras agrícolas, aumento da população, liquidação das terras comunais, liquidação do direito de mendicância, liquidação das servidões coletivas, expulsão dos pequenos agricultores que estavam assentados em terras há gerações. Com isso, gerou-se um aumento do contingente de sem-terras, *yunteros* (sem-terra que lavrava a terra com

animais) e de jornaleiros que mendigavam trabalho como único meio de sustento.

Roche (2022) destaca que na segunda metade do século XIX a Província de Badajoz fez parte da área de maior acúmulo de propriedade territorial do país, com fazendas vastíssimas de gado e de rebanho de ovelhas. Esses processos de desamortização, chamados por Roche (2022) de Reforma Agrária Liberal, trouxeram uma privatização das terras comunais e acabou com as esperanças dos camponeses de serem pequenos proprietários. Com isso, houve um aumento do exército de desempregados e desocupados no campo, causando grande tensão social.

A partir de 1907, ocorreram tentativas de colonização e reforma agrária, visando adquirir terras privadas para seu posterior parcelamento e distribuição com a massa da população sem-terra. Essas tentativas resultaram, geralmente, em pouquíssimos assentamentos e poucos resultados alcançados. A última tentativa foi com a Nova República em 1936, sem consenso para aprovar uma reforma agrária por decreto. Com isso, ocorreu um movimento de Reforma Agrária “desde abaixo” com a invasão de terras privadas pelos yunteiros, com milhares de famílias ocupando terras privadas (Roche, 2022).

Sendo um dos motivos do Golpe Militar e da posterior Guerra Civil Espanhola (1936-1939), a invasão de terras pelos camponeses na província de Badajoz fez a Guerra ser particularmente sangrenta nessa porção do território espanhol, com uma matança generalizada. Após a Guerra, com a vitória das forças conservadoras e a implantação da ditadura fascista de Franco (1939 a 1975), tem-se a restauração da ordem anterior conservadora no campo, com a retomada das fazendas pelos latifundiários e expulsão dos camponeses (Naredo, 1978; Roche, 2022).

O fascismo de Franco lança uma nova ideologia para a ocupação das várzeas do rio Guadiana, em Badajoz. Após ter expulsado os camponeses, o Estado autoritário pretendia utilizar as várzeas deste rio como uma espécie de mostruário de sua ideologia: a colonizadora. Na ausência de países longínquos para povoar, o Estado Novo fascista de Franco orientou-se para a colonização interna. Assim, o Plano Badajoz, que foi implementado pelo fascismo

espanhol, constituiu o principal exemplo desse tipo de realização (Naredo, 1978).

Nesse período, as estatísticas e relatórios já construídos durante o governo fascista nos anos de 1940 continuavam mostrando que milhares de desempregados (mais de 90.000 famílias camponesas, algo em torno de 400 a 500 mil pessoas, de um total de 569 mil habitantes), no campo da Província de Badajoz passavam fome e não tinham perspectivas de futuro (Roche, 2022).

Essa constatação fundamentou discursos sobre a necessidade de política pública, um projeto de desenvolvimento, visando desenvolver aquela área considerada atrasada, com graves problemas de desemprego e concentração de terras e renda. Na próxima sessão discutiremos sobre o planejamento das políticas públicas de desenvolvimento ancoradas em perímetros de irrigação e agroindustrialização no âmbito do Plano de Badajoz.

Planejamento e implantação do Plano Badajoz

Após a Guerra Civil Espanhola (1936-1939) e a vitória do fascismo espanhol sob o controle do Caudilho Franco, o Governo ditatorial que se instala resolve desenvolver um processo de colonização e de desenvolvimento em Badajoz, em decorrência dos péssimos indicadores socioeconômicos que se apresentavam na província.

Esse sistema de colonização que inicialmente ganhou corpo em 1939, com a criação do Instituto Nacional de Colonização (INC) vai sofrer influência do sistema de colonização implantado na Itália fascista, o *Bonifica Integrale*, já na primeira lei de colonização de grandes zonas regáveis em 26/12/1939 (Roche, 2022).

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, com a derrota dos aliados do ditador fascista Franco, a ditadura se adapta aos novos tempos e tem uma aproximação estratégica com os Estados Unidos. Com isso, os novos projetos de desenvolvimento que vão ser construídos nos anos 1950 na Espanha, como o Plano Badajoz, tem decisiva influência da experiência americana, até pelas constantes visitas técnicas que passam a fazer o alto *staff* espanhol as obras do TVA e dos projetos de irrigação do Oeste dos Estados Unidos, como ressalta Roche (2022, p.44):

En compañía de José Vergara y Luis García de Oteyza, Gómes Ayau viajó al país norteamericano para empaparse de su desarrollo agrario. De entre las citas obligadas, destacaban las obras faraónicas de puesta en regadío de la Tennessee Valley Authority (TVA) y otros proyectos implementados en Arizona y California. Otro de los notables del INC, Ángel Martínez Borque, quien ya había predicado sobre el colono ideal, estudió a fondo la normativa y la práctica de la colonización en el Medio Oeste norteamericano. Aquellos materiales fueron el germen de la Ley de Grandes Zonas Regables de 1949 (Roche, 2022, p.44).

Em 1951, já nesse contexto, tem-se o lançamento do Plano Badajoz, chamado de “Plan de Obras, Colonizacion, Industrializacion y Eletrificacion da Provincia de Badajoz”. O referido plano tinha como objetivos a construção de grandes obras hidráulicas, a colonização de mais de 100.000 hectares de zonas regáveis na província, a construção e desenvolvimento de novas indústrias nas zonas regáveis, o desenvolvimento industrial da Província de Badajoz com o aproveitamento dos seus recursos naturais, a repovoamento florestal, além da eletrificação de toda zona e do desenvolvimento de redes de transportes (Espanña, 1951).

O Plano Badajoz pretendia implantar uma nova sociedade, com uma colonização a partir de princípios disciplinares, focando no individualismo, em condutas vigiadas e em méritos individuais, com o ar militar, construtivo e gravemente religioso. Pretendia instalar em suas pequenas parcelas o maior número possível de trabalhadores em áreas que pertenciam aos latifundiários absentistas, que aproveitavam as várzeas do Guadiana com pastos e cultivos de sequeiro (Naredo, 1978; Sanches Mora, 2012).

O Plano Badajoz previa a expropriação de mais de 100.000 hectares de terras dos grandes proprietários e a partir daí criaria povoados e lotes, tanto na Província de Badajóz quanto na Província de Cáceres, ambas pertencentes à Extremadura. O Plano previa para cada colono e sua família uma parcela de 4 a 5 hectares, implementos agrícolas, gado e uma casa. Os colonos tinham que estar submetidos durante os cinco primeiros anos a um regime de meação com o Instituto Nacional de Colonização e poderiam comprar a

propriedade após o período de tutela, com prazo entre 25 a 30 anos para o pagamento. Os novos povoados ficariam a uma distância de até 2,5 km das parcelas que os colonos recebiam para cultivar. Os povoados criados eram dotados de igreja, centros cívicos, escolas e outros serviços. O Plano também previa um processo de industrialização da produção agrícola da região e das novas áreas irrigadas (Angulo, 1958).

Os novos núcleos populacionais e lotes para a colonização estavam situados nas áreas irrigadas das Vegas del Guadiana (Don Benito, Villanueva de la Serena, Mérida, Montijo e Badajoz/Província de Badajoz) e no Norte de Cárceres (Talayuela, Navalmoral de la Mata, Plasencia, Coria e Moraleja/Província de Cárceres) (Sanches Mora, 2012).

As linhas gerais para a colonização das zonas regáveis segundo o documento oficial do Plano Badajoz definiam que os colonos teriam lotes de superfície entre 4 a 5 ha com a seguinte sugestão de cultivo: 15% para as *plantas forrageiras* (alfafa e trevo), para dar suporte a pecuária; 5% para os *cultivos hortícolas*. Inicialmente se previa além disso, uma proporcionalidade de cultivos: *cereais* (30%), *plantas industriais* (30%) e *tubérculos e raízes* (20%) (Espana, 1951).

Além disso, e já visando a agroindustrialização, existia a sugestão de áreas para o cultivo de produtos agrícolas, como o açúcar de beterraba, que se previa 10.000 ha, algodão com a previsão de 15.000 ha e o cânhamo ou linho com 6.500 ha. (Espana, 1951).

Em relação às metas de Industrialização prevista no Plano Badajoz, tem-se a divisão em três partes:

- a) Indústrias auxiliares para o desenvolvimento do Plano de Obras e Colonização das Zonas Irrigáveis (com foco para as indústrias produtoras de fertilizantes químicos, maquinários agrícolas, dentre outras), o que mostra a influência da Revolução Verde e da experiência americana da TVA no Plano Badajoz (Espana, 1951; Espana, 1975)
- b) Indústrias transformadoras de produtos agrícolas e pecuários dos novos perímetros irrigados. Tem-se o planejamento para se instalar fabricas de açúcar, indústrias de álcool, fá-

bricas de beneficiamento de algodão, com industrialização de sementes, fios, plumas, indústrias derivadas do cânhamo e do linho e as indústrias de conservas vegetais. Em relação às conservas vegetais, tinha-se a sugestão de fábricas que aproveitem os produtos hortícolas sugeridos nas plantações irrigáveis, com a sugestão de possíveis produtos para a industrialização: pimentos, alcachofras, ervilhas, feijões e tomates. As indústrias se localizariam, tanto nas Vegas baixas, como nas Vegas Altas. No caso das Vegas Altas, teriam lugar nos seguintes municípios sugeridos: Medellín, Villanueva de La Serena e Santa Amália, sempre buscando municípios que estivessem perto da zona de irrigação para melhorar os custos de transporte dos produtos agropecuários. Também foi sugerido indústrias para o beneficiamento de produtos derivados da pecuária, como indústria de leite condensado e frigorífico, além de uma fábrica de curtido para aproveitar a pele (Espanha, 1951).

- c) Fábricas visando o desenvolvimento industrial da Província de Badajoz. Foram sugeridas as seguintes indústrias: celulose, beneficiamento de lã, biscoito, pastas para sopa, cortiça, enobrecimento de resíduos agrícolas e carbonização da madeira (carvão vegetal) (Espanha, 1951).

Com isso, constatamos a vinculação agroindustrial do Plano Badajoz, visando modernizar a agricultura e inserir preceitos da Revolução Verde, com indústrias produtoras de implementos agrícolas, indústria de superfosfato de um lado (a montante) e de outro (a jusante) o processamento dos produtos agrícolas produzidos nos perímetros de irrigação.

No próximo item analisaremos a execução do Plano Badajoz nos anos 1970, em relação à produção agrícola e a agroindustrialização ao nível macro e em três perímetros irrigados selecionados na zona das Vegas Altas do Guadiana: Torrefresneda, Conquista de Guadiana e Valdívía.

Execução do Plano Badajoz

Nos anos de 1970, o Plano Badajoz completou a maioria. Desde o lançamento em 1951 até os anos, 1970, foram mais de vinte anos, com obras, assentamentos, construções e indústrias. Entretanto, o que foi planejado inicialmente nos anos de 1950 muitas vezes sofreu modificações significativas, em função de interesses diversos. No caso do assentamento de colonos, o que foi prometido, mais de 100.000 hectares, menos de um terço, foi destinado de fato para os colonos, ficando as maiores e melhores terras irrigadas nas mãos dos tradicionais latifundiários da região, configurando assim, uma modernização autoritária e conservadora.

Em relação às metas industriais, alguns ramos não se desenvolveram como esperado. Dos 38 ramos industriais que estavam previstos no Plano Badajoz de 1951, 20 ramos não tiveram resultados, ou seja, mais de 50%, não saíram do papel. Em relação às fabricas que visavam transformar produtos agrícolas das zonas de irrigação, houve grande sucesso em relação à capacidade instalada. As secadoras de produtos vegetais, os frigoríficos, as beneficiadoras de algodão e as indústrias de conservas vegetais passaram de 100% do planejamento da capacidade instalada inicialmente. Além disso, foi constatado, em relação à renda industrial gerada pelo Plano Badajoz, que os setores de frigorífico (27,22%) e o de conservas vegetais (18,54%), principalmente com a transformação do tomate, alcançaram quase metade de toda a renda, e por isso são considerados casos de sucesso dentro do Plano Badajoz (Espanha, 1975).

Esse sucesso se apoia em uma mudança de eixo produtivo que foi operacionalizada na agricultura e na pecuária a partir do Plano Badajoz. Produtos tradicionais foram desincentivados e ocorreu uma baixa de produção, como o trigo, a lã, o porco, a lenha. Já os novos produtos agrícolas que foram plantados nas novas áreas irrigadas ganharam muito destaque, e a partir dos anos 1960 passam a superar a geração de valor dos produtos tradicionais. Dentre os novos cultivos agrícolas na zona irrigada, destacam-se: em relação aos grãos, o arroz e milho com 21% da área cultivada; em relação aos hortícolas, o tomate com 16% da área

cultivada e o pimentão com 5%. Também se destacaram o algodão e as frutas, principalmente a pera que foi incentivada oficialmente pelo INC nos anos 1960, inclusive com empréstimos sem juros (Espanha, 1975).

Os perímetros estudados (Valdívia, Torrefresneda e Conquista), assim como todos os perímetros do Plano Badajoz, tiveram os Planos de Produção executados a partir de calendários de semeadura que seguiam os pressupostos gerais do Plano, com a inclusão de novas produções. No Calendário de Semeadura de 1961 de Valdívia já tinha destaque as novas produções, como o algodão, o milho, a beterraba e o tomate, além de produtos tradicionais como o trigo. No ano de 1972, o Calendário de Semeadura de Conquista e Torrefresneda, também indicava a presença de novos produtos, com destaque para o milho, o tomate e a beterraba, além da produção tradicional de trigo.

Em fins de 1970, em Valdívia, Torrefresneda e Conquista já se observava uma mudança no eixo produtivo. Segundo dados dos Resumos Mensais de Exploração, o algodão, que era muito presente nos anos 1950 e 1960, não aparece nas estatísticas de produção no final dos anos de 1970 em Valdívia, Torrefresneda e Conquista de Guadiana. Já as árvores frutíferas ganharam um impulso nas estatísticas de produção, tendo em vista a maior produção do primeiro semestre (janeiro) e a segunda maior do segundo semestre (agosto), só perdendo para o milho que teve a maior área plantada. Essa situação de aumento da produção de frutas decorre dos incentivos dados pelo INC a partir dos anos 1960, com financiamentos da produção sem juros (Espanha, 1963). Já o trigo e a cevada se mantiveram como produtos tradicionais cultivados em grande área irrigada, e a produção de tomates se consolidou no segundo semestre como a terceira área de produção em Valdívia, atrás somente do milho e das frutas, a segunda em Torrefresneda e a terceira em Conquista (Ver Quadro 1).

Em relação ao beneficiamento da produção de tomate, constatamos que em 1975 existiam 19 indústrias de conservas na zona do Plano Badajoz, com uma capacidade de mais de 390.000 toneladas. Com a declaração de preferente localização agrária pelo Ministério da Agricultura, esse setor tomou um impulso definitivo que faz a

região ter, até hoje, destaque na produção e processamento de tomate. Com a declaração, uma concessão de benefícios foi implantada e isso trouxe inúmeras empresas privadas para a região. Mas, os benefícios estabelecidos pelo Ministério da Agricultura só eram aplicáveis à fabricação de concentrado de tomate, o que concentrou a indústria nesse ramo, fazendo com que houvessem escassas realizações na transformação de outros produtos que eram cultivados na zona (Lopez, Ortiz, Moreno, 1998).

Quadro 1 - Resumo mensal de exploração - Torrefresneda; Valdívía e Conquista (1978-1979).

Cultivos em Ha	Torrefresneda Janeiro/1978	Torrefresneda Agosto/1978	Valdívía Janeiro/1979	Valdívía Agosto/1979	Conquista Janeiro/1979	Conquista Agosto/1979
Alfafa	7,7	4,0	89,2	68,6	-	-
Frutas	4,5	4,5	186,0	178,0	2,5	2,0
Prado	28,1	26,8	-	-	-	-
Milho	-	662,0	-	680,2	-	601,5
Tomate	-	27,2	-	94,7	-	23,7
Pimentão	-	22,9	-	36,45	-	27,0
Sorgo	-	3,0	-	-	-	-
Trigo	29,6	-	100,0	-	33,0	-
Cevada	4,0	-	70,0	-	-	-
Aveia	3,5	-	-	-	11,0	-
Forragens	20,0	9,0	-	-	11,2	7,2
Favas	-	-	20,0	-	1,0	-
Ervilhaca-aveia	-	-	25,0	-	-	-
Melancias	-	-	-	44,65	-	-

Fonte: Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario, 1978a; 1978b; 1979.

De acordo com documentos do Ministério da Agricultura referente à produção de Valdívía, na zona de produção dos colonos havia uma organização da produção voltada para as indústrias processadoras de tomate, organizada e controlada pelo INC sobre os colonos. Esse controle registrava a venda, a área produzida e a fábrica que era vendida a produção, mostrando assim, o poder do INC nas relações entre colonos e indústrias processadoras (Lista de produção de tomate em Valdívía, 1975).

Política de Desenvolvimento da Irrigação do Semiárido Nordestino (SUDENE/GEIDA/DNOCS - Brasil)

O semiárido nordestino do Brasil (Figura 2) é considerado por muitos estudiosos como sendo uma região desafiadora para o desenvolvimento do país. É uma região caracterizada pelas longas áreas cobertas com a vegetação caatinga, historicamente assolada por baixos índices de pluviosidade e secas periódicas, concentração fundiária, além de baixos índices de industrialização em relação ao Centro Sul do Brasil. Devido à falta de acesso aos condicionantes naturais e a desigualdade de acesso à terra e a água, a região apresentou um longo processo de êxodo rural em direção aos centros em industrialização do Sudeste do país, especialmente São Paulo, nas décadas de 1950, 1960, 1970.

É na região semiárida do Nordeste que se encontra o outro recorte espacial da pesquisa: o Semiárido da Paraíba, onde estão os perímetros de irrigação do DNOCS que foram estudados nesse trabalho (Figura 2).

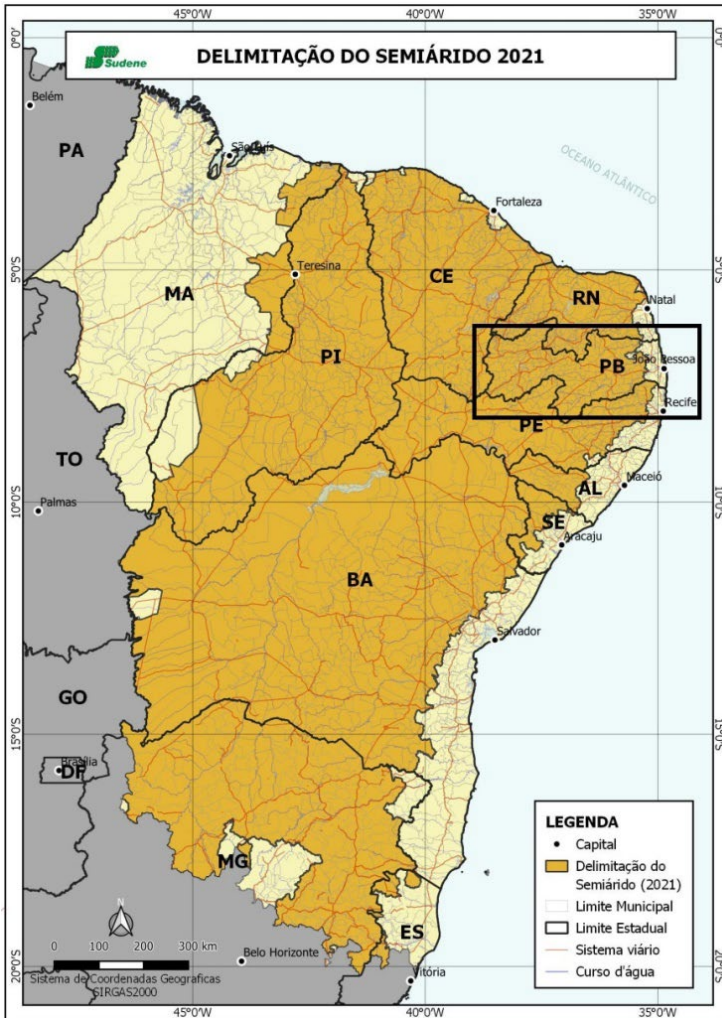
No decorrer dos séculos XVII e XVIII, a pecuária foi a atividade responsável pela ocupação de vastas extensões do semiárido paraibano (e do nordestino) sob o domínio do sistema colonial português com a destruição dos indígenas e a formação de grandes latifúndios. A pecuária também tem sua importância como atividade complementar e necessária para gerar a força motriz para os engenhos de cana de açúcar e fornecer o alimento para as populações que viviam no litoral.

No final do século XVIII, a Revolução Industrial Inglesa, ante a necessidade de mais algodão – matéria-prima para suas indústrias –, vai estimular a cotonicultura em diferentes áreas, incluindo o sertão nordestino. Esse estímulo se deve, sobretudo, à interrupção do fornecimento do algodão que vinha dos Estados Unidos, devido à Guerra de Independência (1776-1783) (Monteiro, 2000).

Com isso, o semiárido paraibano passa a aumentar a produção de algodão, respondendo a essa demanda internacional, principalmente a partir do século XIX. Inclusive, em alguns anos do século XIX, o algodão conseguiu superar as exportações de açúcar, se con-

solidando como uma das principais fontes de riqueza da província no século XIX e em parte do século XX (Moreira; Targino, 1996).

Figura 2 - Delimitação do Semiárido (inclui o Nordeste e mais dois estados do Sudeste, Minas Gerais e Espírito Santo) com destaque para o estado da Paraíba (PB).



Fonte: Sudene, 2021. Modificado por Gleydson Albano

Nesse contexto, Oliveira (1981) observa que na escala local o poder político e econômico concentrado com os coronéis latifundiários do sistema pecuária/algodão, com exércitos de cangaceiros

e jagunços que realizavam a apropriação das terras contra os camponeses.

Somente nas primeiras décadas do século XX, tem-se de fato a intervenção do Estado no semiárido Nordeste, incluindo a Paraíba, com a inauguração da Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS) em 1909, o qual, posteriormente, se tornou Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) e depois Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). As ações desenvolvidas por essa Inspetoria foram apropriadas pelos grupos dominantes locais do sistema algodoeiro/pecuário. A abertura de estradas para facilitar o escoamento da produção de algodão, a construção de açudes em propriedades das oligarquias locais e as Frentes de Emergência que recrutavam trabalhadores rurais para obras públicas em troca de um pequeno salário e ou rações de alimentos (Bursztyn, 2008; Furtado, 1989; Oliveira, 1981) foram algumas das ações desenvolvidas pela Inspetoria.

A partir da Revolução de 1930, com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, a expansão do sistema capitalista no Brasil passa a ter seu locus na região Centro-Sul, região mais mecanizada e com maior nível de produtividade no seu parque industrial concentrado em São Paulo. Com isso, tem-se um processo de destruição das economias regionais ou das “regiões nacionais”, com a expansão das comunicações e dos transportes que favoreceram a entrada dos produtos do Centro-Sul.

Nesse quadro de referência, a região Nordeste passa a ter cada vez mais o seu crescimento agroindustrial comprometido (queda na produção agroindustrial de cana de açúcar, do algodão, das empresas têxteis, dentre outras), o que ampliou as disparidades entre o Nordeste e o Centro-Sul (Oliveira, 1981).

Para “enfrentar” essas disparidades regionais e também os problemas mais agudos do Nordeste, incluindo o latifúndio e as secas periódicas, tem-se a partir de fins dos anos de 1950, a constituição de um grande projeto de desenvolvimento para a região, que vai ser pensado e executado (inicialmente) por Celso Furtado, sob a inspiração de ideias desenvolvimentistas. Na próxima parte, detalharemos esse projeto de desenvolvimento, que inaugurou a era da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) como gestora do desenvolvimento do Nordeste.

Planejamento e Implantação de uma política de desenvolvimento regional

Para operacionalizar essa política de desenvolvimento do Nordeste, tem-se a criação da SUDENE em 15 de dezembro de 1959, a partir da Lei 3.692. Essa política orientada e executada pela SUDENE teve como fundamento os Planos Diretores que deveriam centralizar os investimentos e as políticas públicas de desenvolvimento em um intervalo determinado de anos. O I Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste teve como norte o período 1961-1963 (Brasil, 1966).

Oliveira (1981) analisa que com a criação da SUDENE, a subversão da federação no Nordeste vai a outro nível, tendo em vista uma intervenção sem precedentes do Governo Federal, dado o poder e a escala de operações da SUDENE, que faz lembrar a intervenção da Autoridade do Vale do Rio Tennessee (TVA) nos Estados Unidos, quando o poder estadual foi atravessado por essa gigantesca corporação estatal.

Os investimentos da SUDENE no setor agropecuário estavam focados principalmente na ampliação da oferta de terras visando a irrigação em áreas semiáridas, com destaque para as Bacias de irrigação dos açudes, Sub-Médio São Francisco e Baixo São Francisco. Em um segundo plano vinham os investimentos em pesquisa e experimentação e por último, a reorganização de economias tradicionais da zona semiárida, como o algodão arbóreo, mamona, oiticica e forrageiras (Brasil, 1966).

Com o Golpe Militar de 1964, o Governo resolve continuar com o planejamento da SUDENE e os Planos Diretores, seguindo as metas de desenvolvimento que foram traçadas. Contudo, houve um esvaziamento do poder que tinha a SUDENE, visto que ela não teve mais o papel central de formuladora de políticas de desenvolvimento (Bursztyn, 2008).

É nesse contexto que a Modernização da Agricultura passa a ter um perfil mais conservador, sem interferir na concentração de terras que sufocava a produção de alimentos para as metrópoles regionais nordestinas, principalmente na Zona da Mata. O foco do Governo Autoritário foi o estabelecimento de uma política

de desenvolvimento de perímetros de irrigação no semiárido nordestino. Essa política foi conduzida pela GEIDA (Grupo Executivo de Irrigação para o Desenvolvimento Agrícola), criada no final do ano de 1968, com o objetivo de planejar, orientar e supervisionar a atuação integrada dos órgãos federais, visando o desenvolvimento da agricultura irrigada em todo o Brasil. O GEIDA foi criado junto à Secretaria-Geral do Ministério do Interior (Brasil, 1971a).

Em 1971, o GEIDA lança o Programa Plurianual de Irrigação (PPI), com estudos realizados pelo consórcio Tahal Consulting Engineers LTD (Israel) em conjunto com a brasileira Sondotécnica Engenharia de Solos S.A. O programa de irrigação teve um horizonte de 10 anos e visava a construção de projetos de irrigação, públicos e privados. No Nordeste, o PPI sinalizava projetos públicos voltados para pequenas unidades familiares de 5 ha em uma área total irrigada de 195.000 ha, que seria implementada a partir de 1971 em 56 projetos de irrigação aprovados pelo PPI-GEIDA. Os projetos estavam espalhados pelos estados do Piauí, do Ceará, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco, de Sergipe e da Bahia. Até aquela data, existiam menos de 10.000 ha irrigados no Nordeste, muitos com operação precária (Brasil, 1971a).

Segundo o documento do PPI, o enfoque básico era o aumento da renda, emprego e a contribuição de caráter social sobre o meio rural do semiárido nordestino a partir da sinergia desses projetos modernizantes de irrigação. Buscava-se a construção de um agricultor moderno e empreendedor no lugar do agricultor tradicional, dependente e marginalmente produtivo (como na Espanha fascista) (Brasil, 1971a).

O foco dos projetos de irrigação do GEIDA no Nordeste que iriam ser executados, tanto pelo DNOCS, quanto pela SUVALE (Superintendência do Vale do São Francisco, atualmente Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba - CODEVASF), era a produção de frutas e hortigranjeiros que teriam um efeito considerável na rentabilidade dos projetos e seriam capazes de justificar os elevados investimentos necessários nos projetos de irrigação, incluindo um gasto enorme com insumos, como tratores, agrotóxicos, maquinário agrícola, fertilizantes (Brasil, 1971a).

Com isso, projeções de demanda interna e externa foram fei-

tas principalmente para frutas e hortigranjeiros, como abacaxi, laranja, batata, tomate, dentre outros. Visualizaram-se mercados internacionais como EUA, Reino Unido e Europa, com destaque para países escandinavos, para os produtos que iriam ser gerados pelos Projetos de Irrigação. Com base nos estudos do PPI-GEIDA, chegou-se aos produtos que tinham mais potencial de mercado internacional. Eram eles, o abacaxi, grapefruit, limão, melão, uva de mesa, alho, cebola, pepino e tomate. Para o mercado interno foram considerados o abacate, o abacaxi, a banana, as frutas cítricas, o melão, a uva de mesa, o alho, a batata inglesa, a cebola e o tomate (Brasil, 1971a).

Segundo documento do PPI-GEIDA existiam vantagens locais do clima para as matérias primas produzidas nas áreas irrigadas que faziam as mesmas estarem disponíveis o ano todo. Com isso, evitava-se o problema da ociosidade industrial, uma vez que havia produtos disponíveis a qualquer momento para a indústria, outro foco importante dessa política pública (Brasil, 1971a).

Ainda de acordo com os estudos do PPI-GEIDA, foram elencados os produtos que teriam mais prioridade no processo de industrialização para vendas no Brasil e no exterior, denominados de Grupo de Primeira Prioridade. Eram produtos cuja produção o Brasil já tinha experiência agrícola e industrial, como as frutas cítricas, o tomate, o abacaxi e o palmito. Logo após, estava o Grupo de Segunda Prioridade que era constituído por produtos que ainda requeriam mais experiência, tanto do ponto de vista agrícola, quanto industrial, tais como a cebola, a batata inglesa, o aspargo, o pimentão, a páprica, o milho doce, a cenoura e a cenourinha, a ervilha verde, o feijão princesa, o alho porro e a salsa. E por fim, o Terceiro Grupo, que compreendia frutas tropicais, tais como o maracujá e o caju, dentre outras, que deveriam ser desenvolvidas mediante uma pesquisa prévia de mercado, cuja comercialização estaria voltada, sobretudo, para os mercados internacionais (Brasil, 1971a).

A implantação dos perímetros de irrigação no Nordeste do Brasil (como também na Paraíba) pelo DNOCS, seguiu padrões muito semelhantes aos perímetros espanhóis (com lotes familiares de tamanho semelhante), inclusive seguindo a ideologia da colonização. Existia de fato, um convênio de cooperação técnica entre o IRYDA

(Instituto de Reforma e Desenvolvimento Agrário da Espanha) e o DNOCS para o auxílio no desenvolvimento dos perímetros irrigados nos anos 1970 e 1980 no Nordeste do Brasil (Dnocs, 1976).

Com base no PPI-GEIDA, foram criados os projetos de irrigação no semiárido da Paraíba com execução e implementação pelo DNOCS durante os anos de 1970. Foram eles: São Gonçalo (no município de Sousa), Arcoverde (no município de Condado) e Sumé (no município de mesmo nome), sendo que nos dois primeiros já existiam perímetros irrigados em funcionamento desde os anos 1930, porém funcionavam de maneira precária.

Nessas três áreas, foram construídos três projetos de irrigação no início dos anos de 1970. Neles, se encontram as sugestões de culturas que seguiam o que estava proposto no PPI-GEIDA. No Projeto São Gonçalo, o foco era a produção de culturas alimentares que podiam ser industrializados, como a goiaba, a banana (que já se plantava na área), o tomate, o coco e a cebola. Havia uma preocupação com o beneficiamento da produção. No Projeto Arcoverde tem-se sugestão de frutas, como o melão, o coco, a banana e a laranja, além da cebola de alto rendimento, o alho e o tomate. No Projeto Sumé, o foco era o tomate, o arroz (com perspectivas de industrializar o produto na área), a banana, a batata doce e a introdução das culturas de cenoura, repolho, alho e pimentão (Brasil, 1968; Brasil 1971b; Hidroservice, 1971b).

Execução

A partir da segunda metade dos anos 1970, tem-se o avanço da execução dos programas de irrigação projetados no PPI-GEIDA. Em 1976, com a publicação do II Plano Nacional de Desenvolvimento, já se tem os primeiros resultados dessa política, intitulada naquele momento de “Programa de Irrigação do Nordeste Semi-Árido 1976-79” (Brasil, 1976).

Nas diretrizes gerais do referido programa há destaque, além do combate as secas, para a modernização das atividades agropecuárias, focando na ascensão social, nas inovações tecnológicas e no aumento da oferta de matérias-primas para o desenvolvimento agroindustrial.

O referido documento exibia metas globais e metas que seriam atingidas até 1979. Dentre as metas definidas, tem destaque o aumento das áreas dos perímetros de irrigação para 90.000 ha, com 66.000 ha de Superfície Agrícola Útil (SAU) e 60.000 ha de SAU irrigada, além de assentar 14.700 famílias até 1979. No caso da Paraíba, três projetos de irrigação foram concebidos, dois fazendo parte dos projetos prioritários (São Gonçalo e Eng. Arcoverde) e um incluído nos Projetos de Sustentação fora das Áreas Prioritárias (Sumé). Os Projetos Sumé e Arcoverde foram praticamente concluídos em 1975, com praticamente todos os assentamentos previstos, as áreas irrigadas previstas e a área de sequeiro prevista. O projeto São Gonçalo, por sua vez, ainda tinha um caminho a percorrer em relação à superfície irrigada (2.000 ha de 3.350 ha previstos) e cerca de 50% das famílias previstas ainda não tinham sido assentadas. A área prevista de sequeiro também não tinha sido implantada em 1975. A previsão era chegar em 1979 com todas as metas implantadas.

De acordo com o Relatório do DNOCS de 1975, a área plantada de todos os perímetros irrigados do Nordeste alcançava 6.456 ha com as maiores rendas auferida decorrentes do cultivo do arroz, do algodão e do tomate rossol. Tendo destaque os projetos de irrigação do DNOCS do estado da Paraíba junto com o Ceará, como maiores produtores de arroz, com 34% cada. Os perímetros do estado da Paraíba também se destacam como maiores produtores de banana (47%) e tomate com (39%) (Dnocs, 1976).

Em relação as culturas cultivadas nos três perímetros irrigados da Paraíba no ano de 1975, tem destaque como gerador de maior volume de recursos, o tomate rossol, além de maior quantidade colhida. Em segundo lugar fica a banana em quantidade de recursos e em quantidade colhida e em terceiro lugar, tem destaque o arroz, em volume de recursos e em quantidade colhida (Ver Quadro 2) (Dnocs, 1976).

Quadro 2 - Produção agrícola dos perímetros irrigados da Paraíba - 1975.

Cultura	Área colhida(ha)	Quantidade colhida (kg)	Preço total (Cr\$)
Algodão	11,06	18.547,0	495.493,30
Arroz	277,07	1.348.996,0	782.615,80
Banana	161,04	3.874.394,0	1.996.936,36
Batata doce	5,53	52.788,0	30.242,50
Cana forrageira	2,5	105.000,0	2.100,00
Capim	11,45	865.000,0	5.900,00
Cebola	0,01	116,0	332,00
Citrus	3,5	9.300,0	2.711,35
Diversos	4,62	1.706,0	1.457,50
Feijão macassar	0,5	318,0	268,80
Feijão pitiuba	20,04	24.430,0	4.314,40
Macaxeira	0,32	1.018,0	940,60
Mamão	-	7,5	7,00
Manga	-	213,0	34,50
Melão	1,0	5.213,0	7.644,00
Milho	66,94	153.628,0	67.460,80
Mudas de bananeira	-	88.150,0	24.535,00
Semente arroz	-	-	15.821,60
Tomate rossol	123,01	4.609.146,0	2.166.458,73
Tomate Sta. Cruz	7,00	195.703,0	175.079,47
TOTAL	695,59		5.780.353,47

Fonte: Dnocs, 1976.

Em relação à agroindustrialização nos perímetros havia o imediato interesse do DNOCS pela instalação de novas empresas agroindustriais e a ampliação das que se encontravam operando e que eram consumidoras das matérias-primas produzidas pelos Perímetros irrigados. Vários convênios e estudos foram feitos visando a agroindustrialização nos perímetros, inclusive com participação da GEIDA, do BNB, da SUDENE e da Missão de Israel para efetuar pesquisas de industrialização em comunidades rurais (Pontes, 1978).

Nesse contexto, tem destaque uma série de incentivos que foram determinantes para a modernização da agricultura nos pe-

rímetros e a sua posterior agroindustrialização. Os projetos de irrigação do DNOCS foram apoiados pelo sistema nacional de crédito rural, com a participação ativa dos bancos estatais, principalmente BNB e Banco do Brasil, além do fornecimento de assistência técnica governamental nos perímetros e do estímulo a agroindustrialização local e regional com incentivos fiscais e financeiros da SUDENE, em conjunto com o BNB (Carvalho, 1994).

Bursztyn (2008) destaca, que alguns projetos agrícolas, organizados e geridos sob a tutela integral do Estado, dedicavam-se inteiramente à produção de alimentos para o setor industrial com alto grau de subsídios diretos e indiretos.

Nesses locus privilegiados pelo Estado, toda uma estrutura produtiva é montada, alicerçada sobre o paternalismo e controlada pelo caráter autoritário com que é gerenciada. O alto grau de subsídios diretos (crédito) e indiretos (assistência técnica, tecnologia, recursos humanos, infra-estrutura etc) permite que, mesmo empregando tecnologia intensiva em capital, os preços finais da produção ainda sejam bem baixos. Tão baixos que tem sido mais vantajoso às indústrias alimentícias do Nordeste (CICA, Palmeiron, Peixe etc) comprar a produção dos perímetros ao invés de produzir sua própria matéria-prima na estação das secas, ou seja, em regime de irrigação (Bursztyn, 2008, p.66).

Com o patrocínio, subsídios e a intermediação do DNOCS o Estado se torna sócio filantropo do capital privado que vai ser em última instância o grande beneficiário do projeto. Com isso, vão se avolumar os contratos das cooperativas de irrigantes do DNOCS com as empresas regionais, visando o fornecimento de produtos da agricultura irrigada dos perímetros irrigados do DNOCS.

Nesse contexto, grande incentivo é dado pelo DNOCS à industrialização do tomate. Várias indústrias já instaladas na região, e que estavam com capacidade ociosa, passaram a utilizar a sua capacidade total. Nesse sentido, é possível afirmar que, na Paraíba, todos os perímetros irrigados do DNOCS (São Gonçalo, Sumé e Eng. Arcoverde) comercializavam a produção do tomate para as indústrias CICA, Peixe e Palmeiron (Bursztyn, 2008; Embrapa Semiárido, 1978).

Na próxima parte, se analisará como estão essas políticas e essas áreas no momento atual.

Situação Atual (2010/2020)

Situação Atual no Semiárido Espanhol (Vegas Altas/Badajoz)

As áreas que faziam parte do Plano Badajoz (Município de Don Benito, onde fica o núcleo de colonização criado pelo Plano Badajoz chamado Conquista del Guadiana; Município de Guareña onde fica o núcleo de Torrefresneda e o Município de Villanueva de La Serena, onde fica o núcleo de Valdívia) passaram por mudanças significativas nas últimas décadas, com o fim da ditadura franquista, a volta a democracia e a entrada da Espanha na União Europeia. Observando as estatísticas de produção dessas áreas irrigadas, notamos que as mesmas continuam seguindo em boa parte a tendência do eixo cultural que foi proposto no Plano Badajoz. As lavouras temporárias que foram sugeridas durante o Plano Badajoz são as lavouras de maior presença nas três áreas estudadas. Na área plantada há predominância do milho, do arroz e principalmente do tomate, como foi sugerido no Plano Badajoz. O foco para o tomate foi amplamente posto no Plano e até hoje está presente nessas áreas e em outras do Plano Badajoz. No tocante às lavouras permanentes, a fruticultura, principalmente o cultivo da pera, começou a ser incentivada no Plano Badajoz nos anos de 1960-70. Hoje a fruticultura dessa área se destaca pela produção de outras frutas, são elas: a ameixa, a nectarina e o pêssego.

Nos últimos anos, tem acontecido um movimento expressivo de crescimento da área plantada de oliveiras (azeitonas) irrigadas em todas as áreas pesquisadas, e isso não estava previsto pelo Plano Badajoz. Essa expansão da área plantada com oliveiras se deve ao aumento do consumo mundial de azeite de oliva, em função da constatação de que suas propriedades são mais saudáveis em relação a outros óleos vegetais. Segundo o Conselho Oleícola Internacional (2024), nos últimos 30 anos, entre 1990 e 2020, o consumo mundial de azeite de oliva aumentou cerca de 100%, passando de

1.660 mil toneladas para cerca de 3.125 mil toneladas (Conselho Oleícola Internacional, 2024).

A manutenção e o desenvolvimento desse eixo produtivo analisado, com muitas áreas irrigadas ainda em funcionamento, se deve a ação do poder público espanhol, com destaque para os recursos oriundos da União Europeia que contribuíram para reformas e melhorias da infraestrutura física dos perímetros de irrigação. Parte significativa dessas melhorias estavam e ainda estão a cargo da União Europeia através de vários fundos de ajuda rural. Dentre eles tem destaque o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural – FEADER, que é financiado pela União Europeia e faz parte da Política Agrícola Comum (PAC) em vigor para todos os estados-membros da União Europeia.

Esse fundo tem o objetivo de promover o desenvolvimento rural através do incentivo à competitividade da agricultura, assegurando a gestão sustentável dos recursos naturais, além de focar na criação e manutenção do emprego no campo. O referido Fundo também é responsável por melhorias na infraestrutura física dos perímetros (Eurocid, 2024a). Além desse fundo, o setor agrícola das Vegas Altas, assim como toda a Extremadura e países membros da União Europeia, recebem recursos do Fundo Europeu Agrícola de Garantia - FEAGA, que propiciam o financiamento de diversas medidas abrangidas pela PAC, como medidas de regularização ou apoio a mercados agrícolas, pagamentos diretos a produtores, previstos no âmbito da PAC, contribuição financeira para ações de informação e promoção dos produtos agrícolas no mercado interno e internacional, além de medidas de combate às doenças dos animais e à perda de confiança por parte dos consumidores (Eurocid, 2024b).

A respeito da agroindustrialização, no decorrer dos anos 1990 e principalmente a partir dos anos 2000, tem-se a chegada de várias indústrias de processamento na área do antigo Plano Badajoz, como a Tomates del Guadiana em Santa Amália (2002), PRONAT em Don Benito (2003), TOMALIS em Santa Amália (2003), TOMIX em Miajadas (2004) e SOL DE VALDÍVIA no núcleo de Valdívía (2004) (Roche, Jimenez, 2022).

No ano de 2022, a região da Extremadura contava com 14 indústrias de transformação de tomate localizadas nas Vegas do

Guadiana (região foco do antigo Plano Badajoz), sendo um setor líder de exportação agroalimentar no país, com mais de 80% da produção com destino ao mercado internacional, sobretudo França, Reino Unido e Alemanha. Grandes indústrias nacionais e internacionais de transformação de tomate do mercado espanhol estão presentes nessa área atualmente, como a CONESA, Tomates del Guadiana, Transa, Tomalia, Pronat, Alsat, Martinete, Monliza, o Sol de Valdivia, além da gigante Nestlé-Solis (Nieto, Hernández, González, 2022).

Essa base industrial líder em produção e exportação, conta com o apoio do FEADER, que financia os serviços de melhora e ampliação da indústria regional de Badajoz, junto com o governo local.

Com base no exposto, destacamos a importância da ação constante do poder público e dos fundos europeus na manutenção da estrutura física dos projetos de irrigação, no financiamento da produção dos agricultores e no desenvolvimento do setor industrial.

A situação atual no Semiárido Nordestino Brasileiro (Paraíba)

Os perímetros irrigados do DNOCS na Paraíba, assim como muitos perímetros em vários estados do Nordeste administrados por este órgão, vem passando por um processo de sucateamento das infraestruturas hídricas, abandono dos canais de irrigação, falta de funcionários, abandono de infraestrutura administrativa e falta de água nos reservatórios, o que tem ocasionado a diminuição na produtividade dos perímetros e o colapso de dois deles, o Perímetro Arcoverde e o Perímetro de Sumé.

Em relação as culturas plantadas no perímetro Engenheiro Arcoverde no município de Condado-PB entre 2017 a 2021, tem-se um apagão de dados a partir de 2018 nas estatísticas do DNOCS. Desse período, há apenas dados sobre culturas plantadas em 2017, os quais indicam o plantio de apenas 30,8 ha, com predomínio de culturas tradicionalmente não irrigadas, como capim, feijão e milho, o que pode indicar o uso do perímetro para culturas não irrigadas, pela ausência de água e comprometimento da sua infraestrutura (Dnocs, 2018).

Em relação ao Perímetro de Sumé, assim como Arcoverde, ambos colapsados, tem-se estatísticas de produção de 2017 até

2019, com destaque para a produção de milho e feijão no perímetro. Constatamos um foco de resiliência na produção de tomate, com 5 ha aparecendo nas estatísticas. O cultivo desse produto agrícola era predominante nos anos 1970 e 1980 nos três perímetros pesquisados, mas que praticamente desapareceu nos últimos anos (Dnocs, 2018; Dnocs, 2019; Dnocs, 2020).

Diferentemente dos perímetros de Arcoverde e de Sumé que estão com suas infraestruturas de irrigação colapsadas e sem água, o perímetro de São Gonçalo, no município de Sousa, está em funcionamento, apesar da precariedade infraestrutural e do reduzido número de funcionários do DNOCS. O Perímetro tem disponibilidade de água, principalmente após a transposição do Rio São Francisco, e por isso conta com inúmeras áreas plantadas. Em pesquisa de campo realizada em setembro de 2023, observamos a predominância dos cultivos da banana e do coco. Também constatamos a presença de uma incipiente produção de uvas.

Em 2021, nenhum perímetro da Paraíba contou com as estatísticas de produção do DNOCS. Foi apresentada a justificativa de que os dados não foram apresentados devido à falta de recarga dos açudes que abastecem os projetos de irrigação ou por falta de recuperação ou manutenção das estruturas de uso comum (Dnocs, 2022).

Essa situação expressa o abandono em que se encontram os perímetros irrigados no estado da Paraíba, tendo em vista a precariedade da infraestrutura física e administrativa do DNOCS, redução da área plantada pela ausência de água e de técnicos, além do espalhamento de pragas que assolaram a produção agrícola nos perímetros, como a praga traça do tomateiro (Embrapa Hortaliças, 2003).

Em relação à agroindustrialização, ocorreu o fechamento de várias empresas que industrializavam os produtos dos perímetros de irrigação nos anos 1970-1980, principalmente o tomate. Estas empresas estavam localizadas no agreste de Pernambuco.

A mais tradicional de todas as empresas de transformação de tomate do Nordeste brasileiro foi a Fábrica Peixe, fundada no século XIX, localizada no município de Pesqueira-PE, agreste pernambucano. Ela foi a primeira fábrica brasileira a industrializar

o tomate no Brasil, desenvolvendo o extrato de tomate em 1914. Após anos de atuação no mercado, a empresa fechou suas portas em 1998, após ser adquirida pelo grupo Cragnotti and Partners (Tabosa, 2018).

Alguns dos fatores que levaram a decadência e o fechamento da Fábrica peixe estão relacionados à concorrência das fábricas da região Sudeste, problemas de gestão familiar, pragas nas lavouras próprias da empresa que levaram a prejuízos e endividamento, além do surgimento de novas fronteiras agroindustriais mais competitivas e com alta produtividade no Vale do São Francisco, principalmente nos perímetros empresariais da CODEVASF e Duopolo de Petrolina/Juazeiro (Tabosa, 2018).

Com a ausência do DNOCS como instituição forte, presente e que subsidiava em parte os gastos de manutenção e reprodução dos perímetros de irrigação, fornecendo as agroindústrias uma matéria-prima com custo baixo e competitivo, o setor de agroindustrialização sofreu uma involução. Outros fatores também contribuíram para este contexto, alguns derivados da falta de atenção à produção, como a emergência de pragas nas plantações de tomate, a maior oferta de polpa no mercado internacional, o que pressiona os preços, e a maior competitividade de outras áreas irrigadas manejadas pela CODEVASF. Nessas áreas de maior competitividade as atenções estão voltadas para a agricultura empresarial que predomina nos perímetros de irrigação do submédio São Francisco implantados pela CODEVASF, nos quais é possível a identificação de gigantescos lotes empresariais que ocupam mais de 70% da área de um perímetro irrigado (Carvalho, 1994, Embrapa hortaliças, 2003).

Portanto, essa mudança nas ações do Estado expressa a maneira contraditória de sua atuação em relação aos perímetros irrigados na região Nordeste do Brasil, pois ao privilegiar a agricultura empresarial há repercussões diretas na reprodução da vida dos agricultores familiares, sobretudo daqueles que ainda produzem nos abandonados e esquecidos perímetros do DNOCS, também construídos pelo Estado.

Considerações finais

As duas políticas públicas implantadas no semiárido, tanto na Província de Badajoz (Espanha) quanto no Estado da Paraíba (no Nordeste do Brasil) por governos autoritários (ditadura militar no Brasil e fascismo espanhol com a ditadura de Franco) tinham como principal objetivo a o foco no desenvolvimento, a partir da modernização da agricultura de caráter autoritário. Para isso, foram criados perímetros irrigados com lotes familiares, que visavam criar um capitalista agrário e uma classe média agrária moderna capaz de se contrapor ao camponês tradicional, dependente do clima e das chuvas. Essa modernização se daria a partir de uma agricultura científica, racional, com o uso de agrotóxicos, de fertilizantes químicos e com culturas agrícolas que trouxessem altos rendimentos, pois esses perímetros tinham um alto custo de implantação e manutenção.

Tanto no semiárido espanhol quanto no brasileiro a modernização da agricultura, que foi pensada e implantada em perímetros irrigados, estava associada ao processo de industrialização, seguindo o pensamento desenvolvimentista vigente na época. Nesse modelo de desenvolvimento, a indústria estaria presente a montante e a jusante da produção agrícola moderna. A montante com o suporte a produção, com maquinários agrícolas, fertilizantes químicos, agrotóxicos, infraestrutura de irrigação, etc. A jusante com a agroindustrialização, a transformação dos produtos agrícolas em produtos industrializados.

O que foi planejado e apresentado nos documentos oficiais que geraram as políticas públicas na Espanha e no Brasil foi implantado no decorrer dos anos de 1960 e 1970 na Espanha e nos anos de 1970 e 1980 no Brasil. Dentre as culturas de alto rendimento que deveriam ser industrializadas, há em um primeiro momento, destaque para a produção do tomate, ocorrendo a produção de frutas nos perímetros espanhóis e no Brasil a partir dos anos de 1970.

A plantação e industrialização do tomate tomaram forma em todos os perímetros estudados, tanto nos da província de Badajoz, como nos do Estado da Paraíba. Nos anos 1970-1980, teve-se um desenvolvimento com a participação de incentivos do Estado,

tanto na Espanha, como no Brasil, com incentivos financeiros, subvenções e empréstimos. Na Espanha, teve destaque os recursos do Ministério da Agricultura (IRYDA), já no Brasil, ganhou destaque os recursos vindos principalmente da SUDENE e do BNB, além da ação intensiva do DNOCS em subsídios relacionados aos custos de construção e manutenção dos perímetros. Além disso, tanto nos perímetros espanhóis como nos da Paraíba, era efetivo o controle e a intermediação do Estado para a venda de tomate dos colonos familiares para as agroindústrias que ficavam na região ou em áreas próximas.

Nos últimos anos, essas políticas públicas chegaram ao transbordamento da vida útil das infraestruturas projetadas, que era de 50 anos. Com a pesquisa, constatamos que, nesse momento, existe uma diferenciação marcante entre as duas áreas estudadas: Enquanto a área da Paraíba (Brasil) entra em declínio com o colapso de dois dos três perímetros de irrigação e o quase desaparecimento da cultura e do processamento de tomate em áreas circunvizinhas, como o agreste Pernambucano que foi um grande comprador do tomate paraibano. A área das Vegas Altas (Badajoz/Espanha) continua o processo planejado pelo Plano Badajoz e se firma no âmbito espanhol como a maior área de produção e processamento de tomate da Espanha, com a atração nas últimas décadas de várias empresas nacionais e multinacionais, incluindo nesse contexto a Nestlé.

Para a ocorrência dessa diferenciação tem contribuído alguns fatores relevantes por nós identificados. No caso da Espanha, tem-se uma grande mancha agrícola na zona, derivada dos lotes familiares implantados pelo governo autoritário e das grandes fazendas que foram agraciadas com recursos do Plano Badajoz, uma vez que cerca de 2/3 de todas as terras postas em irrigação com esse plano, foram terras de latifundiários que já estavam com suas fazendas localizadas na área. Logo, pouca terra foi desapropriada pelo Governo Autoritário e repassada para os colonos familiares. Essa grande mancha vem atraindo grandes investimentos agrícolas e industriais pela economia de escala gerada. Nesse sentido, foi, e continua sendo, decisivo o papel do Estado, hoje sendo preenchido principalmente pela ação da União Europeia, através de fundos de

desenvolvimento agrícola que financiam a revitalização e a construção de infraestruturas de irrigação na área do antigo Plano Bajoz, além de financiar e subsidiar a produção agropecuária e a transformação agroindustrial na região. Além disso, tem importância fundamental o acesso fácil a água de uma das maiores bacias hidrográficas da Espanha, a do rio Guadiana, proporcionada pela gigantesca rede de canais puxadas pelo Canal de Orellana.

No caso da Paraíba, constatamos outra realidade, isto é, a decadência dos perímetros irrigados e a participação incipiente do Estado, representado pelo DNOCS, que reduziu de forma drástica sua atuação nos perímetros, praticamente sumindo da administração, do controle, do fornecimento de materiais, da manutenção de infraestruturas. A infraestrutura dos Perímetros de Arcoverde e Sumé está em colapso, pela falta de manutenção. Ocorre também a redução da água e a ausência de difusão local da agricultura irrigada proposta pelo DNOCS.

A ausência do Estado, através da ausência do DNOCS e também da SUDENE (hoje com seu raio de atuação reduzido), além de doenças nas plantações de tomates (doenças essas resultantes também do processo de intensificação da produção na forma de irrigação e que já eram um problema desde os anos 1970, como visto anteriormente por Ponte (1973), deslocamento para áreas mais produtivas, como os perímetros irrigados com lotes empresariais da CODEVASF no São Francisco, além de áreas com alta produtividade no Centro-Oeste e no Sudeste também são elementos que vem a explicar essa situação nessas duas áreas.

O perímetro de São Gonçalo, tem uma situação um pouco diferente dos demais localizados no território paraibano, pois apesar do desaparecimento do tomate, o perímetro tem resiliência e continua em funcionamento. Para isso, tem contribuído a garantia do fornecimento de água, em decorrência da transposição da água do rio São Francisco, a permanência da infraestrutura dos canais de irrigação em funcionamento e a proximidade com outros empreendimentos irrigados, como o Perímetro Irrigado Várzeas de Sousa (PIVAS), o que está possibilitando a formação de um polo de atração para comercialização, distribuição e industrialização de produtos agropecuários.

Referências bibliográficas

- ALBANO, G. P. **Perímetros Irrigados nos Semiáridos do Brasil e Portugal: uma análise comparativa**. Natal: EDUFRRN, 2022.
- ANGULO, F. S. de T. y. **El Plan Badajoz**. Conferencia pronunciada por su autor en Junta del dia 10 de junio de 1958.
- BRASIL. Ministério Extraordinário para Coordenação dos Organismos Regionais. SUDENE. **I Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico e Social do Nordeste 1961-1963**. Recife: Div. de Documentação, 1966.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR. DNOCS. 3ª Diretoria Regional. **Projeto Sumé - Paraíba: Aproveitamento Hidro-agrícola do Açude Público Sumé - PB**. Recife: DNOCS, 1968.
- BRASIL. Ministério do Interior. Grupo Executivo de Irrigação para o Desenvolvimento Agrícola - GEIDA. **Programa Plurianual de Irrigação - PPI. Volume 1 - Relatório de Síntese**. Brasília? Consórcio Tahal Consulting Engineers LTD; Sondotécnica Engenharia de Solos S.A. 1971a.
- BRASIL. Ministério do Interior. DNOCS. 3ª Diretoria Regional. **Projeto Eng. Arcoverde: Aproveitamento Hidro-agrícola do Açude Público Eng. Arcoverde - PB. Volume I**. Recife: DNOCS, 1971b.
- BRASIL. Ministério do Interior. DNOCS. **II Plano Nacional de Desenvolvimento: Programa de Irrigação do Nordeste Semi-Árido 1976-79**. Fortaleza: DNOCS, 1976.
- BURSZTYN, M. **O poder dos donos: planejamento e clientelismo no Nordeste**. 3.ed. Rio de Janeiro: Garamond; Fortaleza: BNB, 2008.
- CARVALHO, M. L. G. de. Agroindústria no Nordeste (Da Modernização a Multinacionalização). **Rev. Raízes**, Campina Grande, Ano XIII, nº 10, pp.65-82. Dez, 1994.
- CONSELHO OLÉICORA INTERNACIONAL. Disponível em: <https://www.internationaloliveoil.org/?lang=es#observatory-carousel> Acesso em: 5 fev. 2024.
- DNOCS. **Relatório de 1975**. Fortaleza: Divisão de Documentação, 1976.
- DNOCS. **Relatório de 1985**. Fortaleza: Divisão de Documentação, 1987.
- DNOCS. **Síntese Informativa dos projetos públicos de irrigação ano agrícola 2017**. Fortaleza: DNOCS. 2018.
- DNOCS. **Síntese Informativa dos projetos públicos de irrigação ano agrícola 2018**. Fortaleza: DNOCS. 2019.
- DNOCS. **Síntese Informativa dos projetos públicos de irrigação ano agrícola 2019**. Fortaleza: DNOCS. 2020.
- DNOCS. **Síntese Informativa dos projetos públicos de irrigação ano agrícola 2020**. Fortaleza: DNOCS 2021.
- DNOCS. **Síntese Informativa dos Projetos Públicos de Irrigação com suas respectivas fontes hídricas ano agrícola 2021**. Fortaleza: DNOCS. 2022.

EMBRAPA SEMIÁRIDO. II Reunião de Avaliação do Convênio SUDENE/DNOCS/EMBRAPA - São Gonçalo, Fevereiro de 1978.

EMBRAPA HORTALIÇAS. 2003. Cultivo de tomate para a industrialização: Importância econômica. Disponível em: <https://sistemasdeproducao.cnptia.embrapa.br/FontesHTML/Tomate/TomateIndustrial/importancia.htm> Acesso em: 5 fev. 2024.

ESPAÑA. **Plan de obras, colonización, industrialización y electrificación Provincia de Badajoz**. Madrid: Comision Técnica Mixta, 1951.

ESPAÑA. Ministerio de Agricultura. Instituto Nacional de Colonización. Mejoras de Interés Local (Valdivia/Badajoz).1963.

ESPAÑA. **El Plan Badajoz**. Gráficos representativos de sus rasgos más característicos, ilustrados por comentarios que facilitan su interpretación y el conocimiento de su significado. Documento de trabajo (Difusión restringida). Madrid: Secretaria Gestora del Plan, 1975.

ESPAÑA. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Disponível em: https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/politicaforestal/1_Aridez_red1_tcm30-152810.jpg. Acesso em: 22 abr. 2022

EUROCID. 2024a. Disponível em: <https://eurocid.mne.gov.pt/artigos/fundo-europeu-agricola-de-desenvolvimento-rural-feader> Acesso em: 5 fev. 2024.

EUROCID. 2024b. Disponível em: <https://eurocid.mne.gov.pt/artigos/fundo-europeu-agricola-de-garantia-feaga> Acesso em: 5 fev. 2024.

FONSECA, P. H. da. **Além do feudo e do burgo**: a enfiteuse como instituto mutante, suas possibilidades e limites. (Doutorado em Direito) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife 2016.

FURTADO, C. **A fantasia desfeita**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

GUIMARÃES, A. P. **A crise Agrária**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

HIDROSERVICE. **Volume VI - Condições socio-econômicas**. Projeto detalhado de recuperação hidroagrícola da bacia de irrigação de São Gonçalo. São Paulo: Hidroservice, 1971a.

HIDROSERVICE. **Volume X - Relatório de viabilidade técnico-econômico-financeira e administração da recuperação hidroagrícola da bacia de irrigação de São Gonçalo**. Projeto detalhado de recuperação hidroagrícola da bacia de irrigação de São Gonçalo. São Paulo: Hidroservice, 1971b.

HOUAISS, A.; VILLAR, M. de S. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Elaborado no Instituto Antonio Houaiss de Lexicografia e Banco de Dados da Portuguesa. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

INSTITUTO NACIONAL DE REFORMA Y DESARROLLO AGRARIO. **Resumen Mensual de Explotación**. Zona: Orellana 2ª Parte. Nucleo: Torrefresneda. Enero/agosto, 1978a.

INSTITUTO NACIONAL DE REFORMA Y DESARROLLO AGRARIO. **Resumen Men-**

sual de Explotación. Zona: Orellana 2ª Parte. Nucleo: Conquista. Enero/agosto, 1978b.

INSTITUTO NACIONAL DE REFORMA Y DESARROLLO AGRARIO. **Resumen Mensual de Explotación.** Zona: Orellana 1ª Parte. Nucleo: Valdivia. Enero/agosto, 1979.

LISTA DE PRODUÇÃO DE TOMATE EM VALDÍVIA, 1975. Documento do Instituto Nacional de Colonização, 1975.

LOPEZ, C. B; ORTIZ, M. I. L.; MORENO, J. M. Autarquía e intervención: el fracaso de la vertiente industrial del Plan Badajoz. **Revista de Historia Industrial**, n.14, 1998. P. 125-170.

NAREDO, J. M. Antecedentes y características de la sociedad jerárquica que sostiene en Extremadura el expolio, con especial referencia al Plan Badajoz. In: GAVIRIA, M.; NAREDO, J. M.; SERNA, J. (Org). **Extremadura Saqueada: recursos naturales y autonomía regional.** Barcelona: Ibérica de Ediciones y Publicaciones. 1978.

NIETO, P. R.; HERNÁNDEZ, J. R.; GONZÁLEZ, F. J. M. **Estudio de costes de producción del tomate de industria en Extremadura, su viabilidad y su incidencia económica en las zonas rurales donde se cultiva.** Badajoz: Universidad de Extremadura. Outubro 2022.

OLIVEIRA, F. de O. **Elegia para uma re (li) gião:** Sudene, Nordeste Planejamento e Conflitos de Classes. 6.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, J. D. de. **Ordem, Instituições e Governança:** uma análise sobre o discurso do desenvolvimento no Sistema ONU e a construção da ordem internacional. 2010. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Relações Internacionais, Rio de Janeiro, 2010.

PONTES, J. O. **O trabalho do DNOCS e o Programa de Irrigação no Nordeste Semi-Árido.** Brasília: Ministério do Interior. 1978.

PONTE, J. da. Doenças de planta nos perímetros irrigados do DNOCS, nos estados de Pernambuco e Paraíba. **Boletim Técnico.** v.31 n.1 jan/jun 1973. Fortaleza: DNOCS, 1973.

ROCHE, S. R. El Plan Badajoz o los resortes agraristas de una dictadura adaptativa. In: JIMÉNEZ, F. R. (Coord.) **El Plan Badajoz: Entre la modernización económica y la propaganda política.** Badajoz: Diputación de Badajoz, 2022.

ROCHE, S. R; JIMÉNEZ, F. R. Balance Provisional. In: JIMÉNEZ, F. R. (Coord.) **El Plan Badajoz: Entre la modernización económica y la propaganda política.** Badajoz: Diputación de Badajoz, 2022.

SANCHEZ MORA, J. A. El proceso de colonización en Extremadura (1952-1975): sus luces y sus sombras. In: SANCHEZ, José Ignacio. **El agua en Extremadura (Recursos hídricos, usos y gestión del agua).** Diputación de Badajoz. Badajoz, 2012. p. 225-240.

SCANTIMBURGO, A. L. **O Banco Mundial e a política nacional de recursos hídricos**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

SUDENE. **Delimitação do Semiárido - 2021**: Relatório Final. Recife: Sudene, 2021.

TABOSA, M. L. M. Um novo olhar para o reconhecimento dos bens industriais: o caso da Fábrica Peixe. Recife: **Dissertação (Mestrado)** – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2018.

A territorialização do e-commerce no Brasil: o caso da rede logística do Mercado Livre

Gustavo Augusto Moreira¹

Introdução

A compreensão do espaço geográfico vai além de sua concepção como um mero receptáculo físico, métrico e absoluto. O espaço deve ser encarado como um elemento ativo, que tanto molda quanto é moldado pelas práticas sociais, constituindo-se em um sistema de objetos e ações repletos de intencionalidades e racionalidades (Santos, 2017 [1996]). É a partir dessa perspectiva que se insere a análise da territorialização do e-commerce, em especial no contexto brasileiro, onde as redes de distribuição e consumo estão profundamente ligadas às especificidades geográficas e às dinâmicas territoriais.

No contexto da globalização e do avanço técnico-científico-informacional, o espaço adquiriu novas características que o transformaram em uma unidade sistêmica e interconectada. Esse processo, segundo Santos (2017 [1996]), ganha força especialmente após a Segunda Guerra Mundial, intensificando-se a partir da década de 1970. A era informacional, como ele sugere, promove uma racionalidade padronizante que busca flexibilidade, ubiquidade e conectividade global, alterando os modos de produção, circulação e consumo em escala planetária.

Dessa forma, o território brasileiro se apresenta de maneira diferenciada, refletindo a seletividade territorial, isto é, o uso desigual do espaço com base em diferentes níveis de inserção de elementos técnicos e sociais. A seletividade territorial está diretamente associada ao capital corporativo, que se apropria de locais estratégicos para otimizar seus fluxos logísticos e operacionais. Esses lo-

1 Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) - gustavo1997moreira@gmail.com - <https://orcid.org/0009-0006-2502-1379>

cais são determinados por fatores como políticas de infraestrutura e incentivos estatais, como exemplificado pelo Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), que reflete uma abordagem técnica estatal destinada à perpetuação da desigualdade na distribuição de riqueza (Cataia, 2011), principalmente no Sul e Sudeste do Brasil, visto que são reconhecidos como locais “[...] capazes de viabilizar uma maior liberdade aos fluxos referentes à logística corporativa (Lemos; Rodrigues, 2021, p. 29).

No contexto do e-commerce, essa seletividade se manifesta na organização das redes logísticas das grandes empresas, como o Mercado Livre. O e-commerce apresenta-se como uma extensão do espaço material, constituindo um novo “território usado” (Santos, 2008 [1994]; Santos; Silveira, 2001), em que fluxos de compras, distribuição e entrega conectam as dinâmicas virtuais às necessidades físicas. No Brasil, a infraestrutura logística do e-commerce revela um espaço altamente seletivo e concentrado, com maior fluidez nos grandes centros urbanos e regiões mais desenvolvidas, enquanto outras áreas permanecem “viscosas”, com menor acesso e conectividade (Santos; Silveira, 2001).

A territorialização da logística corporativa, especialmente no caso do Mercado Livre, reflete uma estratégia multiescalar e multidimensional. A empresa, criada em 1999, com o objetivo de democratizar o comércio eletrônico na América Latina através de uma interface que reúne compras, pagamentos, vendas, envios, anúncios, bem como gerir seus negócios na Internet (Mercado Livre, 2021), rapidamente identificou o Brasil como um mercado prioritário e adaptou suas operações às complexidades geográficas do país. Essa adaptação inclui estratégias como o *city logistics* (Browne et al., 2019), que visa otimizar a distribuição nas áreas urbanas densamente povoadas, e a instalação de centros de distribuição em locais que maximizam a eficiência logística e reduzem o tempo de entrega.

Ao observar as particularidades do território brasileiro, percebe-se que os fenômenos relacionados ao consumo e à distribuição variam conforme as características geográficas e socioeconômicas de cada região. As redes geográficas, como as de fibra óptica, sustentam a existência e manutenção do espaço virtual, proporcio-

nando uma maior fluidez nas áreas mais conectadas, como a Região Concentrada, composta por São Paulo, Rio de Janeiro e outras metrópoles (Santos; Silveira, 2001). Essas áreas exercem uma função centrípeta, concentrando atividades econômicas e logísticas em detrimento de outras regiões.

Portanto, o presente artigo tem como objetivo evidenciar como o *e-commerce*, especialmente o Mercado Livre, se apropria seletivamente do território brasileiro para otimizar suas infraestruturas logísticas. A aceleração do uso dessas infraestruturas, intensificada pela pandemia da covid-19, reforçou a importância de estratégias logísticas eficazes, revelando não apenas uma dinâmica comercial, mas uma reconfiguração territorial que impacta a organização socioespacial do Brasil.

Metodologia

A análise das redes logísticas do e-commerce no Brasil, com foco no Mercado Livre, exige uma abordagem que considere tanto as dinâmicas geográficas quanto as transformações produtivas no território. Conforme apontado por Cruz Lima, Monié e Gonçalves Batista (2015, p. 100), “os territórios vão agregando modernos objetos técnicos, dinamizando os circuitos da produção e contribuindo para a transformação das estruturas produtivas, políticas e sociais dos territórios que se inserem nesse processo”. No contexto brasileiro, essa transformação se dá por meio da introdução de infraestruturas logísticas e tecnológicas que moldam o espaço e aprofundam a integração com as dinâmicas globais de produção e circulação.

A abordagem metodológica deste estudo parte da compreensão do espaço como um elemento dinâmico, no qual a inserção das redes logísticas ocorre de maneira seletiva, favorecendo algumas áreas enquanto marginaliza outras. Historicamente, as políticas de desenvolvimento no Brasil seguiram um modelo “globalitário” (Santos, 2000), em que o foco está na criação de uma fluidez absoluta para o capital, superando as barreiras logísticas de tempo e distância para atender às demandas globais. Contudo, essa fluidez não é homogênea, e o espaço brasileiro se organiza de forma desi-

gual, com áreas centrais, como a Região Concentrada, dominando os fluxos e o acesso a infraestruturas tecnológicas e logísticas. Tais diferenciações espaciais garantem, também, poder diferencial na construção das escalas espaciais da vida (Smith, 1993), de forma que as atividades cotidianas circunscritas à Região Concentrada são qualitativas, monetárias e informacionalmente diferentes.

Esse contexto de desigualdade espacial está na base da análise das redes logísticas do Mercado Livre, que, ao se apropriar do território brasileiro, utiliza-se da seletividade territorial para maximizar a eficiência de suas operações. O conceito de seletividade territorial, conforme Santos (2017 [1996]), é fundamental para entender a organização espacial do e-commerce no Brasil, pois aponta como as infraestruturas logísticas se concentram em áreas com maior potencial econômico e de consumo, enquanto regiões periféricas permanecem subatendidas.

Dessa forma, a metodologia adotada combina uma análise teórica, baseada em conceitos de seletividade territorial e logística multidimensional, com o levantamento de dados empíricos sobre a distribuição espacial das infraestruturas logísticas do Mercado Livre. A seguir, detalha-se essa abordagem.

Observação da formação socioespacial brasileira

A análise da formação socioespacial brasileira é fundamental para compreender a lógica de distribuição e circulação de mercadorias no país, particularmente no contexto do *e-commerce*. Com o avanço da globalização e a mundialização da economia, o território brasileiro foi reorganizado para atender às demandas do capital global. Essa refuncionalização do espaço ocorre por meio da inserção de novas infraestruturas produtivas e logísticas, que promovem o aumento dos fluxos materiais e imateriais, conectando o país às redes globais de produção e consumo (Santos, 2000).

Entretanto, essa reorganização não é homogênea. A Região Concentrada, que inclui São Paulo, Rio de Janeiro e outras grandes metrópoles, atua como o núcleo econômico do Brasil, concentrando as principais infraestruturas de transporte, tecnologia e produção. Essas áreas se beneficiam da presença de redes de circulação, como

rodovias, ferrovias e redes de fibra óptica, que facilitam o transporte e a comunicação, tornando-se uma “região servida” (Santos, 2017 [1996]). Essas regiões, com alta fluidez territorial (Arroyo, 2001), viabilizam a capilarização informacional (Bertollo, 2019) e favorecem a inserção de atividades econômicas relacionadas ao e-commerce e à circulação corporativa, por exemplo.

Por outro lado, regiões periféricas enfrentam dificuldades de integração às redes globais, o que resulta em menor acesso a infraestruturas logísticas e tecnológicas. Essas áreas são caracterizadas por uma fluidez limitada, criando espaços de “viscosidade”, onde o transporte e a comunicação são mais lentos e ineficientes (Santos; Silveira, 2001). Isso reflete uma seletividade territorial que beneficia o capital corporativo ao se apropriar das áreas mais dinâmicas do território para a instalação de suas infraestruturas, marginalizando as demais regiões.

O conceito de logística, conforme trabalhado por Castillo (2017), é crucial para entender essa dinâmica. A logística é vista como uma expressão geográfica da circulação corporativa, composta por um conjunto multidimensional de competências infraestruturais, institucionais e estratégicas que, quando reunidas em um subespaço, conferem fluidez e competitividade aos agentes econômicos. Esse conceito de logística multidimensional destaca, assim, a importância de uma infraestrutura diversificada, que inclui não apenas transportes e centros de distribuição, mas também a articulação institucional por meio de normas reguladoras e contratos que viabilizam a operação logística. Além disso, a dimensão estratégica da logística, que envolve conhecimento especializado e parcerias com prestadores de serviços, garante a fluidez das operações e a competitividade no mercado global.

A observação da formação socioespacial brasileira, portanto, é essencial para compreender como a inserção de novas infraestruturas logísticas não apenas reflete, mas também reproduz as desigualdades territoriais existentes. A logística, enquanto um componente multidimensional da circulação corporativa, desempenha um papel central nesse processo, articulando infraestruturas, instituições e estratégias que garantem a competitividade e a fluidez para os agentes econômicos inseridos nas áreas mais dinâmicas

do país, ao mesmo tempo que marginalizam as regiões menos integradas.

Coleta de dados

A coleta de dados deste estudo envolveu a utilização de fontes secundárias e o levantamento de informações em plataformas virtuais. O objetivo foi mapear as infraestruturas logísticas do Mercado Livre e analisar sua distribuição espacial no território brasileiro, com foco nas redes de transporte e comunicação que sustentam o e-commerce.

Fontes secundárias

Para a construção teórica do trabalho, foram consultadas fontes bibliográficas e documentais que tratam de temas como seletividade territorial, redes logísticas e geografia econômica. Referências teóricas essenciais incluem Santos (2017 [1996]), Arroyo (2001), Monié (2012), Castillo (2017), entre outros.

Além das fontes bibliográficas, também foram utilizados dados de relatórios governamentais e empresariais, como o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), que fornece informações detalhadas sobre as infraestruturas de transporte e logística no Brasil. Esses dados foram complementados por relatórios empresariais do próprio Mercado Livre, bem como dados disponibilizados online pela ITU (*international telecommunication union*).

Essas fontes forneceram a base empírica necessária para compreender como o Mercado Livre organiza suas redes logísticas no Brasil e como essa organização reflete as desigualdades espaciais observadas no país. A análise dos dados permitiu mapear as áreas mais beneficiadas pela presença de infraestruturas logísticas e entender como essas infraestruturas se inserem no contexto da seletividade territorial.

Plataformas virtuais

As plataformas virtuais desempenharam um papel fundamental na coleta de dados geoespaciais sobre a localização e operação dos centros de distribuição do Mercado Livre. Foram utilizadas plataformas como *Google Maps*, principalmente, *My Maps*

e bases de dados georreferenciadas, incluindo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para mapear a localização dos centros logísticos em relação aos centros urbanos e às redes de transporte.

Além disso, foi utilizado software de geoprocessamento para a elaboração de mapas que permitiram visualizar a distribuição espacial das infraestruturas logísticas do Mercado Livre. Esses mapas foram essenciais para analisar a relação entre a localização dos centros de distribuição e as dinâmicas de consumo, bem como para entender como essas infraestruturas contribuem para a fluidez territorial nas áreas mais desenvolvidas do Brasil.

O levantamento de dados foi orientado para identificar os nós logísticos e as áreas de maior concentração de infraestruturas, bem como para observar como o Mercado Livre responde às necessidades logísticas do e-commerce, especialmente em um contexto de crescente demanda e pressão por rapidez nas entregas, intensificada pela pandemia de covid-19.

A virtualização do consumo e a materialização do e-commerce

O avanço da internet e o acesso à informação têm transformado profundamente o consumo e a organização espacial contemporânea. A difusão da conectividade e o surgimento do ciberespaço, principal ferramenta para o espraiamento informacional. No entanto, essa expansão ocorre de maneira desigual, variando conforme a localização no território. As áreas com infraestrutura tecnológica avançada, como cabos e satélites, concentram maior acesso à internet, o que facilita a inserção dessas regiões nas redes globais de circulação digital e material.

Nesse contexto, a Região Concentrada, que inclui os principais centros urbanos do Brasil, emerge como um polo privilegiado de acesso à informação e controle logístico. Com uma infraestrutura robusta, essa região se torna o epicentro da circulação de mercadorias e do e-commerce, beneficiando-se de uma lógica de fluidez territorial (Santos; Silveira, 2001). A informatização desses espaços torna a circulação de informações e bens cada vez mais rápida e

eficiente, o que, por sua vez, impulsiona a logística varejista, sobretudo no setor digital.

À medida que a informação se torna instantânea e ubíqua, graças às tecnologias de suporte, a própria geografia do consumo é transformada. A circulação informacional, no entanto, é também política, uma vez que privilegia determinadas regiões e aprofunda as desigualdades espaciais. A racionalização produtiva e mecânica imposta pela informatização do espaço, conforme argumenta Santos (2017 [1996]), faz com que o espaço físico se torne cada vez mais subordinado ao virtual, criando uma “segunda natureza” altamente artificial e controlada por fluxos digitais.

Diante desse cenário de intensa transformação, empresas de e-commerce, como o Mercado Livre, consolidaram-se como agentes centrais na reconfiguração do consumo e da logística. Fundado em 1999, o Mercado Livre não apenas solidificou sua presença no universo digital, mas também emergiu como um dos principais players do e-commerce na América Latina. Sua estratégia de expansão no Brasil está intimamente ligada à sua capacidade de se apropriar das infraestruturas tecnológicas e logísticas mais desenvolvidas, localizadas nas regiões centrais, para otimizar suas operações.

Essa consolidação do e-commerce no Brasil, que será detalhada a seguir, reflete uma série de dinâmicas territoriais. O Mercado Livre utiliza a infraestrutura logística de maneira estratégica, consolidando centros de distribuição em locais chave e ampliando seu alcance por meio de uma rede integrada de transporte e tecnologia. Como veremos no próximo tópico, a pandemia da covid-19 intensificou ainda mais essa expansão, resultando em um crescimento expressivo nas operações da empresa e na aceleração das compras online em todo o país.

No subitem 3.1. A Consolidação do E-commerce no Brasil, discutiremos como o Mercado Livre se posicionou como um dos líderes desse setor, e como a pandemia da covid-19 reforçou essa tendência, evidenciada por um aumento significativo nas transações online. A análise de gráficos e dados revela o impacto direto desse evento nas dinâmicas de consumo, destacando o papel central do e-commerce.

Em seguida, no tópico 3.2. A Rápida Expansão da Infraestrutura Logística do Mercado Livre: 2022/2023, será explorada a estratégia territorial da empresa para otimizar suas redes de distribuição. A empresa se destaca por sua capacidade de controlar verticalmente todo o processo logístico, desde o armazenamento até a entrega final, o que lhe confere agilidade e competitividade. Analisaremos como a localização estratégica dos centros de distribuição e o uso de tecnologias avançadas, como o *e-fulfillment*, permitiram à empresa expandir seu alcance em um curto período.

Esses fatores ressaltam a importância da logística como um elemento central para o sucesso do e-commerce, tornando-se uma verdadeira expressão geográfica da circulação corporativa (Castillo, 2017). Dessa forma, o Mercado Livre, ao utilizar a fluidez territorial e as redes geográficas a seu favor, se posiciona como um agente ativo na reorganização espacial e no crescimento do comércio eletrônico no Brasil.

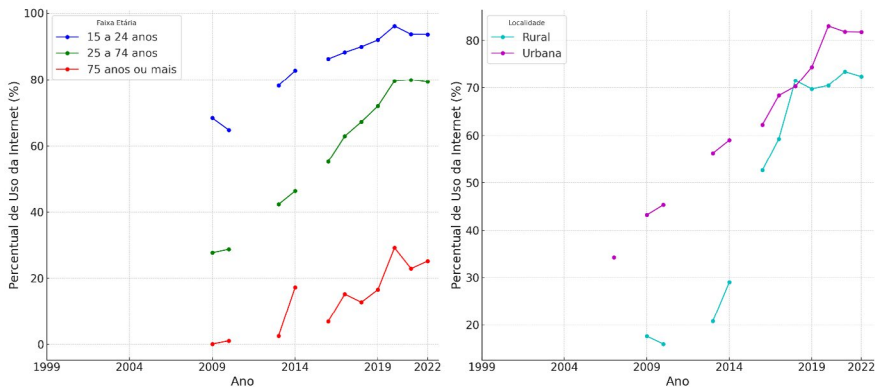
A consolidação do e-commerce no Brasil

O comércio eletrônico no Brasil emergiu como uma das principais modalidades de consumo nas últimas décadas, refletindo tanto as transformações tecnológicas quanto as mudanças no comportamento do consumidor. A consolidação do e-commerce está intrinsecamente ligada ao avanço da infraestrutura de telecomunicações e ao aumento do acesso à internet em diversas regiões do país. Esse processo de integração do território ao meio técnico-científico-informacional, conforme apontado por Milton Santos (2017 [1996]), possibilitou a criação de um ambiente favorável ao comércio eletrônico, que tem se expandido de forma acelerada desde o início dos anos 2000. Esse ambiente se dá, de fato, através de políticas fiscais que contiveram a crise de 2009, como redução de IPI (Imposto sobre produto industrializado), consolidando um varejo virtual de eletroeletrônicos e eletrodomésticos (Nascimento, 2011), principais categorias de compras e vendas online na época, além da “democratização do acesso à Internet, profissionalização no setor de compras online, a expansão do crédito facilitado através de cartões e a comentada expansão da classe C no Brasil” (Nascimento, 2011, p. 27).

O Mercado Livre, uma das maiores plataformas de *e-commerce* da América Latina, é um exemplo paradigmático dessa consolidação. Fundado em 1999, o Mercado Livre rapidamente cresceu para se tornar o principal *player* do setor no Brasil. Em 2022, a plataforma já havia consolidado seu papel como líder do setor, representando um dos maiores ecossistemas digitais do continente. A empresa desenvolveu uma infraestrutura logística sofisticada, com centros de distribuição estrategicamente localizados em áreas-chave do território, permitindo-lhe otimizar a entrega de mercadorias e expandir sua base de clientes.

Essa expansão reforça-se com o gráfico (1) abaixo, que evidencia que a intensificação do uso da internet, bem como de suas ferramentas principalmente a partir de 2010, ano em que pelo menos 40% da população já a usava. Para além, consegue evidenciar um padrão similar de uso entre os gêneros, além da proeminência urbana e a juventude que a utiliza, visto que a população entre 0 e 24 anos são os mais imersos no meio cibernético.

Gráfico 1 - Evolução do uso da internet no Brasil por idade e localização (1999-2024).



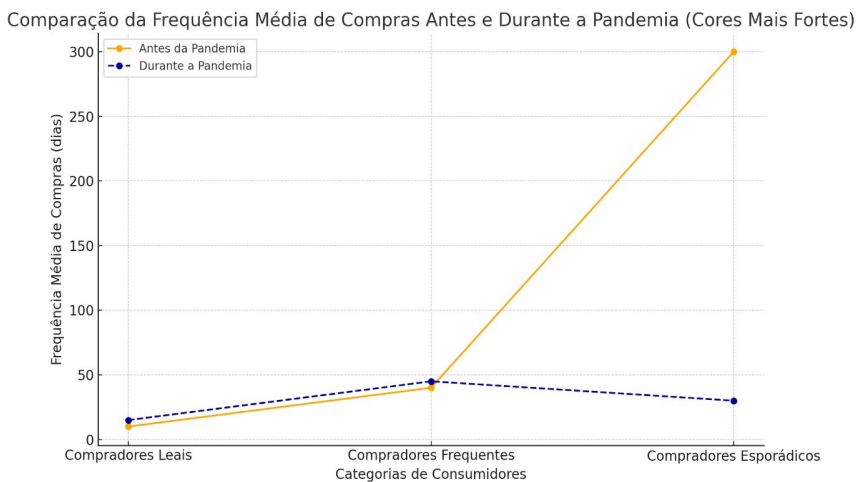
Fonte: ITU. Elaboração própria.

Embora o acesso seja amplamente concentrado nas áreas urbanas e nas regiões mais desenvolvidas do país, como a Região Concentrada (Sudeste e Sul), há um avanço gradual da conectividade em regiões historicamente menos desenvolvidas, como o Norte e o Nordeste. No entanto, essa expansão é desigual, refletin-

do as disparidades regionais que ainda caracterizam o país (Nascimento, 2011).

O impacto da pandemia de covid-19 foi um divisor de águas para o comércio eletrônico no Brasil. Durante o período de isolamento social, o e-commerce se tornou a principal via de consumo para milhões de brasileiros. Como ilustrado no gráfico da (2), a pandemia intensificou o uso do e-commerce em todas as categorias de consumidores. A frequência de compras aumentou de forma significativa, com destaque para os compradores esporádicos, cuja frequência de compras mais do que triplicou durante o período da pandemia. O crescimento exponencial do comércio digital durante a pandemia evidenciou a consolidação do *e-commerce* no país, à medida que os consumidores, forçados a buscar alternativas para as compras físicas, passaram a adotar o comércio eletrônico de forma mais consistente.

Gráfico 2 - Comparação de frequência de compras por categoria de consumidores: antes e durante a Pandemia de covid-19.



Fonte: Corrêa; Alberto, 2021. Elaboração própria.

A pandemia acelerou um processo que já vinha em curso: a transformação do consumo no Brasil. De acordo com Castells (1999), o avanço da sociedade em rede, impulsionado pela revolução informacional, modificou profundamente as relações econômicas e sociais, criando novas formas de interação entre consumidores e

mercados. No Brasil, a infraestrutura digital tornou-se a espinha dorsal do consumo moderno, conectando os cidadãos a plataformas de e-commerce que oferecem produtos e serviços sob demanda, com entrega rápida e eficiente. O Mercado Livre, em particular, foi uma das empresas que mais se beneficiou dessa transformação, ampliando sua participação de mercado e consolidando sua infraestrutura logística.

Essa infraestrutura é um elemento-chave na consolidação do e-commerce. O sucesso de plataformas de e-commerce como o Mercado Livre depende de uma logística multidimensional, que envolve “um conjunto de competências infraestruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público-privadas, agências reguladoras) e estratégicas (conhecimento especializado de prestadores de serviços ou operadores logísticos)” (Castillo, 2017, p. 22/23). No caso do Mercado Livre, a empresa desenvolveu uma rede de centros de distribuição em regiões-chave do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Brasília, permitindo a otimização dos fluxos de mercadorias e garantindo entregas rápidas, especialmente nas áreas urbanas.

A logística eficiente também é um fator crucial para atender à demanda crescente de e-consumidores no Brasil. Nascimento (2011) destaca que o perfil do consumidor brasileiro de e-commerce tem evoluído, com uma crescente demanda por praticidade e rapidez nas entregas. Essa demanda é ainda mais acentuada nas áreas urbanas, onde o tempo de entrega é um fator decisivo para a escolha do canal de compra. Nesse sentido, o Mercado Livre, ao controlar sua própria logística e evitar a dependência de terceiros, conseguiu reduzir os tempos de entrega, tornando-se mais competitivo em um mercado cada vez mais disputado.

Contudo, é importante notar que o crescimento do e-commerce no Brasil não ocorre de forma homogênea em todo o território. As disparidades regionais ainda limitam o acesso ao comércio eletrônico em regiões mais distantes dos grandes centros urbanos, onde a infraestrutura de telecomunicações é mais precária. De acordo com o IBGE (2022), o acesso à internet nas áreas rurais do Brasil ainda é significativamente inferior ao das áreas urbanas, o que li-

mita a expansão do e-commerce nessas regiões. Além disso, a baixa renda e o acesso limitado a serviços financeiros, como cartões de crédito, continuam sendo obstáculos importantes para a expansão do e-commerce em parte da população brasileira.

O desenvolvimento do comércio eletrônico no Brasil também está inserido em um contexto mais amplo de globalização e digitalização da economia. O comércio eletrônico é uma manifestação concreta das novas dinâmicas de consumo global, em que plataformas digitais conectam produtores e consumidores em diferentes partes do mundo. No Brasil, esse processo tem sido marcado pela integração das cadeias produtivas locais e globais, com empresas como o Mercado Livre atuando como mediadoras entre esses dois mundos. Essa integração global tem permitido o acesso a uma ampla variedade de produtos, ao mesmo tempo em que pressiona o sistema logístico brasileiro a se adaptar às exigências de um mercado cada vez mais dinâmico.

Além disso, a consolidação do e-commerce no Brasil reflete o que Silva Júnior (2009) chamou de “hipermobilidade”, caracterizada pela rapidez e fluidez das transações econômicas e logísticas. A necessidade de atender a uma demanda cada vez mais exigente, somada à pressão por prazos de entrega cada vez menores, exige uma logística sofisticada e altamente eficiente, como a desenvolvida pelo Mercado Livre. Essa “hipermobilidade” reforça as dinâmicas de centralização do consumo nas grandes metrópoles, onde a infraestrutura de transporte e comunicação é mais robusta, ao mesmo tempo que marginaliza as áreas periféricas, que continuam enfrentando desafios logísticos e de conectividade.

Portanto, a consolidação do e-commerce no Brasil, exemplificada pelo crescimento vertiginoso do Mercado Livre, reflete não apenas a transformação do consumo, mas também a reorganização territorial impulsionada pela digitalização da economia. A territorialização seletiva das infraestruturas logísticas e tecnológicas evidencia as disparidades regionais, ao mesmo tempo em que impulsiona o crescimento das regiões mais dinâmicas. O Mercado Livre, ao se posicionar estrategicamente nas áreas de maior fluidez econômica e tecnológica, consolidou-se como líder no e-commerce brasileiro, moldando o futuro do consumo digital no país.

A rápida expansão da infraestrutura logística do Mercado Livre: 2022/2023

A expansão da infraestrutura logística do Mercado Livre no Brasil entre 2022 e 2023 reflete a capacidade da empresa de adaptar-se às complexas dinâmicas territoriais e às demandas de consumo cada vez mais intensas. Essa expansão não apenas solidifica o papel da empresa como um dos principais *players* do *e-commerce* no país, mas também demonstra como a empresa territorializa suas operações logísticas em um cenário marcado pela diversidade geográfica e pelas desigualdades regionais.

A estratégia de distribuição da empresa abrange desde o consumidor final até pequenos e médios empreendedores, oferecendo a esses agentes econômicos uma plataforma eficiente para expansão de seus negócios. O Mercado Livre, ao se concentrar na otimização da logística de entrega, desenvolveu um sistema de localização estratégica dos seus centros de distribuição (CDs), o que lhe permite maximizar a eficiência dos fluxos de mercadorias e minimizar os custos operacionais.

A história de crescimento do Mercado Livre no Brasil, potencializada pela pandemia de covid-19, criou uma base sólida para a expansão de suas operações. Entre fevereiro e maio de 2020, por exemplo, a empresa registrou um aumento de quase 40% nos pedidos tangíveis em comparação com o mesmo período de 2019 (Corrêa; Alberto, 2021). Esse crescimento foi sustentado por uma infraestrutura robusta, que se expandiu rapidamente em resposta à demanda crescente por serviços do varejo virtual.

O sucesso dessa expansão está diretamente ligado ao sistema de controle verticalizado do Mercado Livre, que compreende desde a compra e o armazenamento até a distribuição final dos produtos. Ao controlar integralmente sua cadeia logística, a empresa garante maior velocidade e segurança nas entregas, além de reduzir os gargalos que podem ocorrer com o uso de infraestruturas terceirizadas. Essa verticalização logística proporciona uma integração funcional, conforme discutido por Monié (2012), permitindo que o *marketplace* opere de maneira mais racional e estratégica, atendendo às demandas de um mercado digital em rápida evolução.

Além da eficiência logística, o Mercado Livre também adotou estratégias de territorialização que envolvem a especialização de suas instalações. Entre essas, destacam-se os *cross-docks* localizados próximos a terminais intermodais, destinados ao armazenamento de cargas em grandes volumes, e os centros *e-fulfillment*, que são estruturas amplas voltadas ao armazenamento, separação e envio de pedidos online. Esses centros, além de agilizar a entrega, mantêm um controle preciso dos estoques, essencial para a confiabilidade do sistema e o abastecimento contínuo da vitrine online da plataforma.

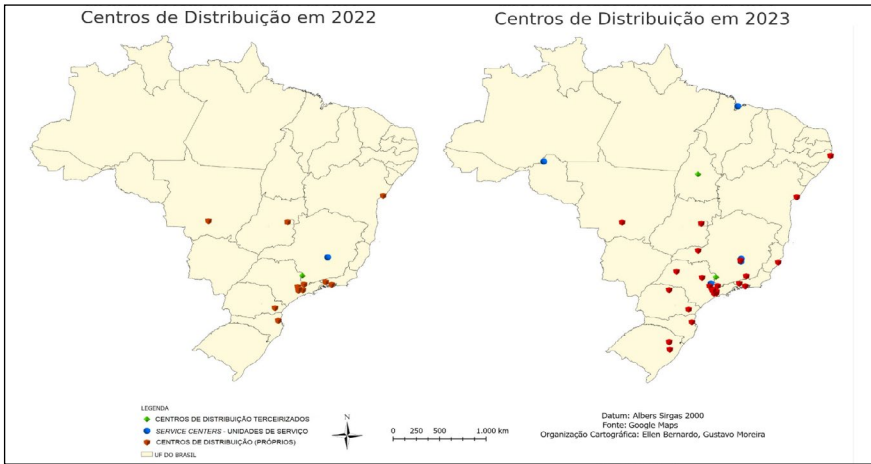
Os centros de distribuição do Mercado Livre podem ser descritos como nós logísticos, que são pontos estratégicos de conexão de fluxos dentro da rede da empresa. Esses centros fazem parte de uma rede de circulação e distribuição que, conforme descrito por Braga e Castillo (2013), constitui-se em uma expressão do período técnico-científico-informacional, sendo constantemente planejada e modificada de acordo com as necessidades do território e dos consumidores.

A estratégia da empresa também inclui a *last-mile distribution*, isto é, a última etapa do processo logístico, que envolve a entrega diretamente ao consumidor final. Para otimizar essa fase, o Mercado Livre adota uma abordagem de *city logistics* (logística intraurbana), que busca localizar seus centros de distribuição próximos aos grandes centros urbanos. Essas áreas concentram o maior número de e-consumidores, possibilitando entregas mais rápidas e eficientes. A proximidade com as áreas urbanas não só garante maior agilidade, mas também melhora a experiência do consumidor, um fator crítico em um mercado tão competitivo.

Outro aspecto relevante é a hierarquização das infraestruturas logísticas da empresa. Com grandes centros de distribuição próprios, *service centers* (unidades de serviço) e poucas unidades de centros de distribuição terceirizados, o Mercado Livre organiza sua rede para atender às diferentes necessidades regionais. Centros de distribuição próprios podem ser analisados como o topo da hierarquia da rede de distribuição da empresa, visto que respondem à demanda imediata de grandes metrópoles, além de propor a celeridade de entregas da empresa. Enquanto os *service centers*

podem agir de maneiras diferenciadas na rede, a depender da localização no território, essas localidades podem ser visualizadas no mapa abaixo e indicam o funcionamento em constante adaptação da empresa.

Mapa 1 - Comparação dos tipos e da localização dos centros de distribuição do Mercado Livre em 2022 e 2023.



Fonte: Editado de Moreira, 2024.

Conforme o mapa, há *service centers* na região metropolitana de Belo Horizonte, onde nó torna-se um reforço para a celeridade anteriormente mencionada, já em localidades como Porto Velho e São Luís, eles agem como pontos de expansão da ubiquidade da empresa quanto às entregas, e mostra a recente expansão da empresa. Tal função, de ampliação da atuação da empresa no território, visualiza-se com o CD terceirizado em Palmas, função que se diferencia em Poços de Caldas, que se assemelha às unidades de serviço em Belo Horizonte. Essa expansão mais recente da empresa reforça a abrangência geográfica dela, ampliando sua capacidade de atender a regiões mais periféricas e, ao mesmo tempo, manter a agilidade nas entregas.

O crescimento do número de centros de distribuição e a melhoria na qualidade dessas infraestruturas destacam a força do *e-commerce* e evidenciam o quanto a logística moderna é crucial para o sucesso desse modelo de negócio. Como observado por Cas-

tillo (2017), a logística contemporânea é cada vez mais multidimensional, envolvendo um conjunto de elementos infraestruturais, institucionais e estratégicos que possibilitam a integração de mercados em escala local e global.

Por fim, a expansão logística do Mercado Livre reflete a regionalização do território brasileiro, conforme as características de fluidez territorial descritas por Arroyo (2001). A empresa opera de maneira escalar, organizando e repartindo suas infraestruturas de forma estratégica em diferentes regiões, criando espaços de abastecimento diferenciados e adaptados às especificidades de cada local. Essa abordagem permite ao Mercado Livre consolidar sua posição como líder no e-commerce brasileiro e continuar a expandir sua rede logística em resposta às novas demandas de um mercado em constante transformação.

Dessa forma, o Mercado Livre demonstra uma profunda compreensão das dinâmicas territoriais brasileiras, utilizando informações geográficas e logísticas para posicionar estrategicamente seus centros de distribuição. A empresa busca não apenas otimizar seus custos de transporte e tempo de entrega, mas também garantir que sua infraestrutura atenda de maneira eficiente às demandas de consumo que variam conforme a região. Esse modelo de logística articulado de modo transescalar (Vainer, 2006), reforça a importância de uma abordagem multidimensional, que permita a articulação entre as demandas globais e as realidades locais.

Considerções finais: a multiescalaridade e a seletividade territorial da ação logística

Os centros de distribuição (CDs) do Mercado Livre, estrategicamente posicionados próximos aos grandes centros urbanos, são mais do que instalações logísticas; eles representam a materialização das dinâmicas entre o e-commerce e a seletividade territorial no Brasil. A localização desses centros não é um processo aleatório, mas sim uma decisão planejada que reflete uma compreensão aprofundada das dinâmicas geográficas e das exigências logísticas do território brasileiro. Cada CD atua como um núcleo fundamental, integrando as operações de e-commerce com as características

físicas e socioeconômicas das regiões em que se inserem, conectando os fluxos digitais e físicos em uma escala multiescalar.

A logística moderna transcende a simples movimentação de mercadorias. Ela se tornou um fator essencial na reorganização do espaço geográfico, sendo responsável por catalisar transformações urbanas, regionais e nacionais. Os CDs do Mercado Livre, ao se integrarem ao tecido urbano, reconfiguram o padrão de uso do solo, afetam a mobilidade e influenciam o desenvolvimento econômico local. Através da multiescalaridade de suas operações, a empresa não apenas otimiza suas rotas de distribuição e responde às demandas de agilidade do mercado, mas também exerce influência direta no desenvolvimento das áreas circundantes aos CDs.

A seletividade territorial desempenha um papel crucial nessa estratégia. Ao optar por instalar seus centros de distribuição em regiões que oferecem uma infraestrutura mais desenvolvida, como a Região Concentrada, o Mercado Livre maximiza a eficiência logística e reduz custos operacionais. Contudo, ao mesmo tempo que essa abordagem fortalece áreas já privilegiadas em termos de infraestrutura, ela tende a marginalizar regiões mais periféricas, evidenciando a desigualdade espacial do território brasileiro. Isso demonstra como a logística, além de ser um instrumento operacional, também atua como um elemento de organização espacial, influenciando diretamente as dinâmicas econômicas e sociais locais.

A expansão da rede logística do Mercado Livre destaca a capacidade da empresa de adaptar sua infraestrutura às necessidades territoriais. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a seletividade territorial é imprescindível para garantir a agilidade nas entregas e a competitividade no mercado. Essa expansão logística é um reflexo das mudanças impostas pelo período técnico-científico-informacional, onde as infraestruturas de transporte e distribuição são constantemente adaptadas às realidades locais.

O impacto da operação logística da empresa vai além da eficiência imediata. Ele abrange o desenvolvimento econômico das áreas onde os CDs estão localizados, gerando empregos e incentivando o empreendedorismo local. Ao concentrar suas operações em regiões específicas, a empresa contribui para a transformação das estruturas de mercado e para a reorganização do espaço urba-

no, criando formas de integração entre o digital e o físico. No entanto, essa reconfiguração também levanta preocupações sobre a sustentabilidade das operações logísticas, principalmente em termos de impacto ambiental, mobilidade urbana e uso do território.

A interdependência entre o comércio eletrônico e a sustentabilidade urbana tornou-se uma questão emergente. A localização estratégica dos CDs e a otimização das rotas de entrega têm o potencial de reduzir a pegada de carbono associada ao transporte de mercadorias, contribuindo para práticas empresariais mais sustentáveis. Entretanto, o aumento no volume de veículos de entrega também representa um desafio para as infraestruturas urbanas já sobrecarregadas, exigindo um planejamento cuidadoso para mitigar os impactos ambientais e sociais do crescimento do e-commerce.

Outro ponto crucial é a pandemia de covid-19, que acelerou a adoção do e-commerce no Brasil. O Mercado Livre demonstrou resiliência e capacidade de adaptação ao enfrentar as demandas crescentes e as restrições sanitárias. A rápida expansão de sua rede logística durante esse período ressalta a importância de uma infraestrutura flexível, que consiga responder de forma ágil às mudanças abruptas no comportamento do consumidor.

A logística, no contexto do *e-commerce*, tornou-se um elemento fundamental na reconfiguração territorial. A análise da estratégia do Mercado Livre evidencia como a multiescalaridade das operações logísticas não apenas atende à demanda de eficiência, mas também redefine as interações espaciais em múltiplas escalas. A seletividade espacial da empresa, ao favorecer centros urbanos densamente povoados e com infraestrutura consolidada, reflete as profundas disparidades regionais que caracterizam o Brasil, reforçando a centralidade de algumas áreas e marginalizando outras.

Em conclusão, o estudo da logística do Mercado Livre nos oferece uma visão clara sobre as novas formas de territorialização na era do e-commerce. A multiescalaridade e a seletividade territorial da ação logística representam um novo momento das empresas e para o consumo virtual. A logística corporativa, enquanto elemento de organização espacial, continua a ser uma das principais ferramentas de territorialização seletiva no Brasil, moldando o espaço em função das exigências do mercado e da economia global.

Referências bibliográficas

ARROYO, M. Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XXI. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia, FFLCH/USP, 2001.

BERTOLLO, M. A capilarização das redes de informação no território brasileiro pelo *smartphone*. 2019. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. doi:10.11606/T.8.2019.tde-11042019-171300. Acesso em: 2024-02-26.

BRAGA, V.; CASTILLO, R. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. **Boletim Campineiro de Geografia**, [S. l.], v. 3, n. 2, p. 235–258, 2013. DOI: 10.54446/bcg.v3i2.112. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/2484>. Acesso em: 26 fev. 2024.

BROWNE, J.; BEHRENS, S.; WOXENIUS, J.; GIULIANO, G.; HOLGUIN-VERAS, J. **Urban Logistics: Management, Policy and Innovation in a Rapidly Changing Environment**. Kogan Page, London, 2019.

CASTELLS, M. (1999). *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra.

CASTILLO, Ricardo. Agronegócio e logística em áreas de cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. **Revista da ANPEGE**, [S. l.], v. 3, n. 03, p. 21–27, 2017. DOI: 10.5418/RA2007.0303.0003. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/anpege/article/view/6604>. Acesso em: 6 set. 2024.

CATAIA, M. A. Território político: fundamento e fundação do Estado. *Sociedade e Território*, Uberlândia, 23 (1), p.115-125, abr., 2011.

CORRÊA, F. N. G.; ALBERTO, N. **E-commerce: consumer habits evolution in times of COVID-19**. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/098a-2d95-0ea8-4ed5-a340-d9ef6a2b0053/f0f0b42a-36bd-43c7-9b47-a63580bc4fa9?origin=2>. Acesso em 20 de jun. de 2023.

CRUZ LIMA, L.; MONIÉ, F.; GONÇALVES BATISTA, F. A nova geografia econômica mundial e a emergência de um novo sistema portuário no Estado do Ceará: o Porto do Pecém. **Terra Livre**, [S. l.], v. 2, n. 23, p. 97–109, 2015. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/196>. Acesso em: 26 fev. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Acesso à internet e à televisão e posse de telefone móvel celular para uso pessoal 2021**. Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios. 2022. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101963_informativo.pdf. Acesso em: 30 de ago. 2024.

INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION (ITU). DataHub. Disponível em: <https://datahub.itu.int/query/>. Acesso em: 30 de mai. 2024.

LEMOS, J. H. Z.; RODRIGUES, L. A. Circulação, transportes e centralidade regional em Chapecó, Santa Catarina. **Revista da ANPEGE**, v. 17, nº. 32, p. 22-48, 2021.

e-ISSN: 1679-768X. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege>. DOI: [10.5418/ra2021v.17i32.13213](https://doi.org/10.5418/ra2021v.17i32.13213).

MERCADO LIVRE. Tudo que você precisa saber sobre o Mercado Livre. 2024. Disponível em: <https://www.mercadolivre.com.br/institucional/nos-comunicamos/noticia/tudo-sobre-o-mercado-livre/>. Acesso em: 13 de mai. 2024.

MONIÉ, F. “As cidades portuárias diante do imperativo de fluidez. Território, circulação e reestruturação das hinterlândias dos portos”. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. de C. A. (Org). **Território e Circulação**. A dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Editora Annablume, 2012. pp. 103-128. ISBN 978-85391-0738-4.

MOREIRA, G. A. **A rede técnica do Mercado Livre no Brasil**: estratégias logísticas, territoriais e cibernéticas na realização do consumo. 2024. 132 f. Dissertação de mestrado – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

NASCIMENTO, R. M. do. **E-commerce no Brasil**: perfil do mercado e do e-consumidor brasileiro. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) - FGV - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2011.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 25ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, M (1994). **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M (1996). **A Natureza do Espaço**: espaço e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2017.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SMITH, N. Homeless/global: scaling places. In: BIRD, J. **Mapping the Futures**: Local cultures, Global changes. Londres: Routledge, 1993. p. 87-119.

VAINER, C. B. Lugar, região, nação, mundo: explorações históricas do debate acerca das escalas da ação política. **Revista Brasileira De Estudos Urbanos e Regionais**, 8(2), 2006. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2006v8n2p9>.

Informalidade urbana das margens: tensionamentos em comunidades lindeiras de uma ferrovia no contexto urbano em Belo Horizonte/MG - Brasil

Itamar Lucas Magalhães¹

Introdução

O presente texto objetiva refletir sobre a informalidade urbana presente em comunidades lindeiras a uma ferrovia limítrofe, no município de Belo Horizonte/MG. As favelas de Vila Betânia e Vila Vista Alegre, localizadas na região Oeste da capital de Minas Gerais, estão nas margens da linha férrea operada pela empresa VLI – Valor da Logística Integrada e são as comunidades objeto do estudo. Discute-se sobre as relações das comunidades lindeiras e informalidade, haja vista que a maioria dos moradores dessas comunidades sobrevivem de trabalhos informais e não têm documento formal de posse dos seus imóveis.

Trata-se de um ensaio qualitativo, na qual o caminho metodológico utiliza reflexões encontradas sobre a temática. Todavia, essa opção de abordagem, não impede a própria análise das práticas sociais, marcos legais e legislações. Nesse sentido, foram analisadas pesquisas de autores cujo o foco é a epistemologia da informalidade, buscando subsídios, direcionamentos e indagações embasadas na abordagem crítico-dialética. Esta por considerar a realidade como totalidade concreta, na busca da compreensão da essência.

Para tanto, este artigo divide-se em quatro seções, a saber:

1. Conceitos Metodológicos e epistemológicos da informalidade urbana, na qual apresentam-se a dimensão da espacialidade da informalidade;
2. Políticas Urbanas e Informalidade: perspectivas das políticas urbanas em relação à informalidade, momento do

1 Universidade do Estado do Rio de Janeiro - Uerj - itamagalhaes@gmail.com - ORCID 0009-0007-9389-6182

trabalho em que se analisa como as políticas públicas impactam as comunidades informais e como essas comunidades respondem ou se adaptam a essas políticas; 3. Vila Betânia e Vila Vista Alegre, comunidades lindeiras e informais: análise da informalidade por meio de diagnóstico com dados primários e secundários e Considerações finais, trecho este que implica as três seções anteriores, discutindo a informalidade urbana nos territórios das margens e suas diferentes concepções epistemológicas aplicados à área de estudo. Além dessas abordagens, esta seção também intenta contribuir com a superação da noção de que o território se restringe ao espaço delimitado de um determinado poder, poder político que domina e regula o território, que grava no território determinadas relações e sobre a qual exerce certa hegemonia, dispondo livremente sobre seu uso.

Conceitos Metodológicos e Epistemológicos

A informalidade pode ser compreendida por uma pluralidade de abordagens e neste tópico almeja-se analisar as definições de teóricos acerca da temática. Além disso, intenta-se apontar as práticas informais de conformação do espaço urbano sob a perspectiva da moradia e usos dos espaços públicos, bem como, destacar a comumente repressão e truculência do estado nessa dinâmica. Por último, pretende se destacar a antagônica ação do estado que frequentemente se coloca como propulsor e repressor da informalidade.

Inicialmente as discussões sobre informalidade surgem principalmente no campo da economia, buscando caracterizar de forma mais geral de espaços localizados em países classificados como em desenvolvimento ou do sul global. De acordo com (Lewis, 1972, p. 11), e sua teoria sobre a cultura da pobreza, o autor destaca que as pessoas com poucos recursos financeiros, organizavam sistemas de créditos informal sem juros.

No entanto, ainda na década de 1970 o conceito da informalidade amplia suas proporções no debate ao introduzir o termo para tipificar um setor, o informal (Lautier et al., 1991, p. 5). O emprego do termo enquanto ciências sociais é introduzida por Keith Hart,

como setor específico (Maneiro e Bautès, 2017) e logo é utilizado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), que passa a utilizar o termo em seus relatórios já em 1972.

Segundo o coletivo Inverses (2017), há uma preponderância do enfoque econômico sobre a informalidade, o que limita a discussão sobre as práticas, acarretando conseqüentemente, no empobrecimento do debate sobre as relações de poder que delineiam a informalidade. Esses pesquisadores não destacam a dimensão política, entretanto questionam o papel do estado como protagonista nesses fenômenos e, de forma geral, a distinção do formal e o informal por meio de normas jurídicas e sociais.

O conceito do informal classificado como um setor econômico adquire singularidades e baliza-se como estruturante nas sociologias econômicas, do trabalho e do desenvolvimento, conforme Maneiro e Bautès (2017) afirmam. Entretanto, o conceito vai diminuindo suas preocupações de forma mais ampla, suas análises críticas e discussões teóricas. De acordo com Portes e Castells (1989, p.12), a economia informal não seria uma condição do indivíduo, mas um mecanismo de geração de renda não regulado pelo estado em condições sociais e jurídicas antagonizadas com atividades similares reguladas ou formais.

Dentro das discussões do contexto urbano, o arcabouço teórico sobre informalidade vem exercendo cada vez mais influência, a partir da década de 70 e sobretudo na América Latina. Este conceito foi imaginado com aspirações modernizadoras da sociedade e das cidades. Contraditoriamente, os cidadãos pobres das cidades do sul global foram excluídos por processos de injustiça social, das teorias que se almejava o modernismo urbano, é o que afirma Robinson (2006).

Nesse sentido, a classificação e definição de bairros informais, principalmente no sul global, se definem como resultado das interações institucionais, normativas e regulamentadoras destes espaços. Segundo as teorias de modelo que se pensavam as cidades definidas pelos modernistas, não contemplariam as favelas, excluindo-as de benefícios preconizados teoricamente, isto é, a idealização do modernismo urbano é um paradoxal, conforme (Robinson, 2006, p. 21).

O autor ainda adiciona outros elementos no que se refere a informalidade e ilegalidade do espaço urbano consolidado na América Latina. Nesse sentido, torna-se consenso a aderência de parte significativa da sociedade e gestores públicos à associação sistemática de espaços populares aos conceitos de irregulares e ilegais, de acordo com o pensamento urbanístico moderno. O empenho em normatizar, zonear e sanear as cidades pressupõem incluir também o que não está planejado em conformidade com a norma vigente e do planejamento societário aspirado. Este urbanismo funcionalista teve influência no Brasil e em toda a América Latina.

Muitos autores criticam a representação negativa dos bairros informais. Turner (1972, p. 272) considera que a ocupação dessas localidades não deve ser um obstáculo à “aculturação urbana” nem uma barreira à ascendência socioeconômica. Para Gonçalves (2012), a precariedade de bairros e perímetros informais são uma construção social, como, as políticas de “congelamento urbanístico” das favelas cariocas, que consistiam em proibir benfeitorias nas moradias para manter o aspecto precário e temporário das construções com intuito de facilitar a implementação de políticas de remoções dessas áreas.

Pode se aferir, portanto, que teorias da marginalidade exercem grande influência no constructo sobre informalidade conforme apontam vários pensadores do assunto. Duarte (2016), pondera que a partir dos anos 70 a teoria da marginalidade se tornou dominante para examinar fenômenos como migração em massa para metrópoles latino americanas. Entretanto, de acordo com Villar e Lafoy (1970, p.29), a marginalidade urbana estabelece “um sintoma patológico da desintegração latino-americana”.

Para Nun, (1999), a marginalidade é examinada pela ótica crítica do capitalismo periférico. O autor dá especial destaque para relação das economias de nações periféricas, bem como seus processos assimétricos de produção e suas consequências no contexto urbano. Entretanto, esse olhar tende a contemplar majoritariamente a abordagem econômica, preterindo assim os graves problemas associados à informalidade na questão habitacional.

Os fenômenos do subdesenvolvimento e marginalidade, segundo Maneiro e Bautès, (2017), influenciaram fortemente o que é

entendido por informalidade, principalmente no contexto das ciências sociais da América Latina, como forma de contemplar contingentes populacionais expressivos que não se inseriram de forma apropriada aos espaços de interação social, espacial, econômica e política desde 1950.

Já Escobar (1995) defende que o enfrentamento contra a moradia precária e combate à pobreza, que vem associado à retórica desenvolvimentista, foi também uma guerra contra a economia de subsistência, foi para aniquilar técnicas construtivas tradicionais. Além disso, veio contra a autonomia de povos originários e contra modos de vidas considerados rudimentares e logo incompatíveis com a lógica que opera o desenvolvimento capitalista vigente.

Políticas Urbanas e Informalidade

Esta seção pretende analisar a implicação das políticas na conformação do espaço bem como o delineamento da informalidade. Para tanto, ao se investigar a perspectiva política dos aspectos prioritariamente espaciais de práticas informais, observa-se um movimento para regular o que seria classificado como formal, isto é, a modalidade de regulação estatal é o que define o regulamento do informal. O estado demonstra por meio de suas políticas públicas, de modo discricionário e seletiva, não raro arbitrárias, as margens entre o formal e o informal. As formas de poder estatal definem essas margens e modulam as tensões que deste movimento se afluam.

Os pesquisadores Gonçalves et al. (2018), defendem que se faz necessária uma teoria crítica – principalmente marxista – na análise da sociedade e consequente compreensão do fenômeno da informalidade. Portanto, os pesquisadores advogam por mais leitura crítica, pois acreditam que a dimensão política da informalidade é abordada com mais enfoque. Consequentemente, trará mais clareza aos mecanismos e arranjos a partir dos quais é produzido o espaço geográfico.

Entender a informalidade como ausência do estado é uma visão equivocada, segundo Ananya Roy (2009), a autora defende que o poder estatal é um dos principais desenvolvedores e consolidadores dessas localidades. A autora vai além ao afirmar que

deve se entender a informalidade como parte do escopo do estado e não como uma esfera irregular, marginal ou ilegal. Entretanto, reconhece que a literatura sobre informalidade do sul global é vasta e distinta.

As modalidades de exercício de poder estatal em áreas informais, como as transações comerciais, negociações de conflitos, elaboração de “áreas liberadas”, criação de impostos etc. representam o maior desafio do poder público na perspectiva de conhecer com profundidade essas localidades. Para diversos autores, o reconhecimento da informalidade é um fenômeno de base, portanto, defendem sua inseparável relação com as estruturas locais de poder (Bayat, 2000; Appadurai, 2002; De Soto, 1987).

Essa discussão sobre o fenômeno na base corrobora com a análise da dimensão política na informalidade, onde expande suas ações ao considerar não apenas os bairros populares, mas também, mesmo que em menor volume, classes sociais com maior poder socioeconômico. A gradação da tolerância e condescendência pode alternar, segundo Gonçalves (2013), em consonância ao contexto histórico e uma métrica política variável.

Essa estrutura modular da gestão do estado nos permite ampliar as formas como compreendemos a informalidade. Todavia, permite extrapolar a análise para além dos fenômenos oficiais e publicizados. De modo a convidar, portanto, a compreensão de práticas implícitas, como corrupção, clientelismo e outros arranjos informais não oficiais sem lastro ou documentos, conforme sublinham os autores Gonçalves et al. (2018).

Para além de aspectos pontuais ou oficiais, a dimensão política da informalidade nos remete ainda, a certas práticas que podem ou não ser legitimadas, bem como, associadas a alguma irregularidade jurídica, dependendo do grupo social envolvido. Ananya Roy (2011), define a informalidade urbana como um dispositivo investigativo que torna visível o legítimo e o ilegítimo, o legal e ilegal, o permitido e não permitido. A decisão do que seria informal é variável e inconstante, podendo inclusive estar embasado em decisões burocráticas unilaterais.

Por fim, no contexto de políticas e informalidade urbana, é importante destacar também os movimentos locais de resgate

da memória produzidos por moradores que visam a desconstrução de teorias pré-concebidas. Projetos vêm sendo implementados conforme destaca Gorelik (2003, p.23), visando não só o futuro, mas também o passado. Manifestações desses movimentos se dão por diversas maneiras como instauração de museus e turismo de base comunitária em localidades consideradas informais. Um retorno à cidade negada pelo modernismo, consagrando valores da cidade tradicional e ressignificando a cidade moderna.

As Favelas: Vila Betânia e Vila Vista Alegre

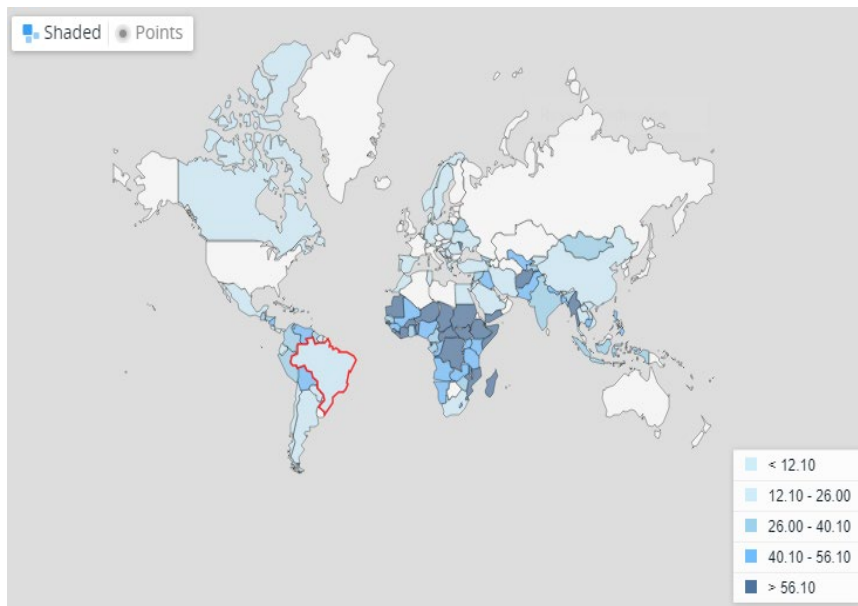
No Brasil, de acordo com o Banco Mundial – BM (2018)², 16,3% da população urbana vive em favela³. Frisa-se que o país tem mais de 6.300 favelas espalhadas por todo o seu território. Nesse sentido, as favelas podem ser consideradas como cidades improvisadas, pois abrigam mais de 12 milhões de pessoas que estão excluídas de um sistema habitacional formal. Consequentemente, toda essa população é forçada a se defender criativamente para garantir o direito a uma moradia.

O BM define a população urbana residente em favela como um grupo de indivíduos que vivem sob o mesmo teto sem uma ou mais das seguintes condições: acesso a água potável, acesso a saneamento básico, área de moradia suficiente, durabilidade da habitação e segurança de posse. Estes mesmos indicadores são adotados no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável - ODS 11.1.1, da ONU, para classificação de favela. Além disso, de acordo com a ONU, o “morador de favela” é uma pessoa que vive em uma casa que não possui nenhum dos atributos habitacionais elencados conforme o BM.

2 Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicator/EN.POP.SLUM.UR.ZS?end=2018&locations=BR&start=1990&view=map> Acesso em: 08 de março. 2024.

3 Área de povoamento urbano, composta por moradias populares, onde predominam pessoas desfavorecidas socioeconomicamente. Essas comunidades surgem como resultado de um processo histórico de exclusão social, má distribuição de renda e déficit habitacional.

Figura 1 - População do Brasil e do mundo residente em favela.



Fonte: Banco Mundial, 2018.

As favelas normalmente surgem quando as pessoas ocupam terrenos de baixo interesse econômico em áreas de risco ou com alta declividade e nas periferias das grandes cidades. Nesses espaços, pessoas constroem suas casas com materiais recuperados e improvisados. Os ocupantes dessas localidades estão majoritariamente excluídos do mercado formal de trabalho, têm baixa renda e encontram-se em situação de pobreza ou miséria.

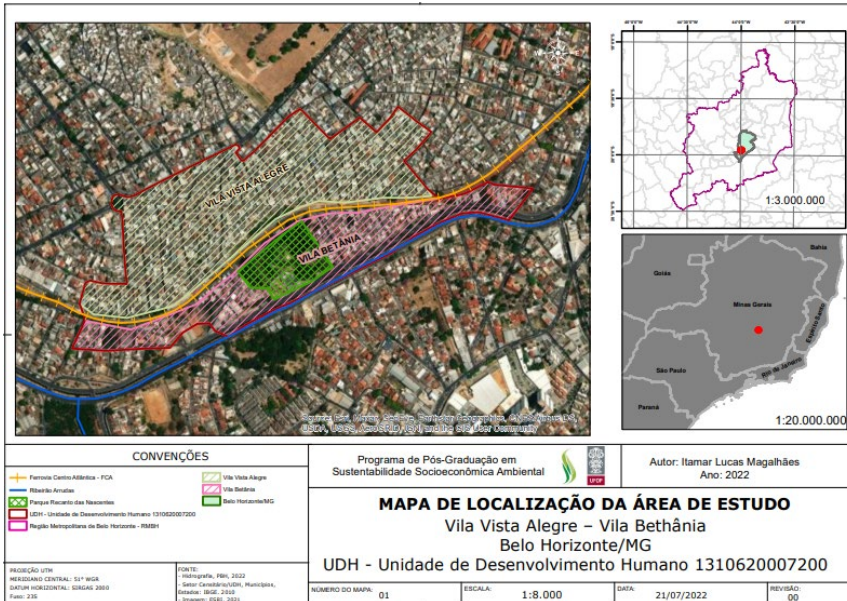
E nesse contexto de ocupação desordenado surgem as favelas de Vila Betânia e Vila Vista Alegre. Essas duas ocupações compartilham os problemas de demais favelas brasileiras, como uma infraestrutura ineficaz, habitação desordenada de baixo padrão construtivo, ausência de documentação formal de posse, uma vez que as moradias se ergueram sem um planejamento prévio, derivado de um processo histórico de ocupação.

A história da Vila Vista Alegre emerge com a chegada de uma grande população vinda das zonas rurais de Minas Gerais e de outros Estados brasileiros, a grande maioria composta por famílias pobres. A partir da década de 1960, iniciou-se o processo de expan-

são da área em estudo, especialmente com a construção irregular de muitas habitações, condições essas que expandiram as irregularidades urbanísticas e consolidaram a área onde hoje se encontra a Vila Vista Alegre.

O crescimento de uma cidade como Belo Horizonte despertava a ideia de que, naquele lugar, havia muitos empregos e serviços, causando o interesse de imigrantes. No bojo desse crescimento, surge a Vila Vista Alegre, que rapidamente, na década de 1960, já era habitada por milhares de pessoas. Vale destacar que as casas construídas nesta região não contavam com nenhum padrão construtivo concatenado aos aspectos urbanísticos e de qualidade habitacional. Não havia ruas, água encanada e luz elétrica. O cotidiano dos moradores da Vila remetia um pouco à vida no campo, não só pelas dificuldades de acesso e de serviços no meio rural, mas também pelo contato mais direto com a natureza (Teulières, 1955).

Mapa 1 - Mapa de Localização da área de estudo.

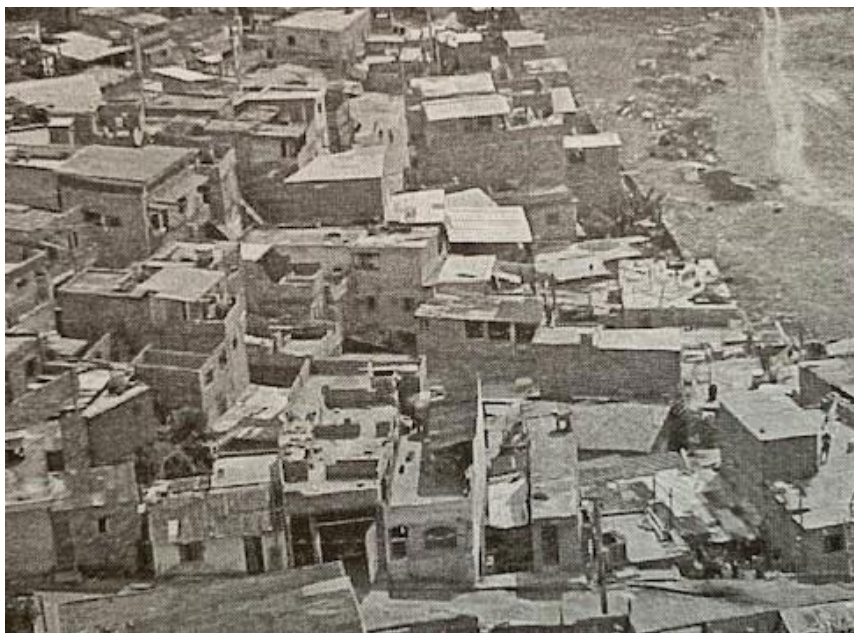


Fonte: Autor, 2022.

A expansão desordenada e a falta de infraestrutura emolduraram o ambiente construído. Não obstante, a resposta das obras e serviços públicos a essa comunidade foi lenta e levou dezenas de

anos para acontecer. Ainda hoje é possível identificar as dificuldades daquele período histórico na vida de seus moradores, como a documentação de posse dos imóveis e a presença de vielas e becos.

Figura 2 - Vila Vista Alegre, década de 1970.



Fonte: Arquivo “Associação 1º de Maio”, 2022.

Em volta dessas ocupações, algumas outras vilas surgiram, uma delas é a Vila Betânia, criada a partir da década de 1990. Sua história se dá a partir da abertura de loteamentos e construção de casas populares pela Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais (Cohab), nos anos de 1995. Diferentemente da Vila Vista Alegre, seu crescimento urbano aconteceu em áreas autorizadas. Isso não significa dizer que os problemas estavam superados, um deles é a ausência de títulos de posse da casa própria, dificuldade enfrentada por mais de 700 famílias. Essa situação é também citada por meio de reportagem jornalística⁴.

4 Disponível em: <<https://www. hojeemdia.com.br/minas/moradores-da-vila-betania-em-bh-esperam-ha-27-anos-pelo-titulo-de-posse-da-casa-propria-1.883921>>. Acesso em: 12 de jul. 2023.

Ao fazer a identificação *in loco* com uma liderança comunitária, foi relatada uma suposta origem do nome da localidade. O morador afirma que Vista Alegre vem em razão da bela vista para a Serra do Curral.

Figura 3 - Vista da Serra do Curral a partir da Vila Vista Alegre.



Fonte: Autor, 2022.

Vila Betânia e Vila Vista Alegre têm particularidades, como um divisor geográfico formado por uma linha férrea, que além de separar as duas favelas também se tornou um grave vetor de problema ambiental pelo descarte irregular de resíduos sólidos urbanos ao longo das margens dessa ferrovia. Este equipamento urbano divide as duas vilas e apesar de compor a paisagem, não gera pertencimento aos moradores de ambas as localidades.

Figura 4 - “Descarte Cotidiano” - Vila Vista Alegre.



Fonte: Do autor, 2019.

Esse cenário dá pistas de uma reação coletiva ante a uma possível absorção de impactos ambientais negativos oriundos da atividade ferroviária, que podem desencadear sentimentos de negação impedindo uma relação de pertencimento da comunidade lindeira com a linha férrea. O estágio de degradação socioambiental em que se encontra esse território tangência em questões como a falta de educação ambiental e sobretudo, o estabelecimento de atividades informais como tráfico e consumo de drogas na faixa de domínio⁵ ferroviária.

A saúde ambiental⁶ nas comunidades objeto deste estudo é comprometida em decorrência do descarte irregular de resí-

5 A faixa de domínio da ferrovia é o terreno com pequena largura em relação à extensão, necessária para a instalação das vias férreas e demais estruturas exigidas pela operação como: Estações, Oficinas e Pátios, bem como a futura expansão da ferrovia. Essa faixa é variável e depende de consulta prévia à concessionária para a sua correta identificação. A lei nº 6766/79 determina como faixa não-edificável a largura de 15m (quinze metros) posteriores a faixa de domínio.

6 De acordo com Tambellini (1996), compreende o impacto do ambiente sobre a saúde das populações. O ambiente produzido por processos conduzidos pela sociedade pode configurar situações de risco para a saúde e qualidade de vida dos seres humanos.

duos e do acúmulo de lixo. Problemas relativos a zoonoses⁷ são comuns e acometem moradores, sobretudo os que moram próximos aos pontos de descarte irregular dos resíduos sólidos nas margens da ferrovia. Moléstias como dengue, febre *chikungunya*, infestação de ratos e escorpiões são ratificados pelos agentes de saúde locais. Os pontos de descarte são denominados pelos populares como “cachoeiras de lixo”. A fotografia abaixo ilustra parte dos problemas.

Figura 5 - “Cachoeira de lixo” - Vila Vista Alegre.



Fonte: Bruno Bruce, 2019.

Os tensionamentos das margens não se limitam a má gestão dos resíduos sólidos, poluição e zoonoses, mas demonstram uma das facetas da degradação humana e ambiental. As imagens a seguir demonstram a complexidade desse problema que envolve vários atores. Pessoas com problemas de dependência química e abuso de drogas, constroem barracos e utilizam a área objeto de estudo como cena pública para o consumo de entorpecentes, colocando em risco sua integridade e a segurança ferroviária.

7 A Organização Mundial da Saúde (OMS) define a zoonoses como “Doenças ou infecções naturalmente transmissíveis entre animais vertebrados e seres humanos”. Disponível em: <http://www.who.int/topics/zoonoses/en/>. Acesso em: 13 de jul. de 2022.

Nesses pontos localmente chamados de “cachoeira de lixo”, a informalidade se manifesta por meio de pessoas que garimpam no meio do lixo por algum resíduo de valor econômico para ser comercializado e obter renda. Os paralelos de informalidade e marginalidade se fundem nesse território. A empresa que tem concessão para operar a ferrovia realiza limpezas na faixa de domínio em ciclos anuais e faz remoção de toneladas de resíduos.

Figura 6 - Degradação Humana e Ambiental, 2019.



Fonte: Do autor, 2019.

Por fim, essas comunidades lindeiras das margens da ferrovia estando ou não em faixa de domínio são afetadas por impactos socioambientais. O cumprimento de requisitos legais pelo operador não é suficiente para mitigar esses impactos. À vista disso, a população lindeira acaba sendo bastante negligenciada pelas empresas concessionária das ferrovias e pelo poder público federal por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Ibama, que têm o dever de fiscalizar toda a malha ferroviária. Por outro lado, os próprios municípios se esquivam em agir com a justificativa que a

responsabilidade é do outro ente. Essas disputas são conflituosas e frequentemente tratadas no âmbito judicial.

Considerações finais

Nesse contexto de comunidades lindeiras, o presente artigo se propôs a analisar o papel da informalidade na conformação deste espaço urbano, considerando questões regulatórias e processos de uso e ocupação. As dinâmicas que regem as tensões presentes nesses territórios de margens, são, em grande medida, influenciadas pelo que a informalidade é capaz de produzir neste espaço geográfico a priori destinado à operação ferroviária.

As questões ponderadas neste ensaio dialogam com a informalidade como propulsora da produção deste espaço urbano. As conclusões obtidas apontam e reforçam o estado e seus agentes reguladores como principais atores na construção e consolidação desses espaços. Nesse sentido, a informalidade deve ser examinada inexoravelmente como resultante de políticas regulatórias e de ordenamento promovidas pelo estado, conforme afirma Haid (2017, p. 290).

A problemática apresentada é também resultante de políticas de ordenamento territorial ineficazes e que demandam instrumentos mais efetivos de todos os entes federados para superar o estado de degradação para a regeneração. Nesse sentido, conforme afirma Oliveira (2014, p. 2), as prerrogativas constitucionais já existem desde a Constituição brasileira de 1988, considerada a de maior descentralização política-administrativa e que conferiu maior autonomia aos municípios e estados da federal, também aponta como tarefa do Estado as políticas de ordenamento do território.

Conceitualmente, é necessário esclarecer o que estamos denominando política territorial. Resgatamos a interpretação de Sanchez i Peres (1991, p. 33-34) que enfatiza a relação entre política e território, ressaltando que território e política formam um par dialético indissociável. Para o autor, por um lado, as forças políticas dirigem a organização e ordenamento do território, por outro, o território influencia diretamente na política de gestão desse espaço social. Dessa forma, considera-se que a base territorial é condição necessária para a existência de toda organização política.

Por fim, conclui-se que a área objeto de estudo compartilha de problemas de ordem regulatória que implica em compreender a informalidade na constituição deste espaço geográfico. Uma análise crítica dos diferentes atores e interesses que coexistem forjando este espaço vivido das margens, aponta direcionadores complexos para além de compreensões dualistas. Essas interseções do formal versus informal neste território, demonstram também áreas cinzentas amplamente fluidas em que essas barreiras do irregular, ilegal, marginal e problemas socioambientais imbricados, desafiam os moradores, gestores públicos e urbanistas.

Referências bibliográficas

- APPADURAI, A. Deep democracy: urban governmentality and the horizon of politics. *Public Culture*, n. 14, p. 21-47, 2002.
- BAYAT, A. From 'dangerous classes' to 'quiet rebels': the politics of the urban subaltern in the global south. *International Sociology*, n. 15, p. 533-557, 2000.
- COLLECTIF INVERSES. *Informalité. Hypergéó*, 2017. Disponível em: <http://hypergeo.eu/spip.php?article710>
- DE SOTO, H. Economia subterrânea. Uma análise da realidade peruana. Rio de Janeiro: **O Globo**, 1987.
- DUARTE, M. Diálogos pendientes: la incidencia de la esclavitud en la construcción social de la favela. *Revista de Ciências Sociais*, n. 44, p.145-163, 2016.
- ESCOBAR, A. *Encountering Development: The Making and the Unmaking of the Third World*. Princeton: **Princeton University Press**. EDSON, 1995.
- GONÇALVES, R. S. Da política da 'contenção' à remoção: aspectos jurídicos das Favelas Cariocas. In: MELLO, M. A. da S.; SILVA, L. A. M. da; FREIRE, L. de L.; SIMÕES, S. S. (Org.). *Favelas Cariocas: ontem e hoje*. Rio de Janeiro: **Garamond**, 2012.
- GONÇALVES, R. S. *Favelas do Rio de Janeiro. História e direito*. Rio de Janeiro: **Editoras Pallas e PUC-Rio**, 2013.
- GONÇALVES, R. S. BAUTÈS, N.; MANEIRO, M. Informalidade Urbana em Questão. *Revista O Social em Questão*, n. 42, p. 9-26, 2018.
- GORELIK, A. La aldea en la ciudad. Ecos urbanos La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico, *Revista del Museo de Antropología*, nº1, p.73-96, 2008.
- HAID, C. The Janus face of urban governance: State, informality and ambiguity in Berlin. *Current Sociology Monograph*, n. 65, p. 289-301, 2017.

- LAUTIER, B.; MIRAS, C. de; MORICE, A. L'État et l'informel. Paris: **Harmattan**, 1991.
- LEWIS, O. La cultura de la pobreza. Barcelona: **Editorial Anagrama**, 1972.
- MANEIRO, M.; BAUTES, N. Retomar la informalidad. Un abordaje de su dimensión política. **O Social em Questão**, Rio de Janeiro, n. 39, p. 301-326, 2017.
- NTUÑANO, E. Mexico City as an Urban Laboratory: Oscar Lewis, the "Culture of Poverty" and the Transnational History of the Slum. **Journal of Urban History**, p. 1-18, 2018.
- NUN, J. El futuro del empleo y la tesis de la masa marginal. **Desarrollo Económico**, v. 38, n. 152, p. 985-1004, 1999.
- OLIVEIRA, F. G. Território, Estado e Políticas territoriais: análise das políticas de gestão do território e da recente expansão/reconcentração econômica nos espaços metropolitanos. *Scripta Nova*. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98Vol. XVIII, núm. 493 (43), 1 de noviembre de 2014. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/15032/18386> Acesso em: 07 de mar. de 2024.
- PORTES, A.; CASTELLS, M. World Underneath: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy. In: PORTES, A. (Org.). **The informal Economy: studies in advanced and less developed countries**. Baltimore: John Hopkins University Press, 1989.
- ROBINSON, J. Ordinary cities. Between modernity and development. New York: **Routledge**, 2006.
- ROY, A. The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory. **Regional Studies**, v. 43, n. 6, p. 819-830, 2009.
- ROY, A. Urbanisms, worlding practices and the theory of planning. **Planning Theory**, v. 10, n. 6, 2011.
- SÀNCHEZ i PÉREZ, J. E. La política i l'administració del territori. In.: **Institut D'Estudis Catalans**. Primer Congrés Català de Geografia, II ponències. Barcelona, 1991.
- TURNER J. Colonização de terras devolutas nos países em desenvolvimento. In: MOYNIHAN, D. **O desafio urbano**. São Paulo: Cultrix, 1972. p. 262-275.
- VILLAR, O. M.; LAFOY, P. de la P.; URIBE-ECHEVARRÍA, F. La Marginalidad Urbana: Origen, proceso y modo. Resultados de una encuesta en poblaciones marginales del Gran Santiago. Buenos Aires: **DESAL**, 1970.

Do Aracati ao Pecém: redes e fluxos na trajetória dos transportes marítimos no Ceará

José Átila Abreu de Sousa¹
Alexsandra Maria Vieira Muniz²

Introdução

A capacidade humana de se apropriar da natureza a partir do conhecimento e da técnica permite a produção do espaço de acordo com suas necessidades e a satisfação das demandas sociais e econômicas, assim, a necessidade de produzir e transportar bens exige, em maior ou menor medida, a alteração do espaço (Felipe Junior e Silveira, 2010). Com o avanço dos meios e técnicas de produção de bens dos mais diversos segmentos, o ser humano em sua ação de produzir e reproduzir o espaço e as suas relações, necessitou ao longo do tempo de meios de transporte cada vez mais sofisticados, ágeis e de grandes capacidades, de modo a acelerar e intensificar a circulação dele e de seus produtos pelo globo. Nessa ótica, produção e circulação devem coadunar em importância, visto que uma é pilar primordial para a outra, sobretudo no período atual com a expansão da divisão transnacional do trabalho. Como comenta Santos (2012, p. 275), “não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção”. Em vista disso, torna-se interessante o estudo voltado ao transporte marítimo no recorte espacial cearense, posto que, como veremos, trata-se de um modal que vem alcançando relevância nos cenários nacional e internacional.

Desde os primórdios das movimentações de pessoas e cargas, o transporte marítimo adquiriu lugar de destaque, sendo entendido

1 Universidade Federal do Ceará - atilasousa@alu.ufc.br - <https://orcid.org/0000-0038-7465-546>

2 Universidade Federal do Ceará - geoalexandraufc@gmail.com - <https://orcid.org/0000-0001-9607-916>

como elemento fundante para as dinâmicas de trocas comerciais em escalas que abrangem do local ao global. Com o crescimento das potências coloniais europeias, nomeadamente Espanha, Portugal, Inglaterra, Holanda e a França, houve uma profunda transformação no transporte de mercadorias e de passageiros (Azenha; Pequeno, 2016). Atrelado a isso, os desdobramentos da colonização com atividades de fixação de povoados e exploração de recursos diversos, propiciaram o estabelecimento de constantes rotas que impulsionaram uma rede global de comércio marítimo.

Em virtude de eventos como a revolução industrial e o desenvolvimento do motor a vapor, em meados do século XIX, o transporte marítimo experimenta um acentuado crescimento (Fonseca, 2008), haja vista que, com o aperfeiçoamento das técnicas, a navegação não se encontrava mais condicionada as variações dos ventos, força motriz das anteriores embarcações à vela.

Após a segunda metade do século XX, há o advento do período técnico-científico-informacional em que são criadas as condições para o atual estágio da globalização. Os avanços da robótica, da microeletrônica, das tecnologias de comunicações e transportes, das novas fontes de energia, todos aliados à ciência, contribuíram para o surgimento de uma nova fase de trocas de informações, de fluxos de capitais, de expansão de mercado e de automação da produção e da circulação. Nesse período o tempo e espaço passam a ser medidos e a produção e a organização dos espaços refletem os efeitos disso (Felipe Junior e Silveira, 2010).

Impactados de formas significativas, a circulação de bens, produtos e capital amplia suas escalas de atuação, uma vez que, a modernização do sistema de transportes facilita a mobilidade e a acessibilidade, reduz o tempo de deslocamento no espaço (Felipe Junior e Silveira, 2010), com reflexos diretos na promoção e crescimento das dinâmicas do capital, visto que, o capital é dinâmico e se movimenta tanto na esfera da produção quanto na esfera da circulação, e a soma desses dois momentos compreende o tempo total que completa seu ciclo (Marx, 2005). Ainda segundo Junior e Silveira (2010) quanto maior a rapidez dos fluxos e a qualidade dos fixos (pontos nodais que formam as redes), menor é o tempo gasto

para completar a rotatividade do capital. Nessa lógica, o papel dos portos, entendidos como objetos dinâmicos que sempre estão a renovar os seus sistemas técnicos segundo a lógica produtiva de cada momento histórico (Oliveira e Lima, 2016), se caracteriza como de destaque, com rebatimentos em setores produtivos, sociais, territoriais, econômicos entre outros.

Visando o estabelecimento e ampliação da fluidez, a qual, conforme Santos (2012, p.276) “é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado” são desenvolvidas várias ações e criados ou reformulados variados objetos para que seja alcançada a meta de fluidez desejada. Os portos são exemplos de fixos (objetos) utilizados nas estratégias de fluidez dos espaços. Como pontos de ligação no espaço a diversos outros lugares, os portos possuem papel estratégico para o grande comércio globalizado (Oliveira e Lima, 2016). Na racionalidade de instalação dos portos nos territórios, a localização foi sem dúvida um fator de extrema importância, de acordo com Rodrigues (2007), antes da Revolução Industrial, os navios eram a forma mais eficiente de transportar mercadoria pelo que a localização dos portos era no lugar mais a montante possível, encontrando-se muitas vezes nas margens dos seus rios. Com o crescimento dos navios, após a Revolução Industrial, esta dependência das marés dificultava todo o processo, sobretudo com a introdução do transporte containerizado, na década de 1960, a localização de alguns portos tornou-se inviável. Caldeirinha (2006) elenca algumas das principais razões que dificultaram ou mesmo impediram que alguns portos mais antigos pudessem passar por processos de reestruturação, modernização de seus processos e expansão de suas capacidades:

Acesso marítimo, dificuldade em dragar as zonas estuarinas e de rio com maior assoreamento; expansão da interface, dificuldades em expandir os terraplenos por constrangimentos das cidades; terraplenos e a existência de infraestrutura mais antiga dificultam a criação de modernos terminais portuários; acesso terrestre, passagem por zonas densamente povoadas, com constrangimento para aceder às zonas industriais e de distribuição para consumo (p. 74).

Em consequência disso, muitos portos foram sendo inutilizados. Todavia, aqueles onde as possibilidades de transformação eram cabíveis e os interesses comerciais e estratégicos, tanto governamentais quanto empresariais, eram extremos, estes foram reestruturados, requalificados com o objetivo de se inserirem nas novas dinâmicas das movimentações realizadas por meio de transportes aquaviários marítimos. Como veremos, os portos estão sempre em metamorfose.

Como objetos dinâmicos que integram espaços racionais, onde normas e acordos são firmados e as estratégias logísticas são colocadas em prática, as estruturas portuárias exercem a importante função de serem pontos de conexão com o exterior, por isso são objetos que sofrem muitas influências externas (Oliveira e Lima, 2016).

Outrossim, conforme pontuam os autores, do mesmo modo como os portos passam por muitas interferências externas, eles também estão sujeitos a influências do espaço onde estão situados, uma vez que são parte da história dos territórios, recebendo e exercendo influxos de diversas naturezas. Com o advento das transformações ocorridas desde o final dos anos de 1980 impulsionadas pela globalização econômica, assim como pelos desdobramentos da reestruturação produtiva em diversos setores, o sistema portuário brasileiro experimentou uma série de reformulações que atingiram sobretudo áreas ligadas às capacidades tecnológicas e suas organizações logísticas³, impactando no aumento de indicadores como eficiência produtiva e corroborando para a adequação dos portos brasileiros frente à crescente demanda das transações portuárias mundiais, as quais são desencadeadas pela intensificação do comércio em escala internacional. Por conseguinte, os antigos portos, necessitaram passar por massivos processos de reestruturação (Batistelli, 2008). Nessa ótica, os mais recentes portos brasileiros e aqueles que passaram por modernizações surgem

3 Cabe ressaltar que o termo “logística” não é sinônimo de base material (infraestruturas) ou dos meios e vias de deslocamento no território, mas sim, gestão, planejamento, organização e estratégias voltadas à redução de custos, maximização do lucro e aprimoramento da mobilidade e da fluidez no espaço (Silveira, 2009).

inseridos na perspectiva contemporânea, ou seja, em seus projetos devem visar o atendimento das demandas impostas ao sistema portuário nacional e internacional.

A globalização generalizada que vivemos hoje e demonstrada a cada instante no nosso dia a dia, através de bens consumidos, mas também pela facilidade de trocas comerciais e de informação, permitiram que as redes de cidades se ampliassem de um âmbito regional ou nacional para um âmbito internacional. Atualmente “mais países e mais regiões participam da economia global de fluxos, provocando uma maior dispersão dos fornecedores, dos produtores e dos consumidores que exige uma grande capilaridade dos sistemas de transportes” (Monié, 2011).

Como afirmam Oliveira e Lima (2016) esse aumento nos fluxos globais corresponde aos acontecimentos do período técnico-científico-informacional, o qual configura-se como um meio geográfico onde o território inclui obrigatoriamente ciência, tecnologia e informação. [...] é a nova cara do espaço e do tempo (Santos, 2013, p. 41), no qual os fluxos “como singularidade desse momento histórico, ocorrem na produção, distribuição, troca (circulação) e consumo de bens produzidos são em muitos dos casos cronometrados e mensurados pelas grandes empresas e pelo próprio Estado” (Oliveira e Lima, 2016). Concordantes com Santos (2011), verificamos que o meio técnico-científico-informacional permite esse adensamento nos fluxos globais e as múltiplas integrações entre os lugares, bem como vários outros fenômenos, porque trata-se de:

um período de novas redes técnicas, que permitem a circulação de ideias, mensagens, pessoas e mercadorias num ritmo acelerado, e que acabaram por criar a interconexão entre os lugares de maneira sincrônica, muito embora se dando essa instalação desses aparatos técnicos, científicos e informacionais, nos espaços, de forma diacrônica (Santos, 2011, p.172).

Por sua vez, a crescente movimentação de mercadorias transportadas por navios de um continente a outro, surge como principal responsável por tornar o transporte marítimo, uma atividade

meio, atividade econômica altamente lucrativa (Marchetti; Pastori, 2006). Em um mundo cada vez mais integrado, os fluxos materiais e imateriais adquirem velocidade de fluidez nunca antes vistas. Como ensina Santos (2012, p.274):

Uma fluidez que deve estar sempre sendo ultrapassada é responsável por mudanças brutais de valor dos objetos e dos lugares. Mas a fluidez é sempre relativa, uma mesma área podendo ser comparada a uma outra ou a um seu momento anterior. A capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica tanto mais significativa quanto maior a defasagem.

Desse modo, a lógica de modernizações, ampliações e requalificações dos portos brasileiros vem ao encontro das necessidades de ampliação das capacidades portuárias a fim de atender à nova ordem econômica no cenário político internacional (Maciel et al, 2014), tais mudanças objetivam também aumentar a competitividade dos portos brasileiros, uma vez que, atualmente existe a necessidade que um porto seja “moderno, competitivo, grande, com fundos a -14/15m, área disponível para as funções de logística e de indústria, e que suporte um elevado crescimento das trocas comerciais da cidade, a nível global” (Caldeirinha, 2006, p. 76). Todo esse aparato vem acompanhado de uma densa carga de informação que, sobretudo na contemporaneidade, é *conditio sine qua non* para a efetivação dos intermináveis fluxos globais, prova disso é que “nesse período, os fluxos materiais estão cada vez mais integrados aos fluxos de informações, ou seja, o movimento de cada navio, caminhão, trem, mercadoria, trabalhadores etc, estão previamente registrados, medidos e acompanhados em tempo real pelo sistema de informações das empresas e, em muitos casos, também por órgãos de Estado (Oliveira e Lima, 2016) isto é, as condições atuais das técnicas permitem que as empresas monitorem todo o fluxo dos processos produtivos. Dentro dessa lógica, os transportes marítimos e em especial os portos também se encontram inseridos, conforme já prenunciava Santos (2012, p.293):

Os objetos são informados, por sua carga específica de intencionalidade, e não funcionam senão a partir de uma informação que é também específica. Essa informacionalização do espaço tanto é a dos objetos que formam o seu esqueleto material, como a das ações que o percorrem, dando-lhe vida. Fixos e fluxos são, pois, ricos em informação.

A expansão do transporte marítimo, o aprimoramento da logística de estocagem e distribuição, a modernização dos navios cargueiros e as terceirizações no transporte e transbordo das cargas reduzem o tempo de rotação, os custos de circulação, favorecem a conquista de economias de escala, a especialização produtiva e a competitividade (Felipe Junior e Silveira, 2010). A partir desta compreensão, o presente artigo se propõe a apresentar a trajetória dos portos do Ceará, pautando as análises através da teoria de Milton Santos sobre o espaço geográfico. Como adiantado no título, utilizaremos das categorias do método geográfico proposto por Santos (2002): estrutura, processo, função e forma. Ademais, investigaremos em última análise qual tem sido o papel do Porto do Pecém, mais recente porto do Ceará, nas dinâmicas do transporte marítimo moderno, suas redes e fluxos, com ênfase àquelas ligadas aos volumes de importações e exportações feitas e os produtos mais movimentados.

Do Aracati ao Pecém: os portos do Ceará

O Ceará conta atualmente com dois grandes portos, um localizado na praia do Mucuripe, em Fortaleza, e o outro no Pecém, em São Gonçalo do Amarante, que juntos respondem pelas atividades do hub marítimo local com envio e recebimento de fluxos comerciais a nível nacional e internacional. Para compreender os desdobramentos que culminaram com a idealização e construção do mais recente porto do Ceará, o Porto do Pecém, é necessário analisarmos as motivações pelas quais o mencionado equipamento tornou-se necessário no âmbito das dinâmicas do transporte marítimo cearense. Para tanto, faremos um resgate histórico da trajetória dos portos no estado rememorando os equipamentos, os lugares e a importância estratégica, política e

econômica que cada porto desempenhou em seu tempo de funcionamento.

Antes dos modernos portos de Mucuripe e Pecém, sobre os quais iremos discorrer logo em seguida, era pelos portos de Camocim e Aracati que a riqueza do Ceará era transportada. Este cenário se estendeu do século XVIII até meados do século XX com essas duas localidades sendo os principais escoadouros da produção cearense (Viana, 2010). Por esses dois pontos de entrada e saída, se davam as relações do comércio marítimo, das exportações e importações do estado.

Era nos portos do Aracati e Camocim que se embarcavam os produtos da terra (carne de charque, algodão, cera de carnaúba e café) e por onde chegavam os demais víveres e os artigos de luxo dos barões e grandes comerciantes da época. A elite interiorana dotava cidades como Aracati, Camocim, Acaraú, Icó, Granja e Sobral de teatros, clubes e casarios opulentos, onde as famílias adotavam, em pleno sertão, o vestuário, a porcelana, a mobília e os modos da Europa (Viana, 2010).

No século 19 com o Ceará ainda vinculado administrativamente a Pernambuco, a pecuária se configurava como atividade de maior expressão, a qual era destinada a produção de couro e carne. A carne produzida passava pelo processo de secagem e salga nas chamadas charqueadas antes de seguir em direção aos portos que faziam o escoamento da produção. Nas regiões de foz dos rios Jaguaribe e Acaraú, estavam localizados os portos pelos quais se dava a exportação do couro e da carne de charque aos centros consumidores,

De acordo com o livro “Caravelas, Jangadas e Navios”, do jornalista Rodolfo Espínola, o transporte do charque era inicialmente feito em sumacas, um tipo de navio à vela que levava a “carne do Ceará” para os portos da Bahia, Pernambuco, Maranhão e Rio de Janeiro. A Europa era o principal importador do couro cearense, chegando a receber, antes de 1790, uma média de 30 mil couros somente do Porto de Aracati (Viana, 2010).

Embora de grande destaque, as charqueadas sofriam oscilações devido a questões climáticas da região. Contextos críticos como a grandes secas que dizimaram os rebanhos de gado, levaram as charqueadas ao declínio, dando lugar a um outro produto de também muita representatividade para a economia cearense: o algodão. “Com o impulso da Revolução Industrial na Europa e a Independência dos Estados Unidos, no fim do século XVIII, a produção e comercialização do algodão cearense começou a ganhar destaque” (Cunha, 2020). O auge da produção algodoeira cearense se deu de 1861-1865, coincidindo com o período de um conflito civil nos EUA, a Guerra de Secessão, a qual paralisou a cotonicultura norte-americana.

A paralisação da produção do algodão dos Estados Unidos se deveu à Guerra de Secessão (1861-1865), entre o sul e o norte dos Estados Unidos. Durante o período dessa guerra, que abriu o mercado mundial para a produção cearense, o algodão substituiu o charque em importância econômica. Algodão e gado, todavia, não se colocavam como atividades excludentes, pelo contrário, passaram a ser o binômio determinante no desenvolvimento da região (Silva e Muniz, 2022, p. 35).

A criação de redes de estruturas que alimentam os pontos de escoamento da produção se caracteriza como estratégias do Estado com vistas ao atendimento das necessidades das grandes empresas, do capital, seja ele local ou internacional. Nesse período, vemos que os investimentos em infraestrutura para o atendimento dos fluxos de produtos e mercadorias da época, delinearão o futuro dos dois primeiros portos do Ceará. Assim como no passado, as dinâmicas dos fluxos de produção, beneficiamento e exportação são responsáveis pelo destaque de cidades e de fixos espaciais. Consoante a Santos (2012, p.61) “os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam”. Ações do Estado, do grande capital com interesses diversos moldam os fluxos, criam ou intensificam novos fixos ao passo que também podem fomentar o abandono e o esquecimento de outros. De acordo com Santos e Silveira (2013, p.167) “a

criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento”. Essa fluidez no sistema produtivo é, ainda segundo os dois autores, [...] resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos. (Santos; Silveira, 2013, p.175), os quais, como veremos, impuseram sua influência na trajetória dos portos do Ceará.

Conforme Viana (2010), o golpe final para o abandono definitivo dos portos do Aracati e Camocim ocorreu no fim do século XIX, quando foi iniciada a construção da estrada de ferro que ligaria Fortaleza a Baturité. Nessa lógica, observa-se a constituição de um papel de centralidade da cidade de Fortaleza, a qual, como capital da província, já possuía certa hegemonia político-econômica. O papel de destaque alcançado por Fortaleza, a qual se consolida também como centralidade das exportações portuárias aliada a falta de investimento nos portos de Aracati e Camocim, que outrora embarcavam a riqueza do Ceará, fez com que estes se esvaziassem e perdessem sua força ao longo da primeira metade do século XX. Como ensina Silva (2011):

As exportações de algodão propiciaram o ingresso de enorme volume de capitais para a província, enquanto mantinham-se elevadas as rendas geradas pelas exportações. Durante o período de auge econômico, as principais cidades do Ceará, em particular Fortaleza e Aracati, vivenciaram uma fase de crescimento sem precedentes (p. 22).

Todavia, conforme o mesmo autor, tal expansão econômica não se traduziu em maiores investimentos em infraestrutura para o escoamento da produção. Reflexo disso é a permanência da precariedade das estradas que conduziam a produção às cidades de Fortaleza e Aracati. “Os portos da província também não foram modernizados, dificultando o embarque das mercadorias e impactando negativamente sobre a expansão das exportações” (Silva, 2011). É justamente a tônica de precariedades e falta de melhoramentos dos antigos portos que configurará as necessidades de construção de novos equipamentos, com melhores estruturas e

maiores capacidades de atender as novas dinâmicas do transporte marítimo. Para responder à crescente nos fluxos de mercadorias, pessoas, informações e capitais são necessárias constantes renovações nos sistemas técnicos que proporcionem o crescimento dos fluxos (Santos, 2012). Entretanto nem todos os lugares possuem os meios necessários para isso, os espaços racionais, são, geralmente, pontos específicos nos territórios que agregam todos os atributos exigidos pelas corporações.

Os espaços racionais são espaços que se adequam às demandas das grandes corporações. A modernidade ao invés de unir, exclui aqueles que não se adaptam as suas condições. A modernização incentiva a criação e incorporação de novos objetos e a renovação dos sistemas de engenharias que guiam as empresas e as sociedades a novos hábitos. Uma nova dinâmica surge através de novos objetos criados, fluxos se intensificam nos lugares e as ações são tomadas cada vez mais com base em determinados objetos (Oliveira e Lima, 2016, p. 07)

O porto de Fortaleza começou a ser construído em 10 de agosto de 1886, segundo o plano do engenheiro John Hawkshaw, cuja obra foi realizada pela Companhia Ceará Corporation Limited que recebeu incentivos financeiros para a realização da obra do Governo Geral (Morais, 2009). Na descrição de Bezerra de Menezes se evidenciam as condições de operação desse porto, as limitações para lidar com a força das marés e o acúmulo de areia, tornava inviável a atracação dos navios:

Quanto aos 610m de quebra-mar, que constituem a ponte de embarque e desembarque o que se tem construído tem sido submergido pelas areias, de modo que se supõe impossível melhorar o porto do Ceará, e talvez não consiga mais o porto primitivo o qual conquanto desse desembarque com algum perigo, era no entanto menos arriscado que o que se formou atualmente em consequência das obras da Companhia, e para nossa maior infelicidade aterra-se o ancoradouro, que de dia em dia muda de posição e se distancia da cidade⁴.

4 MENEZES. Antônio Bezerra de Menezes. Descrição da cidade de Fortaleza. Fortaleza: UFC, Casa Editorial de José de Alencar; Programa Editorial, 1992. p. 40.

Também conhecido como Trapiche Ellery (Espínola, 2007), o porto de Fortaleza estava localizado na região central da cidade, na “prainha” quase em frente à casa do seu dono, o inglês Henry Ellery, na Rua Senador Almino, esquina com a Rua Dragão do Mar (Morais, 2009). Conforme descrições do livro de Rodolfo Espínola, o antigo porto possuía 700 palmos de extensão por 80 de largura. O serviço de carga e descarga era bastante acidentado e ocasionava, constantemente, reclamações dos comerciantes devido a problemas com as mercadorias.

Diante dos problemas estruturais, desde o período do Império foram elaborados estudos para amenizar as ações da natureza, como a proposta do Engenheiro Pierre Berthot para a construção de um cais de madeira e um quebra-mar, aproximadamente onde é atualmente a praia do Meireles, com o objetivo de evitar o processo de assoreamento. A reforma iniciada em 1902 foi fundamental para tornar o porto da cidade capacitado para a recepção de navios com grande calado, sem a ameaça de ficarem presos aos bancos de areia, além de diminuir os custos com os prejuízos causados pelos acidentes durante o serviço de transporte de mercadorias e passageiros (Espínola, 2007, p. 44).

Entre os anos de 1902-1904, é construída a Ponte Metálica, composta por estruturas de ferro, importadas de Londres, tendo como piso lastros de madeiras retiradas das matas das cercanias de Fortaleza⁵. Ainda segundo esse autor, a ponte foi projetada para servir como porto e ponto de embarque e desembarque de passageiros e cargas, sendo utilizada para esse fim durante 20 anos. Devido aos contínuos problemas, foram elaborados projetos, no entanto, “somente em 1902, durante o governo do Presidente Campos Sales, foi autorizada a elaboração de um novo plano para o porto, chamado de Viaduto Moreira da Rocha, cujas obras foram iniciadas em 18 de dezembro de 1902 e concluídas em 26 de maio de 1906” (Morais, 2009). Conforme a referida autora, a constituição do espaço portuário de Fortaleza se desenhava a partir dos trapiches

5 ESPINOLA, Rodolfo. Caravelas, jangadas e navios: uma história portuária. Fortaleza: editora Omni, 2007. p 210

utilizados no carregamento e descarregamento de mercadorias e dos armazéns, sendo o porto alimentado pelas “veias” comerciais do mar que se espraiavam pelas ruas do centro da cidade (ou vice-versa), estrategicamente abertas de frente para o mar e chegavam aos prédios comerciais. Todavia, os espaços racionais, como o exemplo dos portos cearenses, são espaços que se adequem as demandas das grandes corporações. Contudo, no caso do antigo porto de Fortaleza, apesar dos esforços para sua melhoria, os inúmeros problemas vivenciados a época foram decisivos para a busca de um novo espaço racionalizado às demandas que surgiam com o passar do tempo, os avanços das técnicas e a crescente demanda pelo transporte marítimo rápido e robusto.

Em virtude de questões estruturais enfrentadas na época, como mencionado acima, surge a demanda de formulação de um novo porto, o qual “aparece como uma conjugação de esforços para solucionar o antigo problema portuário de Fortaleza, que, mesmo já sendo a tempos o centro econômico do estado, não dispunha de um sistema portuário de grande porte” (Nogueira, 2006). Completa o autor:

O antigo Porto de Fortaleza foi construído ainda no final do período imperial momento em que a cidade já tinha assumido a hegemonia econômica e administrativa da província do Ceará. Com o advento da República e a emergência de novas forças sociais, a capital centralizou ainda mais as decisões políticas do estado e as elites locais além da construção de equipamentos modernizadores como porto, a estrada de ferro e o Passeio Público também empreenderam um verdadeiro processo de remodelação, saneamento e controle do espaço urbano (idem, *ibidem*).

A partir desse entendimento, chegamos à análise do papel do porto do Mucuripe, que surge após longo debate no decorrer dos anos 1930 a respeito de como solucionar os entraves vivenciados com o antigo porto de Fortaleza. Questões importantes como a localização do novo porto são postas em pauta, tendo em vista que, “a construção do novo equipamento deveria ser longe do centro urbano da cidade, o que levou a escolha do pequeno arrabalde do Mucuripe, o qual ficava a quilômetros do então centro comercial

de Fortaleza” (Morais, 2009). Entretanto, a distância e as precárias condições de transporte ensejavam problemas de cunho logístico para a construção do equipamento, sendo necessários aplicações financeiras ainda maiores a sua concepção. Não obstante, “a ‘solução Mucuripe’ como foi divulgada na imprensa local, surgiu como alternativa definitiva contrapondo-se assim ao simples melhoramento das instalações do antigo Porto de Fortaleza” (Nogueira, 2006). Ainda segundo o mencionado autor, é a partir do porto do Mucuripe - elemento central no processo de expansão e reordenação espacial da tradicional enseada de pescadores do Mucuripe - que a região vai experimentar uma série de mudanças: nas suas reservas geográficas, no tipo de ocupação territorial e uso do solo, na funcionalidade econômica, na expansão demográfica e na vivência social do seu espaço. Nesse exemplo, são as necessidades de melhoramentos dos sistemas portuários e a construção de um novo porto propriamente dito que modificam todo o espaço geográfico de uma dada localidade. Consoantes a Oliveira e Lima (2016):

São criados objetos, que induzem novas ações. Os objetos criados contribuem para uma nova organização do espaço, e assim, a natureza do espaço muda, as ações da sociedade mudam e a relação entre os diversos objetos se altera. Por isso não é difícil de concordar com Milton Santos (2012) quando considera a própria técnica como um meio.

O cais do Porto do Mucuripe teve sua construção efetivada no início da década de 1940, sendo uma primeira etapa concluída em 1946, “construído gradativamente o novo cais substituiu o velho Porto de Fortaleza localizado na Praia de Iracema” (Nogueira, 2009). De acordo com Azenha e Pequeno (2016), o porto do Mucuripe, inaugurado em 1953 movimentava diversos tipos de mercadoria: granéis sólidos, como grãos e cereais; granéis líquidos, ou seja, derivados do petróleo; e ainda carga solta e containerizada. Conforme dados da Companhia Docas do Ceará (2021), mesmo no contexto da pandemia de Covid-19, o Porto do Mucuripe registrou crescimento do Ebitda⁶ de 254,35% (R\$ 3,3 para R\$ 11,8 milhões). Também chama

6 EBITDA – Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization – é um dos indicadores utilizados para fazer a medição dos resultados das empresas. Em português,

atenção o potencial de geração de caixa. As receitas saíram de R\$ 56 milhões em 2019 para R\$ 64 milhões no ano passado – crescimento de 13,49%. A movimentação de cargas cresceu 12%, de 4,4 milhões de toneladas para 4,9 milhões (t).

Atracaram, entre janeiro e dezembro de 2020, 1.157 navios. As atracações no Porto de Fortaleza também apresentaram crescimento, da ordem de 9,5%, em relação ao ano anterior. Os granéis sólidos (cereais e não cereais) responderam por 46,6% de toda a movimentação, seguido pelos granéis líquidos (petróleo e derivados) com 45,3% e carga geral com 8,1%. Respectivamente, foram 2.285.614 toneladas de granéis sólidos, 2.219.815 toneladas de granéis líquidos e 389.501 toneladas de carga geral (Docas do Ceará, 2021).

Embora de grande representatividade, o porto do Mucuripe não ficou isento das constantes exigências de estrutura e logística nas transações mundiais via mar e pelos avanços tecnológicos dos navios, aumento da capacidade de cargas, dentre outras questões importantes. Ademais, dificuldades atinentes a sua localização, a falta de terreno para expansão devido a proximidade com o centro urbano e demais reveses de caráter estruturais, impossibilitaram que o porto do Mucuripe pudesse receber determinadas demandas dos fluxos dos transportes marítimos contemporâneos. Mesmo passando por ações de adequação as novas exigências, o porto do Mucuripe não alcançou determinadas especificações desejadas:

Este porto possuía uma batimetria de 10m, tendo iniciado, em 2004, uma operação de aprofundamento. Em 2005 passou para uma batimetria de 11,5 m e em 2008 passou a estar habilitado para receber navios com calado até 13m. Apesar do seu aprofundamento, a nova geração de navios, nomeadamente de porta contêineres refrigerados, possui um calado superior, não podendo assim o porto servir a este tipo de navios (Azenha e Pequeno, 2016).

essa métrica significa “Lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização”. Disponível em: <https://vexpenses.com.br/blog/o-que-EBTIDA/index>.

Desse modo, identificamos no Mucuripe as dificuldades de expansão elencadas por Caldeirinha (2006) e mencionadas anteriormente. “Para além da limitada batimetria, o porto do Mucuripe não apresenta, no seu entorno, área disponível para expansão, nem para a implantação de mais indústrias, nem para área de armazenamento, como é exigido neste tipo e transporte” (Azenha e Pequeno, 2016). Diante dessas e de outras razões se construíram as justificativas para a construção de um novo Porto. Para atender as novas lógicas e necessidades dos transportes marítimos de cargas, o novo porto teria que preencher requisitos como: estar situado fora da cidade; possuir uma grande área de expansão a qual possibilitasse a construção de um complexo industrial e que tivesse capacidade estrutural e logística para receber navios de grande calado.

Desde a década de 1970 que se vislumbrava a necessidade de existir um porto que servisse de complemento ao porto do Mucuripe. Na segunda metade dessa década, foram realizados estudos para a ampliação do porto de Camocim. No entanto, constatou-se que não existiam condições para essa expansão, sugerindo que esse porto continuasse como porto pesqueiro. Da mesma forma, não se consolidaram as tentativas de ampliação do porto do Mucuripe, seguindo assim a carência por um novo equipamento dentro das perspectivas desejadas. Com a chegada de novas dinâmicas de produção e reprodução do capital, sobretudo industrial, ao Ceará, se ampliaram as necessidades de um porto mais robusto, capaz de responder positivamente a tais necessidades.

Em 1984 a PETROBRÁS iniciou as operações no pier petrolífero no Porto do Mucuripe, com a fábrica de asfalto e posteriormente a fábrica de lubrificantes. Desta forma, foi pensada uma alternativa, com vista à expansão do capital e da industrialização cearense. Registros de 1987 referem que as negociações para a implantação de uma siderúrgica no Ceará não se concretizavam pela ausência de infraestruturas portuárias, com vista a receberem navios com calado de 15m e área disponível para construção e implantação destas indústrias (Azenha e Pequeno, 2016).

Novamente se observa as adequações do espaço e dos processos visando o atendimento das necessidades das grandes forças hegemônicas do capital, seja nacional e principalmente internacional que pela sua força de atuação, movimentam agentes do setor privado e do Estado. Tal lógica impulsiona a idealização e construção de um novo porto capaz de corresponder as exigências impostas. Dessa forma, concretizam-se como prioritárias as ideias de instalação de um novo porto, concomitantemente a implantação de indústrias para dinamizar o cenário econômico do estado do Ceará. Como pontuam Azenha e Pequeno (2016), o Plano de Desenvolvimento do Governador Tasso Jereissati, o qual era pautado por um pensamento de gestão econômica privada, possuindo fortes ligações internacionais, a implantação dessas indústrias, e consequente construção de um segundo porto para o estado, confirmam as ações nesse sentido. De todos os locais analisados (Paracuru, Fortim, Camocim, Pecém) aquele que melhor correspondia as especificações buscadas foi o Pecém, “pois, não só poderia receber navios com calado superior a 15m como possuía uma grande área com fraca densidade que permitia a instalação de indústrias de grande porte” (Campos Neto et al. 2009). Conforme a essas condições, foi definido onde o novo porto seria construído.

Localizado entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, a 60 km de Fortaleza, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) ocupa uma grande área de 13.337 hectares. “O Terminal Portuário do Pecém foi construído dentro dos parâmetros estabelecidos pela Lei de Modernização dos Portos” (Maciel et al, 2009). Antes mesmo da construção do terminal portuário, foram iniciadas as obras de um grande complexo industrial, “mais precisamente em março de 1995, foi definido o Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas, tendo como objetivo a instalação de indústrias de base com atividades nas áreas de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e ainda de geração de energia elétrica” (Cearaportos, 2013). Em maio de 1996 foi dada a ordem para o início do Terminal Portuário do Pecém, um porto de uso privado. “O projeto incluía obras de três tipos diferentes: on-shore (na área retroportuária), off-shore (marítimas) e infraestruturas” (Azenha e Pequeno, 2016). No dia 31 de outubro de 2001 foram concluídas as

obras de off-shore do terminal portuário, tendo sido oficialmente inauguradas no dia 28 de março de 2002.

Em seu início, a carga mais exportada era a de frutas produzidas nos perímetros irrigados do semiárido nordestino, que Elias (2011) define como Regiões Produtivas Agrícolas (RPA), todavia, conforme Azenha e Pequeno (2016) com a instalação de indústrias no CIPP, o peso relativo da exportação de frutas tem diminuído drasticamente. Atualmente o complexo conta com 21 indústrias, 8 empresas de serviços logísticos e mais 3 empresas/indústrias em processo de instalação. De acordo com a Companhia de Integração Portuária do Ceará (Cearáportos), atualmente de razão social: Complexo Industrial e Portuário do Pecém S.A, em 2022, o porto alcançou uma marca histórica, registrando ao longo do ano, um novo recorde na sua movimentação de contêineres. “Ao todo, 417.132 TEU’s⁷ passaram pelo porto cearense no decorrer do ano passado, um crescimento de 2% em relação a 2021, quando 410.557 TEU’s foram movimentados (IPECE, 2022)”. Ainda segundo o instituto, a cabotagem – movimentação entre o Porto do Pecém e outros portos brasileiros – respondeu por 365.563 TEU’s em 2022, crescimento de 6% em relação ao ano anterior. Já no longo curso (movimentação entre o Pecém e outros portos do mundo), a movimentação de contêineres atingiu a marca de 51.569 TEU’s.

Conforme os dados divulgados pelo CIPP S.A, as mercadorias transportadas em contêineres somaram o volume de 5.563.616 toneladas (t) no ano passado, o segundo tipo de carga mais movimentada no Porto do Pecém em 2022 – atrás apenas do granel sólido, com 7.403.278 t. A carga containerizada foi, assim, a segunda carga mais relevante na composição do índice de natureza da carga em toneladas, com 33% de participação. O CIPP S.A ainda destaca que na comparação com 2021, a movimentação de cargas containerizadas, em toneladas, apresentou um crescimento de 3% no acumulado do ano passado. Principais cargas containerizadas: Cereais (770.944 t); Sal, Enxofre, Gesso, Cal, Cimento, Terras

7 TEU significa Twenty-Foot Equivalent Unit em português, significa “Unidade Equivalente a Vinte Pés”. Uma padronização do tamanho dos contêineres utilizados no transporte marítimo atual. Um container de 20 pés = 1 TEU / Um container de 40 pés = 2 TEUs. O TEU é utilizado principalmente para que possamos ter uma noção mais apropriada das capacidades dos navios porta-containers. Blog Contêiner Diário, 2022.

e Pedras (634.931 t); Plásticos e suas obras (284.083 t); Alumínio e suas obras (274.662 t); Ferro fundido, Ferro e Aço (217.785); Frutas (215.514 t).

De acordo com tabulações de dados do CIPP em 2022, as movimentações totais do Porto, representaram 17.112.232 t, dos quais 10.624.987 t foram provenientes do desembarque de cargas, enquanto outras 6.333.754 t foram oriundas de embarques. A cabotagem respondeu por 62% dessa movimentação, enquanto a navegação de longo curso registrou 38% de participação. Entre as cargas movimentadas no Porto do Pecém ao longo de 2022, o maior destaque foi o granel sólido, em especial minérios, escórias e combustíveis minerais (IPECE, 2022). Ademais, a carga containerizada também teve participação importante no acumulado do ano, assim como a carga solta. Sendo 43% – Granel sólido, com 7.403.278 toneladas movimentadas; 33% – Contêineres, com 5.563.616 toneladas movimentadas; 19% – Carga solta, com 3.211.546 toneladas movimentadas; 5% – Granel líquido, com 933.792 toneladas movimentadas.

Com vistas a expandir sua atuação a nível global e estabelecer fluxos com grandes entrepostos marítimos mundiais, atualmente, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém se configura também como uma *joint venture* formada pelo Governo do Estado do Ceará e pelo Porto de Roterdã, maior porto marítimo da Europa o qual tem contribuído com a distribuição e abastecimento de carga para todo o bloco europeu e outros continentes, além disso, o Porto de Roterdã é conhecido pela luta para se tornar um dos portos mais sustentáveis (Braga, 2020), Controlado pela Administração Municipal desde 1932, o Porto de Roterdã tornou-se em 2004 uma empresa privada. Com uma extensão de 42 quilômetros e mais de 100 km² é o maior porto de contêineres da Europa, seus terminais estão entre os mais modernos do mundo e devido a sua grande profundidade e sem restrições de marés ou bloqueios, os maiores navios porta-contêineres (mais de 24.000 TEU) podem chegar aos terminais 24 horas por dia, sete dias por semana (Port of Rotterdam, 2021). É considerado a principal porta de entrada para um mercado de mais de 350 milhões de consumidores apenas na Europa, o Porto de Roterdã movimenta em torno de 469 milhões de toneladas de carga por ano (Porto Central, 2021) e grande parte das mercadorias

é transportada de forma containerizada. Diante desses números, a parceria Pecém-Roterdã se qualifica como estratégica para ampliação das atividades atuais e consolidação das ambições futuras do porto cearense.

A parceria entre os dois portos se deu desde 2018, onde desde então o Complexo do Pecém conta com a *expertise* e *know-how* do parceiro internacional para a gestão conjunta do complexo industrial e portuário, ampliando a capacidade do Ceará em atrair ainda mais investimentos internacionais não somente na área portuária, mas no segmento de infraestrutura e da instalação de novas indústrias na região (CIPP, 2018). É diante das dinâmicas apresentadas e galgando cada vez mais espaço entre os *players* mundiais do transporte marítimo que o Porto do Pecém se estrutura, moderniza-se e amplia suas relações com o Nordeste, Brasil e o mundo, buscando corresponder as demandas atuais dos fluxos comerciais diversos nas lógicas da mundialização, colocando o Ceará nas rotas do transporte marítimo global.

Entretanto, na lógica de produção da fluidez, como colocam Santos e Silveira (2013, p.167) “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento”, faz-se necessário que exista um completo aparato infraestrutural e técnico/logístico que seja capaz de dar o devido suporte aos “macrossistemas técnicos de movimento”, em outras palavras, é imprescindível que os caminhos entre a produção e o ponto de escoamento sejam adequados e possuam capacidades de excelência tal qual o porto do Pecém, nosso último exemplo, possui, para que o produto, as mercadorias, as cargas diversas possam efetuar seu deslocamento pelo espaço na maior brevidade possível de tempo e com perdas e atrasos mínimos. O objetivo é fluir as mercadorias de forma que possam chegar ao seu destino cada vez mais rápido. Como já dizia Santos (2012, p.336) “o interesse das grandes empresas é economizar tempo, aumentando a velocidade da circulação”. A lógica buscada atualmente nos mais modernos e grandes fluxos portuários e na qualidade dos serviços é baseada no modelo do *Just in time*⁸. No período técnico-científico-

8 *Just in time* é um modelo de organização de produção originado no Japão em meados dos anos de 1960. Possui como característica a produção, o transporte ou a compra em tempo

-informacional, os avanços das tecnologias de transporte e do sistema de informações possibilitaram todo o tempo da produção e da circulação ser cronometrado e monitorado. Planejamentos logísticos são realizados na busca de uma maior eficiência e velocidade dos sistemas de transportes (Oliveira e Lima, 2016), para tanto, sistemas rodoviários, ferroviários e demais integrações multimodais devem atuar em uníssono, conforme exige o atual período técnico, como confirmam Santos e Silveira (2013, p.261):

Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. Os países distinguem-se, aliás, em função das possibilidades abertas a essa fluidez. Por isso um dos capítulos mais comuns a todos eles são a produção do seu equipamento, isto é, da criação ou aperfeiçoamento dos sistemas de engenharia que facilitam o movimento. Na medida em que esse movimento, dentro de cada país, possa interessar à divisão do trabalho internacional ou continental, o equipamento viário e infoviário passa também a ser do interesse de outros países.

Nesse sentido, ficam os questionamentos a respeito das condições atuais de integração multimodal que atendem ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Em relação a essa temática, podemos citar como exemplo a ser observado, o parceiro internacional, o porto de Roterdã, o qual, segundo Ferreira et al (2021) possui mais de 400 conexões ferroviárias internacionais e está diretamente conectado à rede de rodovias nacionais e europeias (Port of Rotterdam, 2021), facilitando tanto a chegada como a saída de mercadorias do porto, configurando assim um esquema logístico/multimodal bem amadurecido. Nesse sentido, na perspectiva do Porto do Pecém e guardando as devidas proporções, levantamos algumas inquietações: Qual tem sido o papel das conexões (ferrovias, rodovias, dutovias, etc) que alimentam o Complexo Portuário? Quais as dificuldades e possibilidades de ampliação, requalificação e efetiva integração desses sistemas ao importante ponto de entrada e

calculado. É um sistema de organização produtiva que busca a eliminação de desperdícios de tempo e capital. Nos portos esse sistema é empregado em operações de embarque e desembarque de mercadorias.

saída do território cearense? Quais as ações direcionadas a esses equipamentos estão sendo desenvolvidas com vistas a contribuir com o desempenho do CIPP? Compreendendo que os possíveis entendimentos dessas e de outras questões são possíveis em estudos complementares mais aprofundados, esse artigo se reserva a apresentar nas suas linhas finais alguns apontamentos norteadores para futuras pesquisas.

Considerações finais

Na contemporaneidade, os fluxos comerciais se evidenciam de forma constante, seja em nosso cotidiano ou nas grandes transações internacionais, as trocas e movimentações em rede, propiciadas pelo transporte marítimo, integram uma lógica intensa, a qual se apresenta com elevadas taxas de crescimento. Os sistemas portuários e a sua evolução no espaço-tempo atuam como mecanismos que possibilitam que esses fluxos se desenvolvam e alcancem diferentes partes do globo. Nesse sentido, entender a trajetória dos portos do estado do Ceará significa também entender como o estado se colocou nas dinâmicas comerciais mundializadas e assim vislumbrar como o referido se projeta frente as novas demandas impostas pela globalização, crescimento e aceleração das movimentações do mundo contemporâneo.

No passado, os portos desempenharam importante papel ao permitirem o escoamento de produtos do Ceará em direção a outros estados, onde as mercadorias seguiam para outras regiões e para o exterior. Os portos de Aracati e Camocim serviram como portas de saída da produção de carne de charque e algodão em grandes volumes, ao passo que, também se configuraram como portas de entrada de pessoas, bens e equipamentos que adentravam a província. Como evidenciam pesquisadores e romancistas em suas descrições primorosas do espaço portuário da época, os portos de Aracati e Camocim não detinham grandes estruturas de tecnologia e gestão, sendo consideradas precárias as condições de movimentação das cargas que saíam e aportavam nesses equipamentos, o que acarretava problemas diversos como a perda de mercadorias, por exemplo. Evidencia-se, portanto, a necessidade

de melhoramentos e modernizações dos entrepostos usados à época. Com o despontar de Fortaleza centralizando os interesses políticos e econômicos da província, surge então o Porto de Fortaleza ou também chamado Trapiche Ellery tomando lugar de destaque dos dois portos anteriormente mencionados.

Todavia, o porto de Fortaleza também não dispunha de grande aparato tecnológico e com o passar do tempo incontáveis problemas fizeram com que alternativas portuárias fossem pensadas. Assim, o porto do Mucuripe desponta como novo local das dinâmicas marítimas de cunho comercial no Ceará, desempenhando importante papel até os dias atuais. Entretanto, novamente com os avanços no setor marítimo de transporte, o crescimento do tamanho dos navios e a containerização aliada a crescente demanda internacional por mercadorias, fazem com que o porto do Mucuripe necessite se reestruturar, contudo, razões ligadas a localização urbana e a falta de terreno para sua expansão o impedem de corresponder as novas expectativas, dando lugar a um novo projeto de porto para o Ceará, o Porto do Pecém. O Complexo Portuário do Pecém, por sua vez, atende aos requisitos impostos e se consolida como mais moderno e dinâmico porto cearense da atualidade, estendendo sua influência a níveis locais, regionais e globais.

O que se denota é a lógica de sucessão de importância mediante as capacidades de cada porto, onde a demanda do mercado, os avanços em tecnologia e as possibilidades de ampliação e modernização que cada um oferece, determinam o seu futuro e o seu nível de destaque. Dessa forma, enfatizamos a relevância que os sistemas portuários possuem para o estado, onde, do mais antigo ao mais atual, muitas são as contribuições que essa modalidade de transporte oferece, dado que reforça a importância da atenção e do investimento nesse ramo, indubitavelmente crucial ao desenvolvimento do Ceará como um todo.

No que se refere ao mais recente porto cearense, o Porto do Pecém, observa-se os avanços no sentido de atender as demandas do atual período em relação as movimentações de mercadorias, pessoas e capital. O Porto se projeta como importante ponto de aglutinação e dispersão de fluxos diversos pois oferece as condições necessárias para isso. Todavia, nota-se ainda um déficit na

relação direta entre a natureza (mar e oceano) e os sistemas de movimento, visto que ambos são imprescindíveis para o escoamento de mercadorias e pessoas pela via aquática. Resta ainda um foco por parte dos atores hegemônicos e por parte do Estado nas questões ligadas à intermodalidade. O Porto do Pecém “por ele próprio” possui destaque no Ceará e Nordeste, todavia, com intuito de maximizar as capacidades deste sistema, é necessário que o poder público e/ou a iniciativa privada invistam em melhorias que corroborem para a ampliação do sucesso do porto. O investimento deve acompanhar o crescimento.

Considerando a grande dimensão do mercado portuário brasileiro, que movimentou mais de 1,2 bilhão de toneladas em 2022, os equipamentos do Ceará precisam de investimentos para aumentar a competitividade na integração logística do País. Quando se observa os grandes portos desenvolvidos pelo mundo, o que se nota é que todo o entorno deve acompanhar o mesmo ritmo de desenvolvimento. Sem dúvidas, o Porto do Pecém já é o maior vetor de desenvolvimento do Ceará, o que ainda deixa a desejar é a falta de complemento por ações que favoreçam ao porto, como a conclusão do anel viário e o lançamento do arco metropolitano, que ligaria o tráfego pesado direto para o porto, assim como a conclusão da ferrovia Transnordestina, as obras nas BRs 116, 222, 020 e a implantação de linhas de transmissão, também são ações fundamentais que acrescentariam muito à projeção do porto frente as perspectivas futuras de investimentos na área, como por exemplo, a colocação do hub de Hidrogênio Verde. Todas essas ações vão ao encontro daquilo que comenta Santos (2012, p.275) “não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção”.

Em suma, a expansão do transporte marítimo no estado do Ceará é essencial para o fomento do comércio exterior, das trocas inter-regionais, da produção e dos serviços, promovendo as bases para o crescimento da economia cearense e nacional. Para tanto, a integração através da intermodalidade é ponto crucial. Os portos se configuram como um modal estratégico para o escoamento de mercadorias no espaço e mecanismos fundamentais para a eco-

nomia, pois asseguram a articulação em diferentes escalas, propiciam os fluxos materiais mediante a formação de redes, promovem a intermediação entre produtor e mercado, atendem as demandas econômicas e sociais, além de possibilitar a acumulação e a reprodução do capital.

Referências bibliográficas

BRAGA, Rafael Costa Morgado Soares. **Gestão Ambiental em Portos Brasileiros: Contributos para melhoria considerando boas práticas em Portos**. 2020. 196 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia do Ambiente, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2020.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Secretaria de Comércio Exterior** – Brasília, 2023.

BATISTELLI, Ângela Terezinha. **Lei de modernização dos portos: e as instalações portuárias de uso privativo do estado de Santa Catarina**. Monografia - Curso de Comercio Exterior de Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade do vale do Itajaí, Itajaí, 2008.

CALDEIRINHA, Vitor; **Gestão Portuária**, Lisboa: 2006.

CAMPOS-NETO, C. A. S. **Portos Brasileiros 2009: ranking, área de influência, porte e valor agregado médio dos produtos movimentados**. Brasília: Ipea, 2009.

CEARÁPORTOS. Disponível em: <http://www.cearaportos.ce.gov.br/>. Acesso em 02 de dezembro de 2023.

CIPP. COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM. Disponível em: <https://www.complexodopecem.com.br/porto-do-pecem-fecha-2022-com-novo-recorde-na-movimentacao-de-containers/> Acesso em 02 de dezembro de 2023.

CUNHA, George Henrique de Moura. **O algodão na economia da província do Ceará durante o século XIX: algumas considerações sobre a sua importância**. Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE - Ano XXII – V. 3 - N. 47- Salvador, BA, 2020.

ELIAS, Denise. **Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil**. R. B. Estudos Urbanos e Regionais v. 13, n. 2. novembro, 2011 p. 153-167.

ESPÍNOLA, R. **Caravelas, jangadas e navios: uma história portuária**. Fortaleza: OMNI, 2007.

FELIPE JUNIOR, N. F.; SILVEIRA, M. R. **Transporte marítimo do estado de São Paulo: redes, fluxos e circulação do capital**. In: BIENAL DEL COLOQUIO DE TRANSFORMACIONES TERRITORIALES, 8., 2010, Buenos Aires. Anais eletrônicos... Buenos Aires, 2010.

FERREIRA, Amanda Spada. Et al. **O porto de Roterdã e projetos sustentáveis**. XII FATECLOG - Gestão da cadeia de suprimentos no agronegócio: desafios e oportunidades no contexto atual FATEC - Mogi das Cruzes – São Paulo, 2021.

FONSECA, Ana C. C. L.. **O transporte marítimo de mercadorias**. Relatório de Mestrado (Mestrado em engenharia civil — especialização em vias de comunicação) Universidade do Porto, Portugal, 2008.

IBGE. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA **Indicadores do IBGE - Contas Nacionais Trimestrais Indicadores de Volume e Valores Correntes Jan.-Mar. 2023**. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Contas_Nacionais/Contas_Nacionais_Trimestrais/Fasciculo_Indicadores_IBGE/pib-vol-val_202301caderno.pdf Acesso em: 30/11/2023.

IPECE, INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Impactos Socioeconômicos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) – Ipece informa N° 204 janeiro/2022 – Edição Especial – Fortaleza, 2022.**

LUCAS, Nathalia Topini. **O Porto do Rio de Janeiro reflexões sobre sua modernização e seu impacto social frente suas comunidades circunvizinhas**. Revista Espaço Acadêmico, N° 130. Ano XI. Niteroi – RJ, 2012.

MACIEL, Regina Heloisa. GONÇALVES, Rosemary Cavalcante. MATOS, Tereza Glauca Rocha. Et al. **Análise da dinâmica do trabalho portuário: estudo comparativo entre os portos do Mucuripe e do Pecém, no Ceará**, Rev. bras. Saúde ocup., 40 (132): 170-182, São Paulo, 2015.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política** (Livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MEDEIROS, A. D. **Fatores intervenientes na competitividade dos portos brasileiros: um estudo de caso no Nordeste**. 153 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) –Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2005.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio> Acesso em: 28 de novembro de 2023.

MORAIS, Nágila Maia de. **“Todo cais é uma saudade de pedra”: repressão e morte dos trabalhadores catraieiros (1903-1904)**. Dissertação - Mestrado em História e Cultura. Universidade Estadual do Ceará (UECE) – Programa de Pós-graduação e História e Cultura. Fortaleza, 2009.

MONIÉ, Frédéric. **Globalização, Modernização do Sistema Portuário e Relações Cidade-Porto no Brasil**. In: Márcio Rogério Silveira (Org.). Circulação, Transportes e Logísticas diferentes perspectivas. 1ed. S. Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 299-330.

NOGUEIRA, André Aguiar. **Fogo, vento, terra e mar: migrações, natureza e cultura popular no bairro Serviluz em Fortaleza (1960-2006)**. Dissertação de

Mestrado em História Social - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2006.

OLIVIERA, Washigton Bezerra de. LIMA, Luiz Cruz. **Os portos e fluxos no meio técnico-científico-informacional: o caso do Porto de Fortaleza**. Caderno de Geografia, v.26, n.46 - Pontifícia Universidade Católica de Minas – 2016.

OLIVEIRA, C. T. de. **Modernização dos portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RODRIGUES, Maria do Socorro Costa; FILHO, Luciano Moreira de Sousa. **Pecém, uma trajetória Portuária**. Fortaleza, 2007.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4.ed. 7.reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura da. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. - 4.ed. – Rio de Janeiro: Record, 2013.

SILVA, C. F. da. **Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. **História da Escravidão no Ceará: das origens à extinção**. 2 ed. Fortaleza: Instituto do Ceará, 2011.

SILVA, J. B. da, MUNIZ, A.M.V. **A Indústria Têxtil e a Produção do Espaço Urbano**. Imprensa Universitária, 148 p. : il.; (Coleção Estudos Geográficos), Fortaleza, 2022.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

PORT OF ROTTERDAM. **The smart port doesn't stop at the city limits. Porto of Rotterdam**. 08 abr. 2019. Disponível em: [The smart port doesn't stop at the city limits | Port of Rotterdam](https://www.portofrotterdam.com/en/press-releases/the-smart-port-doesn-t-stop-at-the-city-limits). Acesso em: em 19/12/2023.

VIANA, Karoline. **História dos portos no Ceará: Antes do Mucuripe, era por meio dos portos do Aracati e Camocim que a riqueza do Ceará era transportada** - Diário do Nordeste. Fortaleza, 2010. Disponível em: <https://diariodo-nordeste.verdesmares.com.br/regiao/historia-dos-portos-no-ceara-1.306982> Acesso em: 03/11/2023

Mobilidade urbana ciclável em capitais do nordeste brasileiro

*Fábio Fonseca Figueiredo*¹

*José Gomes Ferreira*²

*Bertulino José de Souza*³

Introdução

Desde o surgimento do automóvel, no final do século XIX, as cidades foram planejadas e transformadas em função do transporte privado motorizado, o que posteriormente veio a provocar congestionamentos na mobilidade urbana, saturação das áreas públicas, poluição do ar e ruído, registrando igualmente impacto na saúde e na forma como nos apropriamos dos espaços comuns das cidades (Gonzalo-Orden et al., 2014). A motorização contribuiu igualmente para a suburbanização e abandono do centro das cidades (Harvey, 2014) além de colocar a humanidade perante a necessidade de buscar alternativas de locomoção e deslocamentos no meio urbano (de Tróia, 2017).

Ainda que seja celebrado como sinônimo de autonomia, liberdade e força imaginária, o automóvel motorizado representa ser um modo de transporte ineficiente e insustentável quando usado de maneira individual em larga escala. Em áreas altamente adensadas e em curtas distâncias, o carro não é a melhor opção de transporte visto que satura as vias públicas com sua circulação e acentua o sedentarismo das pessoas que o utilizam (Tampieri, 2020).

Em contraposição ao automóvel individual motorizado, em alguns percursos, a bicicleta, o transporte público e andar a pé são formas mais sustentáveis e racionais de mobilidade. A bicicleta,

1 Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) - E-mail ffabiof@yahoo.com - ORCID 0000-0002-3222-0230

2 Universidade Estadual da Paraíba (UEPB) - E-mail jose.ferreira@outlook.com - ORCID 0000-0002-2539-1111

3 Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) - E-mail bertulinousouza@uern.br - ORCID 0000-0002-9866-9305

por exemplo, apresenta benefícios face à complexidade dos bairros, rotas, horários e frequência do transporte público. Em percursos urbanos, a bicicleta junta as vantagens do veículo privado com o transporte público, estando sempre disponível, vai porta-a-porta, permite liberdade de horários e flexibilidade de itinerários, para além dos benefícios económicos, socioambientais bem como para a saúde do ciclista e da população em geral (Gonzalo-Orden et al., 2014).

O interesse crescente da academia por desenvolver estudos e pesquisas sobre transporte ciclável coincide com o aumento de interesse dos governos das cidades, no sentido de proporcionarem um ambiente urbano propício ao uso da bicicleta e em face da própria demanda de seus residentes. Desde os anos 1970 que os Países Baixos e Nórdicos, Alemanha e Japão, e na década seguinte os Estados Unidos, institucionalizam o planeamento ciclovitário no rol de políticas nacionais de mobilidade. Cidades pioneiras como Amsterdã e Copenhague avançaram previamente no sentido de substituir o carro como principal meio de transporte, implementando políticas públicas de incentivo à caminhabilidade e o uso da bicicleta, e criando as respectivas infraestruturas de circulação e estacionamento (Banco Interamericano de Desenvolvimento e Ministério do Desenvolvimento Regional, 2021).

Compreendendo, neste sentido, que nos Países Baixos impera em todo o seu território, uma forma de perceber e atuar no planeamento ciclovitário, não circunscrevendo apenas a algumas cidades, Fishman (2016) e Arosti e De Arruda (2021) concordam que se trata de um pioneirismo e experiência com a qual temos muito a aprender. No pós-guerra, os Países Baixos tiveram também o seu período de euforia do automóvel, no entanto, a pressão dos residentes motivou a mudança para o uso da bicicleta e as políticas públicas rapidamente responderam a essa demanda, que acabou facilitada pelas condições de relevo do país. A utilização das bicicletas como meio de transporte enraizou-se, transformando-se em um fator cultural do país, repercutindo igualmente sobre o planeamento das cidades, que deu prioridade para as ciclovias e locais de estacionamento em detrimento do automóvel que passa a ser menos utilizado (Arosti; De Arruda, 2021).

O sucesso dos neerlandeses, como também dos dinamarqueses, alemães e suecos, fornece exemplos de futuros possíveis para outros países que agora começam a analisar os benefícios da mobilidade ativa como resposta à carrocracia (de Trói, 2017), ou seja, permitem sair do império do uso do automóvel individual motorizado. Cidades sem uma história consolidada no uso da bicicleta colocaram em prática as bases para um sistema de transporte que melhor acomode a escolha desta. Nos países e cidades pioneiras é importante salientar o surgimento de partidos verdes, com destaque para a Alemanha. Esses partidos e os movimentos sociais foram aqueles que primeiro levaram para a política partidária o debate ambiental global e incluíram o debate no escrutínio das políticas públicas (Wagner, 2022).

Também no Brasil são crescentes as demandas para que os órgãos públicos das cidades criem condições para uma transformação da mobilidade urbana que priorize as cidades (Aros-ti; de Arruda, 2021). Apesar das iniciativas iniciais, os desafios são muitos e diversos enquanto que os avanços são lentos. Nas pequenas cidades, a ciclomobilidade pode ser considerada um aspecto cultural, tendo-se em conta ainda que a baixa renda da maioria da população contribui para o maior uso das bicicletas nessas cidades. Nas cidades de maior dimensão e com bairros de mais difícil acesso do transporte público, a bicicleta pode contribuir para atenuar desigualdades sociais ao favorecer um meio de transporte barato e eficiente para pequenos deslocamentos intrabairros (Gonzalo-Orden et al., 2014; Tampieri, 2020). Também, seu uso foi evidenciado durante o período crítico da pandemia do Covid 19, uma vez que favorecia o afastamento social, o que, infelizmente não repercutiu para um avanço da infraestrutura que oportunizasse uma prática mais perene (Barbarossa, 2020).

Portanto, para compreender este fenômeno, partimos da análise das políticas de mobilidade urbana com enfoque na mobilidade ativa através do uso das bicicletas, na transição energética e a melhoria da qualidade de vida e saúde pública, para depois se realizar um estudo comparativo em quatro capitais no Nordeste brasileiro: Fortaleza/CE, Natal/RN, João Pessoa/PB e Recife/PE.

Para se analisar a temática coletamos e analisamos algumas políticas das capitais dos estados no Nordeste e revisamos a literatura sobre a temática na perspectiva nacional e internacional, no sentido de entender como está ocorrendo o desenvolvimento das políticas de mobilidade ativa que destacam o uso das bicicletas nessas cidades, seus limites, constrangimentos, críticas e perspectivas. A análise aconteceu a partir das transformações trazidas pela publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), ainda que possam existir experiências municipais anteriores.

Metodologia

A análise das políticas de mobilidade ciclável em quatro capitais do Nordeste do Brasil pode fornecer elementos sobre a implementação da política na escala local, analisando os momentos de transição e objetivos da política. Nesse sentido, optou-se por um estudo de natureza descritiva e qualitativa e, igualmente, selecionou-se por suas características particulares, as cidades de Fortaleza/CE, Natal/RN, João Pessoa/PB e Recife/PE de modo a se analisar diferentes exemplos e etapas de concretização das políticas nestas localidades. A escolha de Fortaleza e Recife se deu por conta das suas experiências com ações municipais voltadas à ciclomobilidade. Fortaleza pelo destaque que tem merecido na transformação para uma cidade ciclável; Recife pela experiência em uma política metropolitana e pelo envolvimento ativo de grupos organizados de cicloativistas. A escolha de Natal se deu por ser base do grupo de pesquisa que se desenvolve uma pesquisa sobre ciclomobilidade. Quanto a João Pessoa, justifica-se pela proximidade a Natal e pelo fato de as duas cidades apresentarem semelhanças no avanço da política e no perfil sociodemográfico. Conforme o censo de 2022, Natal é a cidade com menor número de residentes - 751.300 habitantes, João Pessoa contabilizou 833.932 habitantes, Recife 1.488.920 habitantes e Fortaleza 2.428.678 habitantes.

Na análise sobre as políticas em curso ou em preparação, a pesquisa que realizamos especificamente para este artigo mostra que em termos de mobilidade ciclável, Natal encontra-se numa fase

de elaboração do seu plano cicloviário. João Pessoa vem avançando na construção de cicloestruturas urbanas, sobretudo no seu centro histórico, o que vem formando uma modalidade de cicloturismo urbano. Já Recife avança em termos de município com a sua política, porém, desde 2014 que a área Metropolitana possui um Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife (Prefeitura do Recife, 2021). A cidade de Fortaleza mostra maiores avanços em termos de mobilidade ciclável, na medida que aprovou em 2014 a Política de Transporte Cicloviário e o Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município. Nessa última capital, são visíveis os resultados da sua política municipal, o que reverbera com aumento de orçamento público destinado à mobilidade através das bicicletas.

Trata-se, então, de uma pesquisa sobre o estudo das políticas públicas sobre mobilidade, designadamente sobre mobilidade ciclável nas quatro capitais mencionadas. A pesquisa se aproxima da análise das políticas públicas, necessitando para tal de mais elementos comparativos. Segundo Farah (2016, p.960), a “literatura diferencia o estudo de políticas públicas (*policy studies*), voltado ao conhecimento do processo de política pública, da análise de políticas (*policy analysis*), orientada para a prática, para a política pública”. Segundo Araújo e Rodrigues (2017, p.1), a análise de políticas públicas tem como objetivo “explicar a lógica da ação pública, as continuidades e rupturas nas políticas públicas, as regras do seu funcionamento, a afetação de recursos, o papel e os modos de interação de atores e instituições nos processos políticos”.

Assim, o estudo e análise devem ter em conta o histórico das políticas, a permanência dos temas na agenda pública e a adaptação do conjunto de instrumentos de análise às sociedades que se aplicam, bem como os interesses do solicitante da pesquisa, da constelação das forças políticas e dos recursos disponíveis. Entre os pontos de avanço na análise destacam-se a acentuada burocratização do Estado, a criação de instituições para o efeito, o contributo da sociedade civil e a articulação entre as redes que podem subsidiar as políticas públicas (Frey, 2000; Farah, 2016).

Cidade e políticas de mobilidade

O debate que trazemos não deve focar apenas na mobilidade urbana e em particular na mobilidade ciclável. Precisa surgir integrado nas transformações urbanas do capitalismo e direito à cidade, temática trazida, designadamente, por David Harvey (2014) a partir da relação do capitalismo e do urbanismo, salientando igualmente que as transformações não se dão unicamente nível da infraestrutura, mas igualmente na transformação dos modos de vida. O autor cita o exemplo da suburbanização nos Estados Unidos que contribuiu para esvaziar o centro das cidades.

Para melhor compreender o conceito de direito à cidade é necessário entendê-lo como polissêmico, sabendo-se que vários autores têm debatido a temática em múltiplas asserções, incluindo a perspectiva da reivindicação por direitos civis, como acesso à água, moradia, educação e saúde, por vez, na perspectiva da reivindicação dos espaços da cidade e de modos de coexistência comunitária. No debate que Harvey realiza, ele integra as questões da urbanização e capitalismo, reforçando que a urbanização foi algum tipo de fenômeno de classe, com os excedentes extraídos para poucos privilegiados. Deste modo, o direito à cidade surge como um direito de transformação e uma proposição política, ao requisitar estar no debate sobre a reivindicação por algum tipo de poder na configuração sobre os processos de urbanização. Sobre o direito à cidade, o autor afirma que é:

muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização (Harvey, 2014, p. 28).

Assim sendo, a análise da temática da mobilidade deve igualmente incluir um debate sobre a cidade que queremos para as pessoas, com propostas que têm avançado no sentido de um urbanismo ciclável e caminhável, que retire lugar do automóvel individual motorizado, reativando a dimensão humana das cidades, esqueci-

da e negligenciada durante décadas, devolvendo-as às pessoas. Um dos autores mais citados na temática da mobilidade e da cidade para as pessoas é Jan Gehl (2013), que critica arquitetos e planejadores modernistas que têm atuado desde a década de 1960, contribuindo para o que ele denominou como a morte das cidades:

Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis (Gehl, 2013, p. 3).

Gehl (2013) defende ser necessário diminuir o espaço público destinado aos carros, tendo em conta que cerca de 70% do espaço urbano é destinado à circulação de automóveis individuais, e aumentando concomitantemente as condições de circulação das pessoas, nomeadamente a pé e em bicicleta. Tais ações reduziriam vertiginosamente o ruído e emissão de gases nocivos ao meio ambiente e saúde humana, aumentando as áreas verdes e redução de acidentes, recuperando igualmente as funções sociais e culturais do espaço urbano, como local de encontro, fórum social e de concretização dos desafios da sustentabilidade, invertendo a forma como planejamos e construímos as nossas cidades nas últimas décadas. Ou, como analisa Tampieri (2020), a bicicleta no meio urbano não é somente uma materialização de uma agenda ambiental pré-definida, mas uma alternativa real para a mobilidade urbana para termos cidades mais sustentáveis e justas, sobretudo para a população de mais baixa renda.

Na década de 1960, em plena expansão econômica pós-II Guerra, as cidades foram invadidas por carros (Gorz, 1973). A cidade que, em muitos outros elementos já se apresenta hostil, disputada e violenta, sobretudo para grupos mais vulneráveis, é ainda ocupada por milhares de carros e vias motorizadas (De Alvarenga; Bonini; Prados, 2019; Troncoso et al., 2018; Cox, 2015). Em resposta, pesquisadores e gestores públicos começam a discutir como devolver as cidades para as pessoas, intervindo na regulação do trânsito, na infraestrutura e no espaço urbano.

Segundo Gehl (2013, p.6), no séc. XXI “podemos perceber os contornos dos vários e novos desafios globais que salientam a importância de uma preocupação muito mais focalizada na dimensão humana. A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente”. Para o autor, os quatro “objetivos-chave – cidades com vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde – podem ser imensamente reforçados pelo aumento com pedestres, ciclistas e com a vida na cidade em geral” (Gehl, 2013, p. 7).

Nessa sequência, a cidade sustentável acaba se fortalecendo por meio de um sistema de transporte que privilegie a mobilidade verde, com deslocamentos a pé, de bicicleta ou por transporte público. A sustentabilidade se reflete igualmente na atração pelos sistemas de transporte público após os usuários de sentirem confortáveis caminhando, indo de bicicleta ou a partir de ônibus, trens e veículos leves sobre trilhos. Por outro lado, a mudança do paradigma da mobilidade contribui para inverter o rápido crescimento dos problemas de saúde pública da população sedentária. Para tal, precisamos investir no planejamento e em infraestruturas que privilegiem a dimensão humana das cidades. O autor dá o exemplo de Copenhague, afirmando que o desenvolvimento de uma cultura do “uso da bicicleta é um resultado de anos de trabalho de estímulo às pessoas”, intervindo igualmente na rede viária de modo a criar condições para o tráfego de bicicletas (Gehl, 2013, p. 10). Prosseguindo, afirma:

À medida que melhoraram as condições para os ciclistas, surge uma nova cultura da bicicleta. Crianças e idosos, homens e mulheres de negócios e estudantes, pais com crianças pequenas, prefeitos e realeza, todos andam de bicicleta. Andar de bicicleta tornou-se a forma de se locomover na cidade. É mais rápido e mais barato que outras opções de transporte, é mais saudável e é bom para o meio ambiente (Gehl, 2013, p. 11).

Em oposição a isso, ocorre a hegemonia do automóvel, o cotidiano das cidades é marcado pela carrocracia (de Tróia, 2017). Reduzindo a faixa de pedestres, gerando ruído e poluição do ar, degradando o espaço urbano, portanto são muitas as manifestações da

presença do carro, para circular e estacionar. Marcelo de Tróí (2017) conceitualiza carrocracia como a naturalização dos carros enquanto paisagem territorial e urbana, assim como um sistema de locomoção capitalista a partir da qual se cria um regime que vai gerar diferenciações radicais nos sujeitos da cidade, nos territórios, e nos próprios automobilistas, em nosso inconsciente e subjetividades.

No Brasil, a hegemonia do carro é tanta desde a década de 1920 que o então presidente Washington Luís (1926-1930) cunhou uma frase icônica “governar é abrir estradas”. A reverberação dessa política levou o país a ter um dos maiores parques industriais automotivos do mundo desde os anos 1970 e, por suposto, que a reforma das cidades brasileiras passou a disponibilizar infraestruturas urbanas que suportassem o aumento da circulação dos automóveis individuais nas cidades.

Segundo o IBGE (2022), o crescimento do número de carros tem evoluído tão rapidamente que, em 2006, o país possuía 27.700.608 automóveis individuais entre um total de 45.029.257 veículos e em 2022 esses números se fixavam em 60.459.290 automóveis individuais entre os 115.116.532 veículos. Um dos eixos de avanço econômico do país na primeira década do século XXI foi a política de incentivos a indústria automobilística e, novamente no início do terceiro mandato do atual presidente, houve outros incentivos ao aquecimento da indústria automobilística como forma de dinamizar a economia nacional através da geração de emprego e renda (Lucena, 2023).

Transição para a cidade ciclável

O uso da bicicleta é o transporte mais sustentável, porém, em muitas cidades somente nas últimas décadas é que planejadores de transportes e acadêmicos consideraram efetivamente a bicicleta como modo de transporte. A transformação iniciou-se na década de 1970, consolidando-se na década seguinte com o sucesso das políticas e infraestruturas de ciclomobilidade em cidades de países do Norte da Europa, mas também dos Estados Unidos e Austrália.

Na análise de Pucher e Ralph Buehler (2017), o crescimento foi mais expressivo em Paris, Londres e Viena, cidades sem uma cultura

histórica ligada ao uso da bicicleta, mas também em cidades como Sevilha, Barcelona, Bogotá, Buenos Aires e Portland. Enquanto isso, cidades que tinha essa cultura ligada à bicicleta, como Amsterdã e Copenhague, tiveram um acréscimo do número de ciclistas. Para os autores, a utilização da bicicleta pode ainda melhorar por conta das bicicletas partilhadas, aumentando a oferta de bicicletas, a flexibilidade dos percursos e o acesso modal ao transporte público, por exemplo, transportando a bicicleta no ônibus, trens urbanos e barcos que fazem transportes entre cidades. Outro incentivo ao uso da bicicleta pode vir das bicicletas elétricas, requerendo planejar os pontos e modalidades de carregamento e como o ciclista as podem usar, podendo ser uma alternativa ao carro, chegando a percursos mais longos com baixo esforço físico.

Importa observar como a cidade se transforma para dar lugar ao predomínio de um veículo, que muitas vezes se apresenta como modal, na medida em que pode ser usada complementando os modais ônibus, trem e embarcações náuticas, como no caso do município de Niterói/RJ. As opções de mobilidade dependem da liderança das cidades e das políticas nacionais, porém, comportam igualmente uma dimensão de cidadania importante, tanto por ser daí que surgem novas demandas e por ser o cidadão que na prática se movimenta. Cidades como as dos Países Baixos internalizaram o uso da bicicleta como elemento de identidade cultural, optando por reduzir o uso do carro, porém, em outras culturas, o carro é ainda associado a estatuto social.

A temática da mobilidade ciclável vem assim assumindo relevância por conta de fatores como o tempo de espera no trânsito, a poluição, o impacto na saúde e qualidade de vida dos moradores e de forma geral, de quem necessita se deslocar, bem como ser um veículo de baixo custo de deslocamento (Gonzalo-Orden et al., 2014). Embora o tema nem sempre venha sendo observado nessa perspectiva, não podemos ignorar a possível relação entre o uso da bicicleta nas cidades e as preocupações ambientais, energéticas e climáticas, designadamente a partir dos alertas da Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, posteriormente, a Conferência do Rio de Janeiro de 1992, a assinatura do Protocolo de Quioto em 1997 e as sucessivas conferências das partes já realizadas a partir de

então (Pontes e Figueiredo, 2022; Banco Interamericano de Desenvolvimento e Ministério do Desenvolvimento Regional, 2021).

Os exemplos de várias cidades que implementaram a sua política de mobilidade mostram a interseção de meios de transporte e as necessidades diferenciadas de infraestrutura. Apesar dos avanços registrados nas décadas anteriores, é a partir da década de 2000 e 2010 que as políticas de mobilidade suave se consolidam. Em 2011, a União Europeia, através do LIVRO BRANCO. *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos* reconhecia que “As cidades são, sobretudo penalizadas pelos engarrafamentos, a má qualidade do ar e o ruído”, e que é nas cidades que “a passagem a meios de transporte mais ecológicos é facilitada pelas menores distâncias a percorrer e pela maior densidade populacional”, uma vez que “Há mais escolha de transportes públicos e pode-se optar por circular de bicicleta ou a pé” (Comissão Europeia, 2011, p.9). O documento advogava a necessidade de sensibilização para comportamentos mais sustentáveis e para a existência de alternativas ao transporte individual convencional, propondo a redução do uso do automóvel, a opção pela bicicleta ou andar a pé, a partilha de automóvel e a construção de parques de estacionamento periféricos (Comissão Europeia, 2011, p.28).

Nesse contexto da importância das alternativas ao transporte individual, Cox (2015) problematiza a bicicleta como um veículo no patamar de uma tecnologia que requer espaço para seu uso. Uma ação cuja conjugação do objeto com a política pressupõe a existência do ciclista, e então as políticas urbanas devem ser pensadas e executadas para dar apoio e suporte para as pessoas, portanto, uma política de mobilidade ativa implica numa política inclusiva no espaço urbano. Em alguns países o número de ciclistas pode ser pequeno, porém, o uso da bicicleta repercute na identidade e sentido de pertença, podendo acontecer em contextos que o número de ciclistas é tão reduzido que todos se conhecem e se unem por esse sentido coletivo, o qual oferece solidariedade, segurança e proteção.

Mais recentemente, o debate sobre a transição ecológica e de saúde pública, associados às crises climática e sanitária decorren-

te da Covid-19 e ao fato de os transportes públicos urbanos terem parado ou funcionado com restrições, alargaram a atenção sobre o uso da bicicleta, buscando reduzir a emissão de gases do efeito estufa e oferecer melhor qualidade de vida. Entretanto, são várias as cidades em que a transformação vem ocorrendo como perspectiva da resposta à mudança climática e descarbonização, e em que a situação de pandemia por Covid-19 forçou a experimentar, mas com resultados positivos para o meio ambiente e para quem faz uso da bicicleta.

Como afirma Barbarossa, (2020), a Covid-19 levou os governos a reconsiderarem a relação entre mobilidade, espaço urbano e saúde de modo a assegurar o necessário distanciamento social nas deslocamentos. Em resultado, aumentou o número de cidades globalmente envolvidas na transformação da mobilidade por meio de novos modelos de transporte sustentável. As cidades tiveram que se apresentar na linha da frente não apenas na resposta à crise sanitária, mas igualmente na crise de mobilidade daí decorrente. Em consequência, comprometidas com a resposta sanitária, as cidades não deixaram de implementar novas estratégias, ações e ferramentas de planejamento que ao mesmo tempo garantissem a mobilidade e o compromisso com o direito à cidade em contexto de restrições.

No Brasil, a definição política da mobilidade urbana surgia na década de 1990, ainda vinculada ao Código de Trânsito Brasileiro, cuja revisão de 1997 reconhece a bicicleta como elemento estratégico da mobilidade urbana, entretanto a integração no planejamento foi pontual. O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) refere pontualmente a temática da mobilidade, afirmando pelo inciso IV do Art. 3º, referente às competências da União, que deve “instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público”. Os avanços legislativos foram lentos, surgindo em resultado das transformações urbanas, da crescente demanda pelo uso ciclável da cidade, da temática climática e do exemplo internacional.

Ainda assim, é necessário salientar que à semelhança do que vinha acontecendo em outros países, fatores como a abertura econômica dos anos 1990 impulsionaram o mercado brasileiro da bi-

cicleta, de tal modo que a frota de bicicletas no Brasil nos anos 2000 era de 45 milhões, expandindo igualmente a sua utilização e a malha cicloviária (Banco Interamericano de Desenvolvimento e Ministério do Desenvolvimento Regional, 2021). Dados recentes indicam que a malha de ciclovias nas capitais cresceu somente 4% entre junho de 2022 e o mesmo mês de 2023, somando as 26 capitais e Brasília, 4.365 quilômetros de estruturas cicloviárias, segundo levantamento da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike (2023). No ranking destacam-se nas cinco primeiras posições, em face dos quilômetros em ciclovias e ciclofaixas, as cidades de São Paulo (689,1 km), Brasília (636,89 km), Rio de Janeiro (487 km), Fortaleza (419,2 km) e Salvador (306,64 km).

Em 2012, foi aprovada a Política Nacional de Mobilidade Urbana através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, apresentando-se como instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (Brasil, 2012). O seu artigo 2º define o objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que é o de “contribuir para o acesso universal à cidade” bem como o fomento e a concretização das condições “para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”. Temos assim mais do que uma definição dos meios de transporte, uma atenção da política sobre o acesso à cidade e sobre o desenvolvimento urbano, cabendo a gestão e coordenação do dispositivo ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, definindo os modos de transporte urbano, a tipologia dos serviços e as infraestruturas de mobilidade.

A Lei fornece segurança jurídica para que os municípios adotem as medidas necessárias face à sua especificidade e enquadrem os respectivos investimentos e planejamento urbano. Segundo o parágrafo § 1º, do inciso XI, do artigo 24º, os municípios ficam obrigados a elaborar e aprovar o seu Plano de Mobilidade Urbana. Cabe ressaltar que, nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o mesmo artigo 24º, no parágrafo § 2º, III, estabelece que, “o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco

no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente”.

Outra questão importante diz respeito aos prazos para a elaboração pelos municípios dos Planos de Mobilidade Urbana. Foi anunciado recentemente que a obrigação das cidades elaborarem os seus será adiada. A Medida Provisória 1.179/2023, de 7 de julho de 2023, altera a Lei 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, alargando os prazos de conclusão dos Planos. Os municípios com mais de 250 mil habitantes terão até 12 de abril de 2024 para finalizar os Planos e até 12 de abril de 2025 os municípios com até 250 mil habitantes.

Dentro da questão da mobilidade nas cidades, o tema que estamos trazendo diz respeito ao crescente uso da bicicleta em percursos curtos. Sobre o tema várias pesquisas apontam as vantagens do uso da bicicleta que importa evidenciar. Por exemplo, o documento Mobilidade por Bicicleta, do Banco Interamericano de Desenvolvimento e Ministério do Desenvolvimento Regional (2021, p.40) destaca: a redução de congestionamentos, a maior rapidez e flexibilidade em viagens curtas, o estímulo ao desenvolvimento econômico, a melhora da qualidade de vida, a economia na saúde pública, a redução nos custos do cidadão, a liberação de mais espaços públicos, a maior equidade e acessibilidade a atividades e serviços, o fato de a energia motriz ser do próprio ciclista, a melhoria da qualidade do ar, o aumento da intermodalidade e o acesso ao transporte de média e alta capacidade.

O uso da bicicleta não está isento de riscos e a mídia nacional tem dado destaque a vários acidentes, por vezes por perda de vidas. Também a literatura aborda o tema, salientando que, nas últimas décadas, a vulnerabilidade dos ciclistas tem ganhado atenção por conta de acidentes fatais no choque com carros, geralmente em cruzamentos em que interceptam várias formas de mobilidade (Cantisani; Moretti; Barbosa, 2019). O tema tem uma importância tão grande a nível internacional que a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou, em 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”, que volta a se repetir por iniciativa da Organização Mundial

da Saúde através da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030.

Políticas públicas de ciclomobilidade em capitais do Nordeste

A análise que a seguir realizamos mostra a política e os planos das cidades em estudo, podendo constituir um interessante material discursivo. Procuramos não trazer apenas os objetivos e caracterização geral, sempre que possível, adicionamos informação dos órgãos e dos movimentos ambientalistas, de ciclomobilidade ou vinculados a empresas e fundações. Para efeitos de síntese, a análise das políticas municipais acontece a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), ainda que possam existir anteriormente experiências municipais, mas que nos casos trazidos não foram bem-sucedidas e/ou não há maiores informações nos documentos oficiais sobre as análises de tais experiências.

Sobre a política nacional e a interseção com as políticas municipais, importa dar atenção às suas diretrizes, no referente à integração das políticas de mobilidade com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, a prioridade aos modos de transportes não motorizados aos serviços de transporte público, com necessária integração entre os modos e serviços de transporte urbano. Por outro lado, interligando com a política ambiental, as políticas de mobilidade devem atuar na mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, assim como incentivar ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, e priorizar projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

É como base nestas diretrizes e nos objetivos da política nacional que as cidades com população acima de 20 mil habitantes ou que fazem parte de Regiões Metropolitanas devem elaborar os seus planos de mobilidade urbana. De 2012 para cá, os avanços têm sido lentos na maioria das cidades brasileiras, incluindo o capítulo do planejamento. O Quadro 1 mostra como estão as

políticas e planos nas quatro capitais que estamos analisando. O quadro está organizado em função do número de habitantes das cidades analisadas.

Quadro 1 - Políticas e planos de mobilidade em 4 capitais do Nordeste.

Cidade	População	Ano	Política	Plano	Vias cicláveis (kms)
Fortaleza	2.428.678	2014	Lei nº 10.303, de 23 de dezembro - institui a Política de Transporte Cicloviário e o PDGI.	Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza (PDCI), 2015	419,2 kms
Recife	1.488.920	2021	Lei Municipal nº 18.887, de 29 de dezembro - define a Política Municipal de Mobilidade Urbana e institui o Plano de Mobilidade Urbana.	O Plano é instituído pela mesma Lei, o documento final encontra-se em elaboração.	174 kms
João Pessoa	833.932	2022	Lei nº 14.657, de 7 de novembro - institui a Lei de Incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte.	Lei nº145.515, de 25 de maio - dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana	101,04 kms
Natal	751.300	2021	Lei nº 7.267 de 16 de dezembro - institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso de Bicicletas.	Decreto nº 12.540, de 14 de junho de 2022, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.	90 kms

Fonte: elaboração própria a partir do IBGE (2023), leis municipais e Aliança Bike (2023).

Como apresentado no quadro acima, a cidade de Fortaleza tem se destacado na construção de cicloestruturas, o que a coloca em destaque nacional no que tange a estratégias municipais visando promover a ciclomobilidade local, como veremos a seguir.

Mobilidade ciclável em Fortaleza

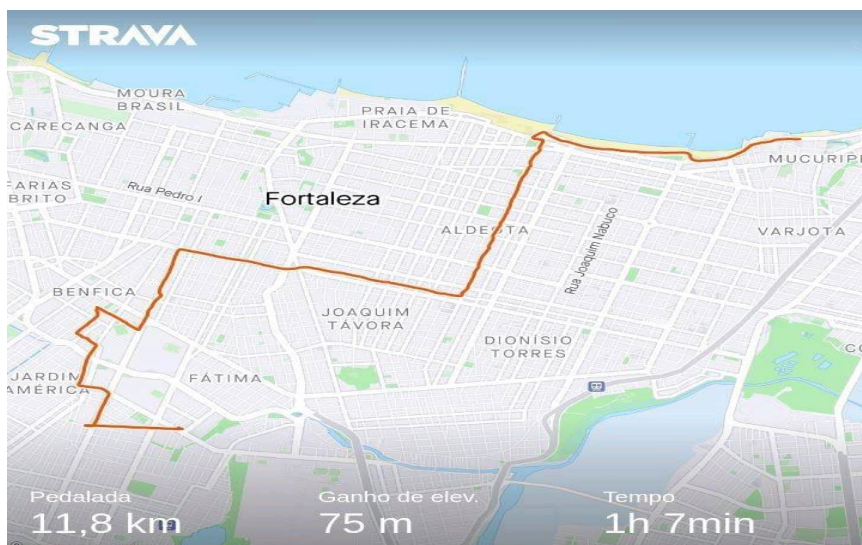
Fortaleza, com a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a dar atenção à crise da mobilidade urbana e metropolitana e à necessidade de prover condições de acessibilidade as zonas de interesse coletivo, aliada igualmente à resposta a oferta de transporte público de melhor qualidade. Em âmbito Municipal, a cidade já possuía a Lei nº 9701, de 24 de setembro de 2010, que dispõe sobre a criação do sistema cicloviário municipal. O avanço aconteceu, em 2014, com a aprovação da Lei nº 10.303, de 23 de dezembro, que institui a Política de Transporte Cicloviário e o Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Fortaleza (PDCI) (Prefeitura de Fortaleza, 2014).

A Lei aprova a Política e o Plano, sendo que ambos apontando para a promoção das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, visando “oferecer à população o modal cicloviário como opção efetiva de transporte e mobilidade urbana para atendimento das demandas de deslocamento no espaço urbano, em condições de segurança e conforto” (art. 2º). Entre os objetivos destaca-se, por um lado, estimular o uso da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual e como complemento do transporte coletivo, assim como a construção do espaço viário e infraestrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas. Por outro lado, os objetivos dão prioridade aos meios de transporte coletivos e não motorizados, a organizar a circulação cicloviária, e reduzir a poluição atmosférica e sonora, bem como o congestionamento das vias públicas (artigo 3º).

O Plano previa, para além das faixas cicláveis exclusivas, bicicletários destinados ao estacionamento de bicicletas com controle de acesso, paraciclo destinado ao estacionamento e guarda de bicicletas, calçadas compartilhadas com os pedestres e áreas urbanas compostas por vias em que o limite de velocidade é 30km/h. Na sequência da política e plano, ainda em 2014, a Prefeitura deu início ao projeto Bicicletar, uma parceria com a Unimed Fortaleza e a empresa Serttel. O projeto ganhou em 2018 o prêmio de cidade mais inspiradora em compartilhamento de bicicletas do Brasil. O projeto

tem como objetivo oferecer uma opção sustentável de transporte não poluente para moradores, através de bicicletas colocadas em pontos estratégicos da cidade. A pensar em um público mais jovem, a iniciativa oferece igualmente um Mini Bicicletar no sistema de bicicletas compartilhadas, oferecendo às crianças uma oportunidade de aprendizagem e diversão sustentável e não poluente.

Foto 1 - Deslocamento da rodoviária à beira-mar totalmente em cicloestruturas.



Fonte: Autores (2023).

Em resultado, Fortaleza possui atualmente 419,2 km de vias cicláveis, com 192 estações do Bicicletar. Ao mostrar interesse em reforçar a proposta de ciclomobilidade em Fortaleza, já este ano a cidade foi selecionada para novo programa da Bloomberg no âmbito da *Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure (BICI)*, que selecionou 10 cidades com as propostas mais ambiciosas e inovadoras para melhorar a infraestrutura ciclovitária. Fortaleza também foi a única cidade brasileira selecionada, prevendo-se o investimento de 1 milhão de dólares construindo mais 180 quilômetros de ciclofaixas (Prefeitura de Fortaleza, 2023).

Mobilidade ciclável em Recife

Quanto ao município de Recife, ainda que a Política Municipal de Mobilidade Urbana seja de 2021, a administração municipal elaborou em 2011 o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade, que chegou a receber várias emendas na Câmara de Vereadores, mas acabou sendo retirado. Lembrando que as diretrizes da política nacional foram publicadas em 2012, no que era necessário mais informação e uma visão integradora. Por sua vez, em 2014 o município do Recife passa a integrar o Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife (Prefeitura do Recife, 2021).

A implementação do Plano Metropolitano tem sido demorada, porém, tem uma cota parte de colocação do tema no município de Recife e beneficia da participação de importantes movimentos sociais, com destaque para a Ameciclo – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife. Como referido, em 2021, através da Lei Municipal nº 18.887, de 29 de dezembro, fica definida a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) e é instituído o Plano de Mobilidade Urbana. Segundo dados da Aliança Bike (2023), Recife era, em 2022, a sétima capital brasileira em ciclofaixas e ciclovias, e a terceira das capitais do Nordeste, com 174,3 quilômetros.

O artigo 2º da citada Lei informa que a “Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento de desenvolvimento urbano e tem como objeto a orientação das ações do Poder Público Municipal e da sua representatividade metropolitana, nos temas relativos aos deslocamentos de pessoas e bens na cidade”. Por sua vez, o artigo 2º afirma que a PMMU “tem como objetivo geral promover o acesso amplo, seguro, eficiente, sustentável, resiliente e democrático à cidade, por meio do planejamento, da organização, da sistematização da operação e da fiscalização do Sistema de Mobilidade Urbana, e da regulação dos serviços de mobilidade urbana”. O artigo 7º destaca as diretrizes norteadoras da política, de que destacamos uma preocupação com a segurança de pedestres e ciclistas, melhoria dos sistemas de mobilidade, transformação para a mobilidade sustentável, modernidade da gestão da mobilidade, aumento da resiliência dos sistemas de mobilidade urbana, prioridade das ações voltadas para os deslocamentos não motoriza-

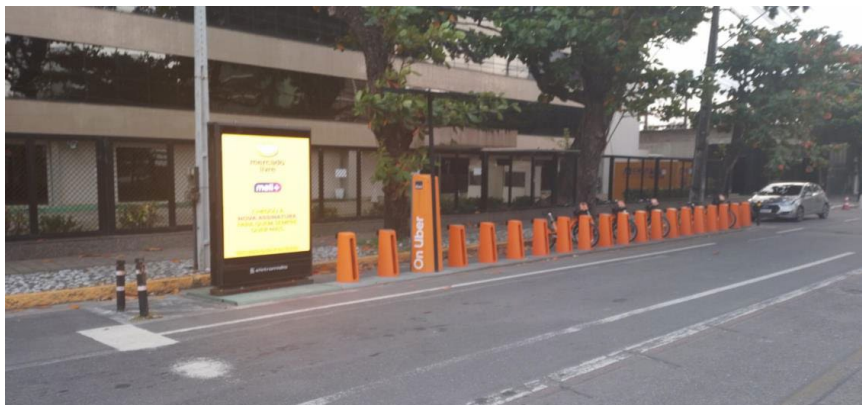
dos e das ações voltadas para o transporte público sobre o transporte individual.

O Plano de Mobilidade Urbana do Recife (MobilidadeRECI-FE) encontra-se na fase final de elaboração pela Prefeitura, por meio do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (órgão da gestão municipal vinculado à Secretaria de Política Urbana e Licenciamento) e da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife. Foi já realizado o diagnóstico, organizados os dados e analisadas as contribuições da sociedade civil, encontrando-se na fase de prognóstico, que previa elaboração de cenários futuros. Está ainda faltando a etapa de conclusão, com a inclusão das determinantes políticas de planejamento da mobilidade e o desenvolvimento de propostas.

Apesar do destaque que os movimentos sociais têm nas lutas urbanas pelo direito à cidade (Harvey, 2014), não é nosso objetivo aprofundar as controvérsias com políticas e planos das capitais selecionadas. Ainda assim, no caso de Recife, não deixamos de dar conta de duas iniciativas marcadas pela mobilização da sociedade civil. A primeira é a “Carta do Recife pela Mobilidade, Direito à Cidade e Justiça Climática”, resultante dos seminários preparatórios e da plenária da Conferência Popular pelo Direito à Cidade, realizada em maio de 2022 em vários bairros da cidade, em uma organização da Ameciclo.

A Conferência aconteceu em um contexto em que a cidade e a região metropolitana sentiram os efeitos das mudanças climáticas, com inundações que provocaram vítimas. Nessa sequência, a Carta critica os investimentos do passado e do presente, designadamente para a mobilidade por automóvel, pressionando “para que sejam diretamente aplicados na mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte coletivo (Carta do Recife pela Mobilidade, Direito à Cidade e Justiça Climática, 2022).

Foto 2 - Recife tem investido nas bicicletas na modalidade compartilhadas.



Fonte: Autores (2023).

Integrando as diretrizes da Carta anterior, a segunda iniciativa foi marcada pelo processo eleitoral de 2022, para o qual foi organizada a campanha Mobilidade Sustentável nas eleições, cuja face mais visível foi a Carta Compromisso Mobilidade Sustentável em Pernambuco 2022 proposta aos candidatos estaduais. Ainda que liderada pela Ameciclo, através da campanha Bicicleta na Boca do Povo, a Carta junta a campanha Mobilidade Sustentável nas Eleições 2022, realizada pela Cidadeapé, Associação G-14, IDEC, Redes Vidas Ativas e União de Ciclistas do Brasil.

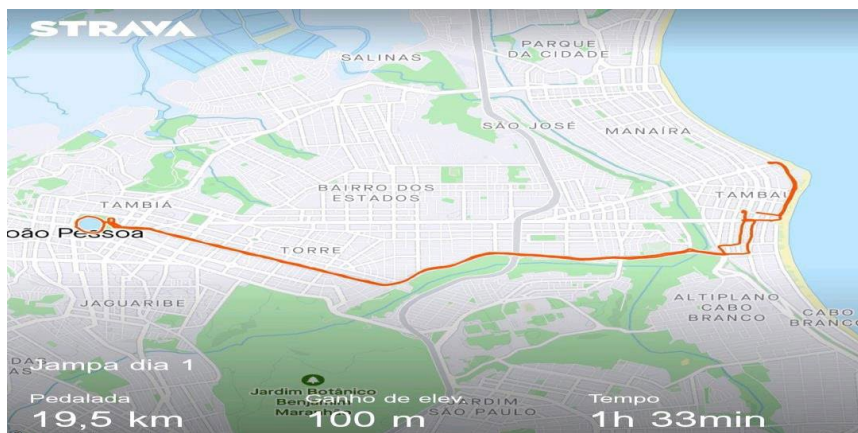
O documento apresenta críticas ao atual modelo, afirmando que “realiza imensas e onerosas obras públicas que não atendem às reais necessidades da maioria das pessoas, acentuando as desigualdades sociais” (Ameciclo, 2022). Defendendo que, “para a efetivação do direito à cidade, a mobilidade precisa ser inclusiva, democrática e acessível, dando à população a possibilidade de usufruírem dos seus direitos ao lazer, ao trabalho, à saúde e à educação”.

O destaque a estas iniciativas resulta da constatação de que no município de Fortaleza a ciclomobilidade é uma prioridade dos órgãos, ao passo que no Recife os órgãos apresentam alguma relutância e são os movimentos sociais a defender formas de mobilidade não motorizadas, assim como maior integração dos modos de mobilidade e maior atenção à bicicleta igualmente na perspectiva de redução de desigualdades e degradação ambiental.

Mobilidade ciclável em João Pessoa

Oportunamente, analisamos a política de mobilidade em João Pessoa, apontando para o particular da mobilidade ciclável se integrar atualmente nos debates sobre a política urbana do município. Em termos de avanços, a Lei nº145.515, de 25 de maio de 2022, dispõe sobre Plano de Mobilidade Urbana do município, com definição do que se espera dele, não sendo ainda uma elaboração do Plano. A política tem sido discutida na Câmara de Vereadores, à qual foram sendo submetidas várias propostas. O vereador Tarcísio Jardim (Patriotas), que, em data de 25 de março de 2021, apresentou o projeto de lei nº 245/2021, que institui a Política Municipal de Mobilidade por Bicicletas e dá outras providências, sofrendo emendas na Câmara Municipal.

Foto 3 - Deslocamento do centro às praias urbanas de João Pessoa, totalmente através de cicloestruturas.



Fonte: Autores (2023).

A 12 de abril de 2021, o vereador Marcos Alexandre de Oliveira Lima Sobreira (MDB) submete à Câmara Municipal outro projeto lei que defende a “obrigatoriedade de implantação de bicicletários em locais de grande fluxo público no município de João Pessoa”. Entretanto, com data de 20 de setembro de 2022, surge aprovado pela Câmara Municipal de João Pessoa o Projeto de Lei Ordinária nº 954/2022, de autoria do vereador Guga (PP), que institui a Lei de Incentivo ao uso e à inserção da bicicleta como meio de transporte e de proteção e respeito aos ciclistas no Município. Ao ser sancio-

nado, o projeto apresentado tomou a designação de Lei nº 14.657, de 07 de novembro de 2022.

No referente à Lei nº145.515, de 25 de maio de 2022, que dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa, o parágrafo único do artigo 2º afirma que o Plano:

tem por finalidade orientar as ações do Município de João Pessoa no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras da mobilidade da população em geral (Prefeitura de João Pessoa, 2022).

Entretanto, a temática da mobilidade urbana na cidade tem ganhado visibilidade não apenas nos planos setoriais, mas igualmente na discussão do Plano Diretor da cidade, com ativo debate no ano 2022. O que parece mais se evidenciar é que a política nasce da atividade da Câmara e da aprovação posterior do prefeito, assim como a inserção da bicicleta no contexto urbano, incentivando o seu uso e fazendo interface com o transporte público.

Mobilidade ciclável em Natal

Na análise das quatro capitais do Nordeste, terminamos com a política e plano do município de Natal, cuja prefeitura instituiu através da Lei nº 7.267 de 16 de dezembro de 2021 a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso de Bicicletas. O parágrafo único do artigo 1º afirma que “o incentivo ao uso de bicicleta como forma de mobilidade urbana visa priorizá-la como meio de transporte não motorizado e promover a melhoria do trânsito” (Prefeitura do Natal, 2021).

À semelhança das demais cidades analisadas, o município segue igualmente as diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, designadamente na afirmação do esforço que reduza o uso do automóvel nos trajetos de curta distância e no estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável, o que depois ramifica para outros objetivos, com destaque para aquele que aponta incentivar o associativismo entre ciclistas e usuários dessa modalidade de transportes.

Nem os objetivos, nem a prioridade de aplicação da Lei aprofundam a aplicação concreta da política, pois são apenas identificadas 3 medidas tendo em vista a sua implementação: “Promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, a fim de melhorar as condições para o seu deslocamento em segurança”, “Integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente” e “Promoção de campanhas educativas voltadas para o uso de bicicletas” (Prefeitura do Natal, 2021).

Natal é um município que os ciclistas se têm posicionado em face de alguns problemas da cidade, entrando em discordância com a Prefeitura. Em um dos episódios, ocorrido em dezembro de 2021, os ciclistas reagiram quando a Prefeitura colocou uma árvore de Natal em espaço destinado à ciclovia, no bairro de Ponta Negra, problema denunciado pela Associação de Ciclistas do Rio Grande do Norte (ACIRN), que repercutiu em outras organizações e na mídia. Como forma de protesto, mais de 100 ciclistas realizaram um pedalaço e denunciando a violência no trânsito e as tímidas ações oficiais no sentido de conter tais ocorridos.

Foto 4 - Árvore para festejos de Natal sendo montada em cima da ciclovia.



Fonte: Autores (2022).

Em episódio mais recente, também pela voz da ACIRN, os ciclistas contestaram a construção de uma trincheira semelhante a um túnel no cruzamento de duas importantes avenidas da cidade, argumentando que a “obra é agressiva e vai no caminho contrário do que vem sendo realizado nas capitais vizinhas, como João Pessoa e Fortaleza, que têm priorizado a construção de ciclovias e ciclofaixas para incentivar o uso da bicicleta na cidade” (Lopes, 2023). A polêmica da trincheira levou o vereador Daniel Valença (PT) a mover uma Ação Popular contra a prefeitura e que foi contestada pela mesma, pelo que as divergências entre o órgão e os ciclistas não está encerrada e a que se adicionar a intenção da prefeitura em ameaçar multar os ciclistas que circulem na calçada.

O Plano de Mobilidade foi instituído pelo Decreto nº 12.540, de 14 de junho de 2022, mas ao que indica, o documento de planejamento se encontra na fase de elaboração final, sendo conhecido o Relatório Técnico do Plano de Mobilidade Urbana do Município do Natal, que podemos traduzir como sendo um documento de diagnóstico. Do artigo 5º, inciso 1, item III, destacam-se várias medidas presentes no Plano no sentido de expandir a rede e equipamentos cicloviários, incluindo as ações estratégicas a expansão de ciclovias e ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e chuveiros, abertura da gestão dos equipamentos à iniciativa privada, promoção do cicloturismo, do compartilhamento de bicicletas e incentivo à intermodalidade entre transporte coletivo de passageiros e a bicicleta.

Sobre o Plano importa recuar um pouco. O Relatório Técnico do Plano de Mobilidade dá conta de que em maio de 2011 foi lançado o Plano Cicloviário do Natal, contratado, em 2008, pela Prefeitura Municipal de Natal à Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos (COPPETEC), da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Segundo Baesse (2019), o Plano chegou a ser terminado após alguns impasses, porém, nunca foi apresentado publicamente e não foi colocado ao escrutínio e participação pública durante a sua elaboração. Tampouco foi considerado quando da publicação da política federal, vindo a ser lançado o processo licitatório para a contratar uma empresa para elaborar o novo Plano de Mobilidade.

Considerações finais

A integração da cidade ciclável na política urbana brasileira vem dando passos lentos e com intensidade marcada, muitas vezes, pela vontade de quem detém o poder público no momento. As grandes cidades buscam seguir o exemplo de capitais mundiais, onde a bicicleta ganha espaço no sentido da inclusão social, da integração modal e do enfrentamento da crise climática. Apesar de heranças anteriores, o impulso no país deu-se a partir de 2012, com a publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, obrigando os municípios com mais de 20 mil habitantes a realizar o planejamento no referente à mobilidade para que possam ter acesso a fundos federais. Deu-se, a partir daí, o incentivo no sentido de promover a mobilidade ativa através de veículos não motorizados, um objetivo que acaba alinhado com o enfrentamento da crise climática e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

A análise das políticas e planos de quatro capitais do Nordeste permitiu observar diferentes estados de desenvolvimento das políticas públicas e das dinâmicas desses municípios. Não analisamos as dinâmicas metropolitanas, mas seria outro aspecto a considerar. Da análise realizada, destacamos diferentes aspectos que pontuam os avanços de cada uma das capitais. Fortaleza não só avançou primeiro, como se coloca desde o início a partir da Prefeitura, mas como articulações externas, dando prioridade à bicicleta na cidade, buscando promover articulações modais e a inclusão das periferias e comunidades sem meios para pagar por transporte individual ou coletivo.

Recife tem uma experiência Metropolitana, ainda assim o que mais se evidencia é o engajamento de grupos organizados da sociedade civil com a temática, mas também com os problemas de desigualdade, justiça climática e planejamento da cidade. Quanto a João Pessoa, foi possível observar importante dinâmica parlamentar sobre a temática da bicicleta. Natal é a cidade que, apesar de uma iniciativa anterior, tem avançado menos na concretização da política e revela opções antagônicas nas intenções da Prefeitura.

A temática necessita ser vista de forma transversal e perpassando igualmente várias políticas. O modelo de planejamento baseado na carrocracia, não é apenas dispendioso e gera mais impactos ao

ambiente das cidades e ao clima, é também excludente dos espaços da cidade e favorável à suburbanização para deslocando as residências para a periferia. O debate sobre a devolução da cidade para as pessoas, nos seus espaços verdes, culturais, caminháveis e cicláveis é igualmente um debate sobre reconstruir laços de vizinhança de um novo urbanismo. É mais, é priorizar espaços que promovem estilos de vida mais saudáveis. O desafio está em passar da política à prática, que parcerias e redes estabelecer, qual a dinâmica participativa, quais as opções tecnológicas e como queremos fazer uso das cidades.

Referências bibliográficas

ALIANÇA BIKE. **Ranking de Ciclovias e Ciclofaixas nas capitais brasileiras** (2023), 2023. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas/>. Acesso em: 25 jul.2023.

AMECICLO – ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE CICLISTAS DO RECIFE. **Carta Compromisso Mobilidade Sustentável em Pernambuco 2022**, 2022 Disponível em: <https://sites.google.com/ameciclo.org/mobilidadesustentavelpe>. Acesso em: 25 jul.2023.

ARAÚJO, L.; RODRIGUES, M. D. L. Modelos de análise das políticas públicas. **Sociologia, Problemas e Práticas**, (83), 2017, p. 11-35.

AROSTI, L. R.; DE ARRUDA, G. L. R. C. Cidades saudáveis, relação do modal cicloviário. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, 9(23), 2021.

AUGÉ, M. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Gedisa, 2009.

BAESSE, G. Elaboração do plano de mobilidade urbana em Natal/RN, Brasil. **Transporte y Territorio**, (20), 2019, p. 268-287.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO E MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Mobilidade por Bicicleta**, Brasília, Editora IABS, 2021.

BARBAROSSA, L. The post pandemic city: Challenges and opportunities for a non-motorized urban environment. An overview of Italian cases. **Sustainability**, 12(17), 2020, p. 7172.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 7 ago. 2023.

CANTISANI, G.; MORETTI, L.; BARBOSA, Y. A. Safety problems in urban cycling mobility: A quantitative risk analysis at urban intersections. **Safety**, 5(1), 2019, p.2-16.

CARTA DO RECIFE PELA MOBILIDADE, DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA CLIMÁTICA. Participantes dos eventos preparatórios do Recife para Conferência Popular

pelo Direito à Cidade, 2022. <https://drive.google.com/file/d/16KKu1N-FcDfohLoHNdw88bN5subCzj1PG/view>. Acesso em: 01 ago. 2023.

COMISSÃO EUROPEIA. Livro branco. Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos. Bruxelas, 2011. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>. Acesso em: 25 jul.2023.

COX, P. Cycling cultures and social theory. In P. Cox (Ed.). *Cycling cultures*. Chester: University of Chester Press, 2015, p. 14-42.

DE ALVARENGA, J. C. F.; BONINI, L. M. M.; PRADOS, R. M. N. Semiótica da cidade hostil. *Diálogos Interdisciplinares*, 8(4), 2019.

DE TRÓI, M. Carrocracia: Fluxo, desejo e diferenciação na cidade. *Revista Periodicus*, 1(8), 2017, p.270-298.

FARAH, M. F. S. Análise de políticas públicas no Brasil: de uma prática não nomeada à institucionalização do” campo de públicas”. *Revista de Administração Pública*, 50, 2016, p.959-979.

FISHMAN, E. Cycling as transport. *Transport Reviews*, 36(1), 2016, p.1-8.

FORTALEZA PREFEITURA. Fortaleza é selecionada para novo programa da Bloomberg e receberá 1 milhão de dólares para investir em ciclofaixas, 2jun.2023. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-e-selecionada-para-novo-programa-da-bloomberg-e-recebera-1-milhao-de-dolares-para-investir-em-ciclofaixas>. Acesso em: 25 jul.2023.

GEHL, J. *Cidades para as pessoas*. 2 ed., São Paulo, Perspectiva, 2013.

GORZ, A. A ideologia social do carro a moto. *ComCiência: revista eletrônica de jornalismo científico – Transportes*, set.-out. 1973, p. 1-6.

GONZALO-ORDEN, H.; LINARES, A.; VELASCO, L.; DIEZ, J. M.; ROJO, M. Bikeways and cycling urban mobility. *Procedia -Social and Behavioral Sciences*, 160, 2014, p.567-576.

HARVEY, D. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE. *Frota de veículos*, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 10 ago. 2023.

IBGE. *Censo. Panorama*, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

LUCENA, A. As medidas anunciadas pelo governo Lula para reduzir os preços de carros novos no País. *Carta Capital*, 2023. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/as-medidas-anunciadas-pelo-governo-lula-para-reduzir-os-precos-de-carros-novos-no-pais/>. Acesso em: 14 de ago. 2023.

PONTES, O. M.; FIGUEIREDO, F. F. Conferências internacionais sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentável: outro mundo é possível? *Holos*, 1(39), 2023, e12036.

LOPES, M. Ciclistas convocam protesto contra trincheira na esquina das Avenidas Salgado Filho com Alexandrino de Alencar. **Saiba Mais**, 3 maio 2023. Disponível em: <https://saibamais.jor.br/2023/05/ciclistas-convocam-protesto-contra-trincheira-na-esquina-das-avenidas-salgado-filho-com-alexandrino-de-alencar/>. Acesso em: 14 ago. 2023.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Plano Diretor Cicloviário Integrado**. Fortaleza, Secretaria de Infraestrutura Municipal, 2015. Disponível em: https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/images/pdf/PDCI_FORTALEZA.pdf Acesso em: 9 ago. 2023.

PREFEITURA DE JOÃO PESSOA. **Lei nº145.515, de 25 de maio de 2022**, dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa, 2022. Disponível em: <https://sapl.joaopessoa.pb.leg.br/norma/18937>. Acesso em: 10 ago. 2023.

PREFEITURA DO NATAL. **Lei n ° 7.267 de 16 de dezembro de 2021**, institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso de Bicicletas, 2021. Disponível em: https://www2.natal.rn.gov.br/anexos/publicacao/dom/dom_20211221_8313d12d60a21af6e37e477e5cd489d7.pdf. Acesso em: 14 ago. 2023.

PREFEITURA DO RECIFE. **Lei Municipal nº 18.887, de 29 de dezembro**, institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Recife, 2021. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/lei-ordinaria/2021/1889/18887/lei-ordinaria-n-18887-2021-defne-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-recife-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 14 ago. 2023.

PUCHER, J.; BUEHLER, R. Cycling towards a more sustainable transport future, **Transport Reviews**, 37:6, 2017, 689-694.

RODRIGUES, L. F. V.; MAIA, A. G.; CARVALHO, C. S. D. Políticas públicas e mobilidade urbana sustentável: análise comparativa entre Groningen e Campinas. **Cadernos Metrôpole**, 24, 2022, p.1143-1161.

SARTORI, A. Perfil do ciclista e cicloturista em Santa Catarina (Brasil): aspectos socioeconômicos e suas motivações para o uso da bicicleta. **Revista Turismo em Análise**, 32(1), 2021, p.40-58.

TAMPIERI, G. L. C. **Belo Horizonte, as bicicletas e a utopia como estratégia de luta: uma cicloviagem pela contínua busca para transição ciclável na capital mineira e um olhar sobre a experiência de Fortaleza**. Dissertação (Geografia), Universidade Federal de Minas Gerais, 2020. Disponível em https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/36116/1/Dissertac%CC%A7a%CC%83o_Guilherme%20Tampieri.pdf. Acesso em: 14 ago. 2023.

TRONCOSO, L. D. M.; PUTTINI, R. F.; GONÇALVES JUNIOR, L., & TORO-ARÉVALO, S. A. Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. **Movimento**, 24, 2018, 1015-1028.

WAGNER, L. Sobre o envelhecimento dos novos movimentos sociais na Alemanha Reflexões teóricas acerca de crise, paralisia e fim de um modelo exitoso. **Civitas-Revista de Ciências Sociais**, 2(1), 2002, p.29-53.

A circulação de mercadorias e o transporte aéreo de cargas na ALC de Tabatinga-AM

Luís Alberto Miranda Goveia¹

Introdução

A Área de Livre Comércio (ALC) de Tabatinga é um território em que o regime fiscal especial prevê a isenção de determinados impostos a fim de favorecer a circulação e o consumo de mercadorias nessa porção da fronteira amazônica (Brasil, 1989). Para que a circulação se realize são necessárias condições gerais de produção que permitam a realização da mercadoria. Nesse texto, objetiva-se analisar as condições gerais de produção em conexão direta com o processo de produção que viabilizem a circulação material na ALC de Tabatinga. No presente recorte, a análise restringiu-se ao mapeamento da rede aeroportuária da Amazônia que contribui para o transporte de mercadorias, identificando também seus principais fluxos de cargas, com origem-destino e quantidade de cargas movimentadas, considerando o período 2000-2019. Estes objetivos visam reconhecer o papel do transporte de cargas aéreas para o município de Tabatinga dentro do contexto amazônico e nacional.

O texto foi construído baseando-se no referencial teórico associado às principais categorias aqui utilizadas para compreensão da realidade. Considerando que Tabatinga está situada numa região de fronteira, com significativa integração com os territórios e populações vizinhas da Colômbia e Peru, fato que justificou a criação da Área de Livre Comércio, apoiamo-nos nas contribuições da professora Lia Osório Machado (2002; 2005) a respeito do conceito de zona de fronteira. Tratamos também com a categoria de circulação e o conceito de condições gerais de produção, indispensáveis para

1 Doutorando do PPGEO - Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ)/ Professor EBT Instituto Federal do Espírito Santo (IFES) - luis.goveia@ifes.edu.br - <https://orcid.org/0000-0003-1026-4782>

debater a importância das redes de transporte e seu papel na realização da mercadoria, sobretudo no contexto da ALC de Tabatinga. A discussão destes conceitos se deu, principalmente, à luz das contribuições de David Harvey (2005; 2013), Lojkin (1997), Sandra Lençioni (2021) e Regina Tunes (2019). Acrescenta-se ainda ao marco teórico adotado, as análises sobre a importância da infraestrutura aeroportuária e seu papel para a circulação de mercadorias entre diferentes territórios, em textos de autoria de Rogério Santos e Luiz Andrei pereira (2022) e Márcio Silveira e Diogo Quintanilha (2017).

Trata-se aqui de uma pesquisa exploratória de abordagem qualitativa, complementada com alguns dados quantitativos a fim de dimensionar a natureza dos processos aqui tratados. Dentre os procedimentos metodológicos adotados destaca-se a revisão bibliográfica, principalmente sobre o tema das condições gerais de produção, circulação de mercadorias e transporte aéreo. Foi realizada também a pesquisa documental sobre a legislação de criação da ALC, e a coleta e análise dos principais fluxos e movimentos de cargas no transporte aéreo brasileiro na base de dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e os dados das aquisições de mercadorias (valores e origens) da ALC de Tabatinga disponibilizada pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). Foram consultados também os estudos produzidos pelo IBGE (2021; 2020): *Redes e Fluxos do Território: Ligações Aéreas 2019-2020*, e a *Região de Influência das Cidades (REGIC 2018)*. Adotou-se como recorte temporal o período 2000-2019, devido compreender o máximo da ALC e à disponibilidade dos dados. Soma-se aos procedimentos elencados, a realização de um campo na cidade de Tabatinga com coleta de dados a partir da realização de entrevistas, tanto com o empresariado local² a fim de verificar os principais desafios na circulação de mercadorias, quanto com a gestão local da Azul Cargos, empresa que opera o transporte aéreo de cargas, para caracterizar esta atividade.

Além desta introdução o texto também está estruturado em mais quatro seções e as considerações finais. Na segunda seção

2 Os empresários foram definidos a partir de uma amostragem por tipicidade ou intencional, que consiste em selecionar um subgrupo da população que, com base nas informações disponíveis, possa ser considerado representativo de toda a população (PESSÔA; RAMIRES, 2013, p.122).

é apresentado um breve perfil sobre a Área de Livre Comércio de Tabatinga, destacando a importância do contexto fronteiriço para a delimitação deste território com regime fiscal especial. Em seguida, na terceira parte, é feito um debate sobre a importância da circulação para o processo de produção capitalista, apresentando também o conceito de condições gerais de produção, como necessário para compreensão da reprodução e expansão do capital por meio da circulação. A quarta seção apresenta a disposição da rede aeroportuária na Amazônia e os principais fluxos de cargas, destacando o papel de Manaus como principal nó da rede aeroportuária da Amazônia, e na quinta seção é dado destaque à circulação aérea de cargas em Tabatinga, relacionando com o contexto amazônico.

A Área de Livre Comércio de Tabatinga

O município de Tabatinga está localizado no extremo oeste do estado do Amazonas, à margem esquerda do rio Solimões e com população estimada em 2019 de 65.844 habitantes (IBGE, 2020). A distância da capital Manaus, é de aproximadamente 1.100 km, e o transporte é feito, exclusivamente pela via fluvial (1.600 km) ou aérea, tendo em vista que não há ligações rodoviárias que permitam a conexão com outros municípios. Enquanto a duração do voo entre Tabatinga até a sua capital é de aproximadamente duas horas, é o tempo lento que caracteriza o deslocamento pela via fluvial. A viagem de Manaus até Tabatinga costuma durar sete dias subindo o rio Solimões, sempre com elevada quantidade de passageiros e cargas. O percurso inverso dura três dias e com um volume bem menor de cargas.

Apesar de localizada numa região de Tríplice Fronteira composta por Brasil, Colômbia e Peru, é notório que entre os dois primeiros países há uma integração mais perceptível, devido à formação de um aglomerado urbano definido como cidades-gêmeas, constituído por Tabatinga e Leticia. Esse tipo de formação socioespacial, segundo Lia Osório Machado (2005), é o meio geográfico que melhor caracteriza a fronteira, na escala local-regional, devendo ser alvo preferencial das políticas públicas para essas regiões. As cidades-gêmeas podem ser definidas como:

adensamentos populacionais, cortados pela linha de fronteira, seja esta seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, apresentam grande potencial de integração econômica e cultural assim como manifestações localizadas dos problemas característicos da fronteira. Aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (Machado, 2005, p. 12).

Este potencial de integração é uma das principais características da fronteira em questão e que motivou o Estado a implantar a Área de Livre Comércio.

Além da relevância do contexto fronteiriço, Tabatinga também é a principal cidade da microrregião do Alto Solimões, no extremo oeste do Amazonas. A pesquisa Região de Influência das Cidades realizada pelo IBGE referente ao ano de 2018, indica que Tabatinga exerce uma centralidade em seu contexto microrregional e fronteiriço, principalmente, por ter o território dotado de diversos equipamentos e serviços que atraem as populações tanto brasileira, quanto colombiana e peruana da fronteira. Entre as principais atratividades pode-se destacar: a busca por serviços de saúde de baixa e média complexidade, atividades culturais, ensino superior, a compra de vestuário e calçados e a utilização do transporte aéreo.

Em relação aos seus fixos e fluxos, a cidade de Tabatinga conta com um aeroporto internacional (Figura 1), que realiza voos diários, com origem e destino à Manaus, realizado por apenas uma empresa área. Segundo a Infraero, quase seis mil passageiros circulam mensalmente no aeroporto internacional, que também realiza voos das Forças Armadas, além do transporte de cargas (Infraero, 2020).

Já o transporte fluvial constitui logística fundamental para o abastecimento do município transportando cerca de 86 mil toneladas de cargas anualmente (ANTAQ, 2018), ao mesmo tempo que possibilita a maior parcela da movimentação de passageiros (mais de 100 mil por ano) entre Tabatinga e os municípios da microrregião e com a capital Manaus. É importante ressaltar que parte do transporte de cargas que chega a Tabatinga, tem como destino final sua cidade-gêmea colombiana.

Figura 1 - Aeroporto Internacional de Tabatinga.



Fonte: Goveia, 2023.

Em meados do século XX, diante da necessidade de garantir a soberania do Brasil numa região natural de baixa densidade demográfica e compartilhada com mais sete países vizinhos, rica em biodiversidade, graças à maior floresta tropical do planeta, fizeram o Estado brasileiro iniciar um conjunto de políticas regionais de ocupação e desenvolvimento econômico na Amazônia ao longo do século XX. Dentro deste conjunto de ações, operacionalizadas para atingir os objetivos citados, o governo federal criou as Áreas de Livre Comércio (ALCs) da Amazônia Ocidental como estratégia de promoção do desenvolvimento dessas regiões, integrando-as ao restante do território nacional e às suas respectivas fronteiras internacionais, através de uma política de incentivos fiscais, nos mesmos moldes da Zona Franca de Manaus.

Localizadas, predominantemente, na Faixa de Fronteira da porção Ocidental da Amazônia Legal, as Áreas de Livre Comércio (ALC's) foram criadas a partir de 1989, como uma política territorial, implementada pelo Estado nacional para a promoção do desenvolvimento a partir, principalmente, do incentivo à atividade comercial, numa tentativa de interiorizar nesta região, os benefícios associados ao crescimento econômico que se verificou com a instalação

da Zona Franca de Manaus a partir de 1967. Portanto, a criação das Áreas de Livre Comércio em todos os estados da Amazônia Ocidental e Amapá serviria para minimizar as assimetrias intrarregionais, estendendo, a estes municípios, alguns dos benefícios fiscais que existiam na ZFM.

As ALCs surgem no contexto de reconhecimento da fronteira como espaço de interações, que independe dos limites internacionais, o que despertou no Estado brasileiro a formulação dessa política territorial que pudesse contribuir, especificamente, para a intensificação das trocas comerciais na região fronteira, e de forma geral da pan-amazônia. Dessa forma, as fronteiras deixam de ser espaços exclusivos de programas de securitização e passam a integrar uma política de cooperação e integração na área econômica.

Ao localizar as ALCs na fronteira, principalmente, nas cidades-gêmeas, o Estado passa a reconhecer a fronteira enquanto lugar de comunicação e troca, indo além do aspecto normativo da Faixa de Fronteira. Esta faz parte do ordenamento jurídico nacional, definido como faixa de 150 km paralela ao limite internacional (Brasil, 1988) se estendendo por 15.719 km de fronteira terrestre do território nacional. Esta região engloba 588 municípios em 11 estados diferentes, ocupando 16,6% da área territorial do Brasil (IBGE, 2021). As normas que regem a Faixa de Fronteira a tratam como área de interesse de Segurança Nacional, devendo a sua ocupação obedecer aos princípios específicos.

Porém, para além desta concepção de Segurança e Defesa Nacional presente na noção de Faixa de Fronteira, a fronteira pode ser compreendida como um espaço vivo, de interações entre as sociedades que habitam cada lado do limite internacional. Nessa concepção, Machado (2002) associa a fronteira com termos como “zona” ou “região”, diferenciando-a da linha limite do território, ao mesmo tempo em que exprime a territorialidade de grupos humanos. A zona de fronteira aparece então como “lugar de interação, de comunicação, de encontro, de conflito” (Machado, 2002, p.8) que se encontra diante de territórios diferentes, distinguindo-se também de espaços já consolidados na hinterlândia. Para Machado et al. (2005) o conceito de zona de fronteira se refere aos processos e interações políticas, culturais e econômicas, tanto as que surgem

espontaneamente, quanto aquelas promovidas por políticas públicas de integração e cooperação. Ao diferenciar as concepções de faixa e zona de fronteira, os autores asseveram que o primeiro está associado aos limites territoriais do Estado, enquanto o conceito de zona de fronteira:

aponta para um espaço de interação, uma paisagem específica, um espaço social transitivo, composto por diferenças oriundas da presença do limite internacional, e por fluxos e interações transfronteiriças, cuja territorialidade mais evoluída é a das cidades-gêmeas (Machado et al., 2005, p.95).

A política do Estado brasileiro para a localização das ALCs, indicam o reconhecimento da fronteira para além da dimensão geopolítica que orientou as ações nos séculos anteriores. A compreensão da fronteira como região de intercâmbio comercial, fluxo populacional e trocas culturais apontam para a valorização do conceito de zona de fronteira como instrumento para a ação do Estado. Além disso, insere as fronteiras numa política geoeconômica e não somente geopolítica, em que as ALCs tornam-se a materialização de ações para viabilizar o desenvolvimento fronteiriço amazônico, por meio da intensificação dos fluxos comerciais.

Além dos aspectos geopolíticos que orientaram a política do Estado para as fronteiras amazônicas, é preciso evidenciar que a dinâmica econômica propiciada pela circulação de pessoas e mercadorias graças à sua configuração territorial fronteiriça, na qual Tabatinga forma com Leticia um par de cidades-gêmeas em fronteira seca e conurbada, pode ser apontado como fator que contribuiu para a seletividade deste território para implantação da primeira ALC da Amazônia.

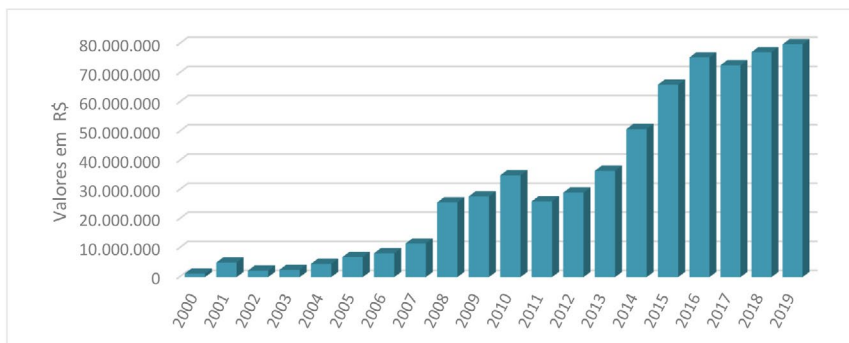
A primeira ALC criada foi a de Tabatinga em 1989. As legislações que tratam sobre a criação das Áreas de Livre Comércio mencionam em seus objetivos, a promoção do desenvolvimento das regiões fronteiriças dos respectivos estados onde estas se localizam, e também o incremento das relações bilaterais com os países vizinhos, conforme a política de integração latino-americana. Considerando que a legislação dessas áreas prevê regime fiscal diferenciado em relação à compra de produtos importados ou nacionais, com-

preende-se que o incremento das relações bilaterais com os países vizinhos se realizará através do comércio, o que poderá intensificar a cooperação transfronteiriça em outras áreas, consolidando a política de integração regional na escala continental. Por meio do regime fiscal especial, depositava-se, de forma geral, expectativas na atração de capital, abertura de novas empresas, ampliação das transações comerciais e conseqüentemente o crescimento do emprego e renda.

Para o alcance dos objetivos mencionados, as legislações de criação e regulamentação das ALC's especificam determinados benefícios fiscais que passariam a vigorar nestas cidades. Os incentivos mencionados abrangem aspectos relacionados à importação do exterior, a compra de mercadorias de outras áreas do território nacional, a venda para o exterior e também para o território brasileiro. Os benefícios são garantidos às empresas cadastradas na SUFRAMA, e incluem isenção do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) tanto de mercadorias importadas quanto provenientes de outras áreas do território nacional; redução das alíquotas de PIS/Pasep e Confins; isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) e isenção do Imposto de Exportação. Tanto o II, quanto o IPI são os principais tributos tratados nas legislações de criação e regulamentação das ALC's, contudo o ICMS é um dos tributos mais decisivos no momento da aquisição de mercadorias.

A partir dos relatórios de notas fiscais vistoriadas da Sufrema, que apresentam os valores das aquisições de mercadorias do território nacional, nota-se que a ALC de Tabatinga, assim como as demais, utiliza o seu regime fiscal especial para aquisição de mercadorias do próprio território nacional. Portanto, apesar de sua origem definir a Áreas de Livre Comércio como territórios para livre circulação de mercadorias com isenção do Imposto de Importação, na prática consolidaram-se como áreas que usufruem dos incentivos fiscais para aquisição de mercadorias do próprio mercado nacional a fim de abastecer seus municípios e zonas fronteiriças. Uma variável que permite verificar o dinamismo econômico da ALC são os valores movimentados na aquisição de mercadorias nacionais, em que foram utilizados os benefícios fiscais oferecidos pela Sufrema, conforme demonstrado na figura 2.

Figura 2 - Valores de Notas Fiscais Vistoriadas destinadas à ALC de Tabatinga (2000-2019).



Fonte: Relatório ALC de Tabatinga (SUFRAMA, 2023).

Considerando o período 2000-2019 fica nítida a evolução da ALC de Tabatinga no que se refere às aquisições de mercadorias do território nacional. Até o ano de 2006 as aquisições de mercadorias não ultrapassaram os R\$10 milhões de reais anuais. Apesar de representar uma redução em relação aos três anos anteriores, a partir de 2011 os valores são apresentados num crescente até 2019, saltando de R\$26 milhões para R\$79,8 milhões. Os valores das compras de mercadorias com utilização dos benefícios fiscais, revela que estes vêm sendo utilizados de forma gradual, mesmo com poucas empresas cadastradas na ALC.

O documento disponibilizado pela Suframa em seu portal on line indica que a ALC de Tabatinga tinha 104 empresas cadastradas em 2019, das quais 87 pertenciam ao setor de comércio, o que representa 83% do total. As principais mercadorias adquiridas pela ALC de Tabatinga são os alimentos da cesta básica, calçados e vestuário. Em relação aos alimentos e calçados ressalta-se que o consumo destes produtos não se restringe à Tabatinga, pois os estabelecimentos comerciais destes itens atraem peruanos e colombianos em número considerável.

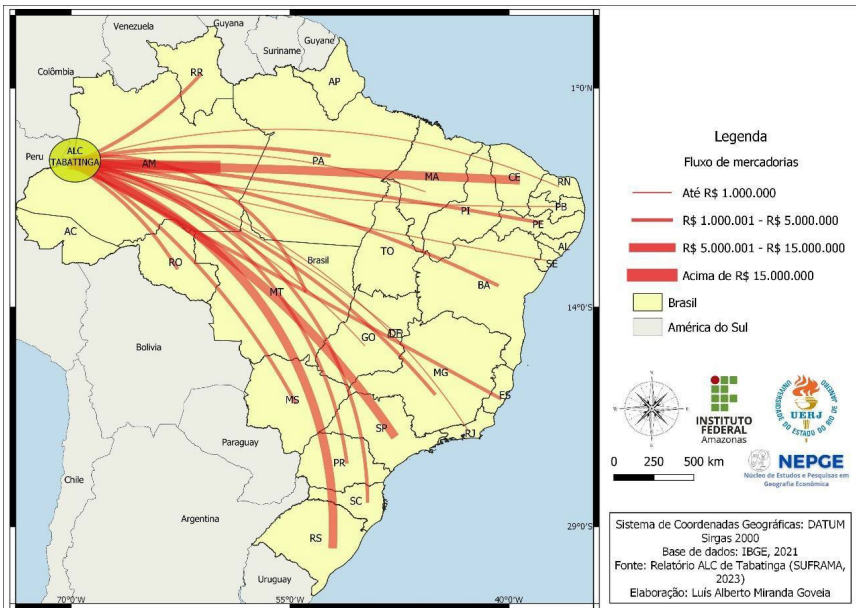
Para que a ALC cumpra o seu papel de aquisição de mercadorias, beneficiada pelos incentivos fiscais, se faz necessária condições que permitam a circulação de tais mercadorias, dos centros produtos e distribuidores do país até a cidade de Tabatinga. Tais condições podem ser definidas como condições gerais de produção.

Circulação de mercadorias e as Condições Gerais de Produção

A circulação de mercadorias constitui uma momento fundamental no processo de produção capitalista, contribuindo para a conexão entre espaços de produção e espaços de troca e consumo, por exemplo. A ALC de Tabatinga pode ser exemplificada como espaço de troca e consumo, que utilizando-se dos benefícios fiscais, e pela ausência de estruturas produtivas internas, depende da aquisição de mercadorias dos principais espaços produtores e distribuidores do país.

Considerando apenas o ano de 2019, é possível ilustrar as relações comerciais da ALC de Tabatinga, por meio da circulação de mercadorias, conforme observa-se na figura 3.

Figura 3 - Fluxo de mercadorias adquiridas pela ALC de Tabatinga no território nacional em 2019.



Org.: Goveia. 2023.

Dos quase R\$80 milhões de reais em mercadorias adquiridas pelas empresas da ALC, R\$17,6 milhões (22%) foram provenientes do próprio Amazonas, adquiridos, majoritariamente, de distribui-

dores e em menor medida de fabricantes de Manaus. Os estados de São Paulo (R\$ 9,9 milhões), Rio Grande do Sul (R\$ 8,5 milhões), e Ceará (R\$ 6,2 milhões) são outros importantes fornecedores de mercadorias para a ALC de Tabatinga. Os dados confirmam a pesquisa de campo realizada junto às empresas suframadas da cidade. Apesar da enorme distância desses estados em relação à Tabatinga, eles são os principais produtores de itens como alimentos, eletrodomésticos, calçados e vestuário e que ao comprar diretamente deles, os comerciantes de Tabatinga conseguem menores valores, mesmo quando há as mesmas opções em distribuidoras de Manaus. Conforme relatado por quase todos os empresários entrevistados, um dos fatores que torna possível essas aquisições de mercadorias em grande quantidade de estados geograficamente distantes são os benefícios fiscais da ALC.

O mapa também deixa em evidência a enorme diversidade geográfica das origens das mercadorias adquiridas pela ALC. Mesmo com as diferenças de valores, quase todos participam da dinâmica de circulação de mercadorias em direção à Tabatinga. As exceções foram Tocantins, Alagoas, Amapá, Acre e Piauí, os quais não há registros de compras realizadas pela ALC em 2019.

Ainda sobre o mapa, considerando que quantidade significativa dos valores (e mercadorias) tiveram origem nos estados de São Paulo, Rio Grande do Sul e Fortaleza, além de Manaus, infere-se que ao dependerem do transporte rodoviário até o Pará e em seguida do transporte fluvial até Manaus e outro até Tabatinga, essas mercadorias circulam por um período de 20 à 45 dias até chegar ao destino final, conforme relatado pelos próprios empresários entrevistados.

Ao tratar sobre o espaço e alguns conceitos-chave na obra de Marx, o geógrafo David Harvey (2013) afirma que a troca está inserida na perspectiva do espaço-tempo relativo, pois ela “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” (Harvey, 2013, p. 32). A troca cria esse movimento contínuo que caracteriza o espaço e a interação entre suas diferentes áreas e objetos. A circulação, nesse encadeamento, tem, portanto, papel essencial para a formação dos mercados, conforme assevera Mónica Arroyo:

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 (Arroyo, 2017, p.135).

Como percebido no trecho acima, apesar da importância da produção, a mercadoria se realiza no momento da troca e do consumo, o que só é possível através da circulação que, por sua vez, depende das redes técnicas presentes no território que possibilitam diferentes interações e articulações. Por permitir estas interações e articulações e posteriormente concretizando a realização da mercadoria, as redes técnicas que permitem a circulação das mercadorias podem ser compreendidas como Condições Gerais de Produção.

O conceito de Condições Gerais de Produção foi criado por Marx para “definir a relação entre o processo imediato de produção, a unidade de produção, por um lado, e por outro, o processo global da produção e circulação do capital” (Lojkin, 1997, p.145). Nas palavras de Lencioni (2021), essas condições “constituem requisitos ou premissas necessários à reprodução do capital. Essas condições constituem antecedentes que se fazem necessários para a produção ou que dão suporte para as necessidades sociais no seu sentido mais amplo” (Lencioni, 2021, p.37). É importante destacar que ao mesmo tempo que são condições antecedentes, elas também são resultado da ação do capital, pois é o próprio capital que irá criar condições para a sua reprodução.

De acordo com a classificação elaborada por Lojkin (1997), as Condições Gerais de Produção podem ser agrupadas em dois conjuntos: os meios de circulação em conexão direta com o processo de produção e os meios de consumo coletivos em conexão indireta com os processos de produção. No primeiro conjunto estão as condições necessárias à reprodução do capital, os quais podem ser exemplificados pelos bancos, bolsa de valores, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, oleodutos, gasodutos, infovias, dentre outras. Já no segundo conjunto estão as condições necessárias à reprodução da força de trabalho, dos quais pode-se incluir as escolas, hospitais, centros de lazer, parques, rede elétrica, saneamento básico, drenagem urbana e outros. Além da diferença entre os dois conjuntos quanto à reprodução do capital de um lado e do outro a reprodução da força de trabalho, vale destacar que o primeiro é caracterizado pelos meios de circulação que “prolongam o processo de produção no processo de circulação e entram assim na esfera do consumo produtivo (1997, p. 147)” agregando valor à mercadoria, enquanto os de conexão indireta “não acrescentam nenhum valor àquele que é criado no próprio processo de produção” (1997, p. 157). Como o capital busca ganhar maior fluidez no espaço para realização da mercadoria, e como as redes em conexão direta com o processo de produção possibilitam a agregação de valor à mercadoria, esses receberão mais investimentos (tanto do Estado, quanto do próprio capital), em detrimento daqueles equipamentos associados à reprodução da força de trabalho. Portanto, apesar de reconhecer a importância dos meios de consumo coletivos em conexão indireta com o processo de produção, ao se considerar os fundamentos da ALC de Tabatinga, nossa análise se deterá no primeiro conjunto, aqueles em conexão direta com o processo de produção, especificamente a rede de transporte aeroportuária.

Dessa forma, para tornar possível o prolongamento da produção, por meio da circulação e o consumo das mercadorias na ALC de Tabatinga são necessárias redes de infraestrutura, condições que permitam o “encurtamento” do espaço pelo tempo. Ao tratar sobre as redes de circulação material como condições gerais de produção, Lencioni afirma que:

A distância no espaço e o tempo de percurso têm que ser diminuídos, abreviados, pois a duração da circulação é desvalorizante. Por isso, o capital, pela própria natureza do movimento do valor, tende a superar toda barreira espacial. Conseqüentemente, a criação das condições de circulação – seja de mercadorias, de pessoas ou de comunicações e informações – se converte para o capital em uma necessidade: a de se anular o espaço pelo tempo. Por isso, se busca incessantemente encurtar as distâncias pelo incremento da velocidade (Lencioni, 2021, p. 41).

A rede de transporte é fundamental no processo de circulação da mercadoria e posterior consumo. Em trabalho de campo com coleta de dados por meio da entrevista, foi questionado aos empresários cadastrados na ALC de Tabatinga, a respeito da influência da posição geográfica e distância do município em relação aos principais centros econômicos regionais e nacionais para a circulação de mercadorias até o município. O quadro 1 apresenta as respostas dos entrevistados a esta questão.

Quadro 1 - Principal dificuldade na aquisição de mercadorias, devido à distância geográfica da ALC de Tabatinga em relação aos principais fornecedores.

Entrevistado	Área de atuação	Resposta
E1	Comércio de vestuário	“Se a pessoa tiver dinheiro, não importa a distância”. (...) “O capital de giro é o principal fator”
E2	Comércio de alimentos	“A dificuldade que temos é que ter que vir de barco. Demora de 10 a 12 dias de Manaus”. (...) “O produto perecível não chega 100% como foi embarcado” “Com todas as dificuldades ainda chega mercadoria para nós”
E3	Comércio de materiais de construção civil	“Sim. Dificuldade logística. As mercadorias que vem de São Paulo, Santa Catarina ou Pará levam de 60 a 90 dias para chegar”. “Dificuldade grande” “Preparo logístico grande.” “Temos que ter estoque grande na cidade para não faltar mercadoria. É o que mais encarece o produto hoje”.

E4	Comércio de alimentos	“Bastante” (...) “Eu acho que hoje a nossa principal dificuldade é a comunicação... aqui em Tabatinga” “Se tu for verificar as operadoras, tu não consegue receber nada da tua operadora.” (...) “Se tu não tiver um convencionar para fazer pesquisa de preço ou cotação, tu não consegue”
E5	Comércio de calçados	“A demora no transporte de Manaus até Tabatinga, leva de 7 a 8 dias”.
E6	Farmácia	“A logística”. (...) “O tempo de chegada da mercadoria. Dimensionar o estoque”. (...) “Validade dos produtos”.
E7	Comércio de materiais de construção civil	“A gente tem muita dificuldade, pois tem toda questão da logística”.
E8	Serviço de internet	“O período de chegada de mercadoria. Opta por aérea quando está com pressa”
E9	Comércio de calçados	“Demora entre 30 a 40 dias”
E10	Comércio de móveis e eletrodomésticos	“Logística. Tem situações que chegam a quatro fretes”. (...) “Hoje é um fator que dificulta bastante”.
E11	Farmácia	“Tempo de espera para a mercadoria chegar até o destino. Pois além de estrada, também tem a via fluvial”.
E12	Comércio de vestuário	“A única dificuldade que nós vê é o transporte para chegar até aqui”.

Org.: Goveia, 2023.

Como observa-se no quadro 1, das 12 respostas obtidas, 9 indicaram a questão logística, principalmente a demora do transporte, como principal dificuldade da distância da ALC em relação aos centros econômicos de origem das mercadorias. A problemática apresentada relaciona-se com diversas questões que afetam não somente o empresariado local, como também os consumidores.

Como já comentado anteriormente, o município de Tabatinga não possui ligações rodoviárias com nenhuma outra localidade. As cargas que chegam, são transportadas predominantemente pela via fluvial no trecho Manaus – Tabatinga, com 1.600 km de percurso. Segundo relataram os entrevistados, a demora para a chegada das mercadorias impacta diretamente em suas vendas, pois não podem garantir que o produto estará disponível em um prazo curto para os clientes. Além disso, há situações em que os comerciantes (E3 e E6) precisam manter um estoque grande para garantir que

terão mercadorias pelos próximos seis meses, pois ao realizarem um novo pedido precisam calcular um prazo de quase 3 meses para a entrega. Dessa forma, alguns entrevistados relataram a necessidade de ampliar os seus depósitos a fim de assegurar um estoque devido às dificuldades relacionadas à demora para chegada de seus produtos e também mencionaram o fato de, em determinados momentos, os recursos da empresa ficarem retidos dependendo da venda do que está no estoque.

O longo tempo de circulação das mercadorias tem impacto diferente para o comércio de alimentos e bebidas (E2) e de medicamentos (E6). Para estas categorias, as respostas indicam que a duração das viagens pode comprometer a validade dos produtos. Depreende-se, portanto, que a distância geográfica de Tabatinga em relação aos principais centros econômicos do país e a dependência do transporte fluvial tem um impacto considerável sobre a circulação de mercadorias e no comércio local. Dos 12 entrevistados, dois relataram a utilização do transporte aéreo de cargas para a aquisição de mercadorias, um do setor de comércio de roupas e outro de prestação de serviços de internet, na aquisição de roteadores e outros equipamentos. Além da necessidade de maior velocidade para a chegada das mercadorias, um dos entrevistados destacou a maior segurança no transporte de mercadorias via transporte aéreo, quando comparado com os extravios que costumam ocorrer no transporte fluvial, segundo ele.

Ao destacar as redes de transporte como condição geral de produção essencial para a circulação do capital, Tunes afirma que “quanto maior a fluidez territorial que a rede permitir menor será o tempo de rotação do capital, pois permitirá que o capital se configure em mercadoria em menos tempo” (2019, p.65). É considerando esta fluidez territorial que afirma-se que o transporte aéreo possibilita um encurtamento das distâncias, tornando-as relativamente menores criando novas conexões e permitindo a integração do território, sobretudo onde não há presença de infraestruturas relacionadas aos transportes terrestres ou onde o hidroviário torna-se dificultoso em períodos de seca ou não garante a velocidade da circulação necessária para determinados capitalistas, como ocorre em grande parte da Amazônia.

A afirmação de Tunes (2019) contribui ainda para compreender as respostas dos empresários de Tabatinga quanto à dependência do transporte fluvial. O longo tempo de circulação, via fluvial, impede a realização da mercadoria no ritmo desejado pelo capital, ao mesmo tempo que também afeta o abastecimento do comércio local.

O transporte fluvial é de extrema importância para a circulação de mercadorias em grande parte da Amazônia. A ausência de malha rodoviária, caso de Tabatinga, revela a dependência do município em relação à hidrovia do Solimões-Amazonas. Dados da Agência Nacional do Transporte Aquaviário referente ao ano de 2017 indicam que foram transportadas mais de 86 mil toneladas de cargas no trecho Manaus - Tabatinga, caracterizando este como um dos principais percursos de movimento de cargas na Amazônia. Contudo, apesar da menor participação no contexto do transporte de cargas, o modal aéreo vem apresentando crescimento na região amazônica, inclusive em Tabatinga.

É importante destacar que o transporte aéreo é uma alternativa ao transporte fluvial, principalmente quando se considera os contextos em que não há outros modais de transporte. Caracterizado entre outros, pela elevada velocidade de circulação, aproveitamento de espaços das aeronaves que já transportam passageiros, encurtamento do tempo para a chegada de mercadorias e no caso específico do transporte de alimentos, por garantir sua integridade devido ao menor tempo de viagem, o transporte aéreo tem um papel essencial na circulação de mercadorias, principalmente quando comparado às embarcações que geralmente levam 7 dias no trecho Manaus-Tabatinga pela hidrovia. Contudo, os fluxos aéreos necessitam de fixos para promover as ligações entre os territórios, que são os aeroportos e suas respectivas estruturas física e institucional.

A distribuição espacial da rede aeroportuária na Amazônia e a identificação dos principais fluxos de cargas possibilitadas por esta rede indicam a seletividade do capital no processo de circulação da mercadoria e a participação de determinados territórios nessa dinâmica. O município de Tabatinga, favorecido pela sua ALC que garante a aquisição de mercadorias com isenções fiscais, se con-

solidou como o principal destino das mercadorias no interior do estado do Amazonas e um dos dez principais trechos com maiores movimentações de cargas da região Norte.

A rede aeroportuária é, portanto, uma condição para a circulação de mercadorias, com maior alcance espacial e menor velocidade, encurtando as distâncias por meio do tempo. Assim como as demais redes de transporte material e imaterial, a rede aeroportuária é uma condição geral de produção, fundamental para a circulação do capital.

Como visto, a ALC de Tabatinga se caracteriza por ser um território com regime fiscal especial, cujo propósito é facilitar a aquisição de mercadorias e seu consumo na fronteira. Situada a uma enorme distância física dos principais centros econômicos do país, inclusive de sua capital estadual (1.100 km), ela necessita por um lado das redes de transportes que viabilizem a circulação das mercadorias desses principais centros produtores e distribuidores até a ALC. Tendo em vista a necessidade da circulação de mercadorias, nosso recorte neste texto, se deterá à rede aeroportuária, mapeando e caracterizando esta rede que dá suporte aos fluxos necessários ao movimento do capital na Área de Livre Comércio. Reforçamos a importância e o papel prioritário que cumpre o transporte fluvial na região, contudo pretende-se analisar aqui o transporte aéreo em virtude das características que promovem maior velocidade na circulação de mercadorias.

A infraestrutura aeroportuária e o fluxo de cargas na Amazônia

A infraestrutura aeroportuária é essencial para a circulação de pessoas e cargas permitindo a conexão de longas distâncias em tempos mais curtos que os demais modais de transporte. A rede aeroportuária também pode ser considerada uma condição geral de produção que permite ao capital circular com maior fluidez, velocidade e extensão espacial, e conecta os principais centros produtores e distribuidores de mercadorias com os demais espaços de circulação e consumo. Dessa forma, uma das principais características do modal aéreo é garantir maior velocidade à circulação do

capital por meio da redução relativa do espaço por meio do tempo. No seu aspecto geopolítico, ela permite a integração do território nacional, principalmente entre as localidades mais distantes e de difícil acesso terrestre do país com seus respectivos centros econômicos e político.

Os meios de transporte são fundamentais para o processo de acumulação capitalista, principalmente quando se entende, conforme Marx (2008), que tanto a produção, quanto a circulação fazem parte de uma mesma totalidade. Dentre os meios de transporte, aqueles que conseguem ampliar a distribuição geográfica das mercadorias ao mesmo tempo que encurtam a velocidade de circulação contribuem para intensificar o processo de acumulação. Baseado nos escritos de Marx, Harvey afirma que (2005, p. 50):

o aumento da 'velocidade de circulação do capital' contribui para o processo de acumulação. Nessas condições, até a distância espacial se contrai em relação ao tempo: o importante não é a distância do mercado no espaço, mas a velocidade [...] pela qual o mesmo pode ser alcançado. Assim, há um grande estímulo para a redução do tempo de circulação a um mínimo, pois isso minimiza 'o período de perambulação' das mercadorias. Desse modo, uma necessidade dual, tanto para reduzir o custo quanto o tempo envolvidos no movimento, origina-se do imperativo da acumulação (Harvey, 2005, p. 50-51).

É diante desse imperativo da acumulação que o transporte aéreo de cargas vem ganhando cada vez mais importância, principalmente no contexto do comércio exterior, mas também no próprio território brasileiro, que com dimensões continentais, há grandes distâncias entre suas regiões, no qual as barreiras espaciais precisam ser superadas por meios de transporte cada vez mais modernos e com menor tempo para circulação de mercadorias.

A partir da análise dos dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), referente ao período 2000-2019, podemos afirmar que houve uma evolução de mais de 26% no transporte aéreo de cargas entre os aeroportos do país, que saltou de 256,8 mil toneladas em 2000 para 451,9 mil toneladas no último ano da série. O destaque maior é o transporte internacional de cargas, com origem ou desti-

no nos aeroportos do país, que movimentou mais de 715 mil toneladas em 2019, um crescimento de quase 100% quando comparado às 364 mil toneladas movimentadas em 2000.

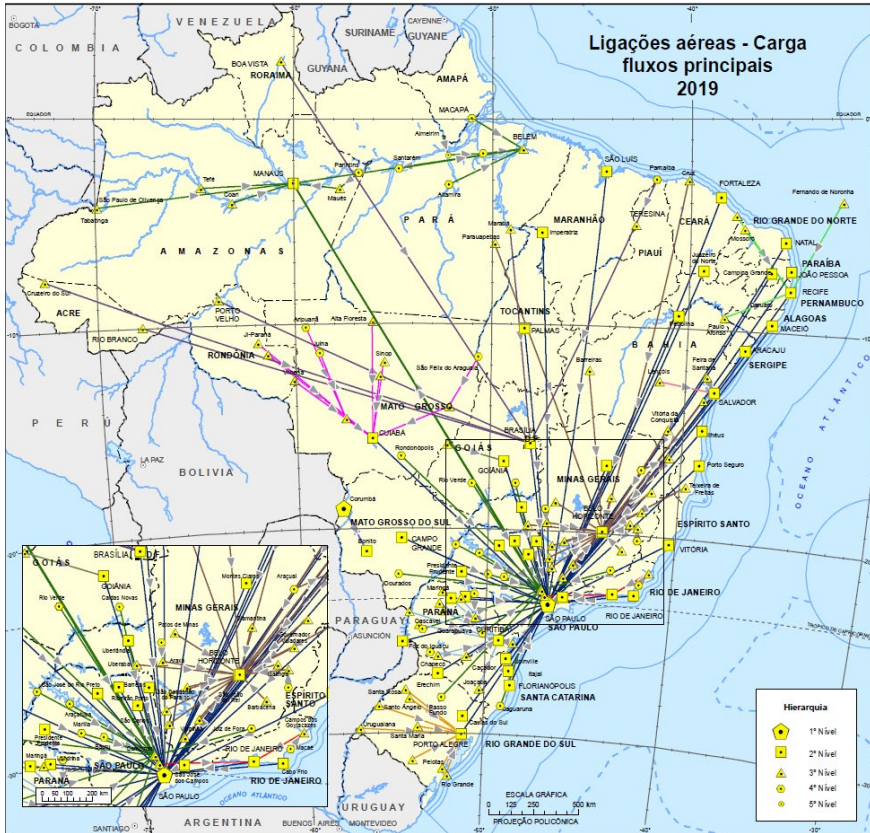
Apesar da evolução do transporte aéreo, a rede aeroportuária se apresenta consideravelmente concentrada. Ao analisar o cenário mundial, Santos e Pereira ressaltam que os principais aeroportos em movimentação de cargas e passageiros estão localizados nos “centros urbanos mais dinâmicos economicamente, nos quais se concentram população com melhor poder aquisitivo, os serviços mais complexos, os sistemas financeiros, os serviços de comunicações, as atividades comerciais e os centros industriais no entorno das grandes cidades” (Santos; Pereira, 2022, p.82).

O mapa a seguir, elaborado pela pesquisa do IBGE (2021) *Ligações Aéreas - Redes e Fluxos do Território Nacional 2019-2020* apresenta as principais ligações aéreas no fluxo de cargas no Brasil. Contudo, neste momento, pretende-se de apontar para a distribuição da infraestrutura aeroportuária extremamente concentrada no Centro-Sul do país, enquanto vários estados da região amazônica e também do Nordeste há uma menor densidade da infraestrutura em questão.

Conforme destacado pelo próprio estudo do IBGE e perceptível no mapa acima, a rede de aeroportos do Brasil obedece a hierarquia da rede urbana nacional, concentrando a movimentação de cargas, principalmente, entre as cidades consideradas metrópoles e capitais regionais.

Ainda considerando a pesquisa do IBGE, realizada com base em dados da ANAC (2019), ficou constatado que o Brasil possuía apenas 155 cidades com aeroportos que realizaram movimentação de cargas naquele ano. Isso nos permite concluir que essas cidades atendem uma área de influência considerável. A Amazônia com seu extenso espaço territorial e ausência de modais terrestres regulares em muitas áreas, tinha 44 aeroportos que realizaram movimentação de cargas. O mapa abaixo apresenta a distribuição espacial dos aeroportos com movimentação de cargas superiores à 10 toneladas anuais.

Figura 4 - Distribuição espacial dos aeroportos do Brasil e principais ligações aéreas para transporte de cargas - 2019.

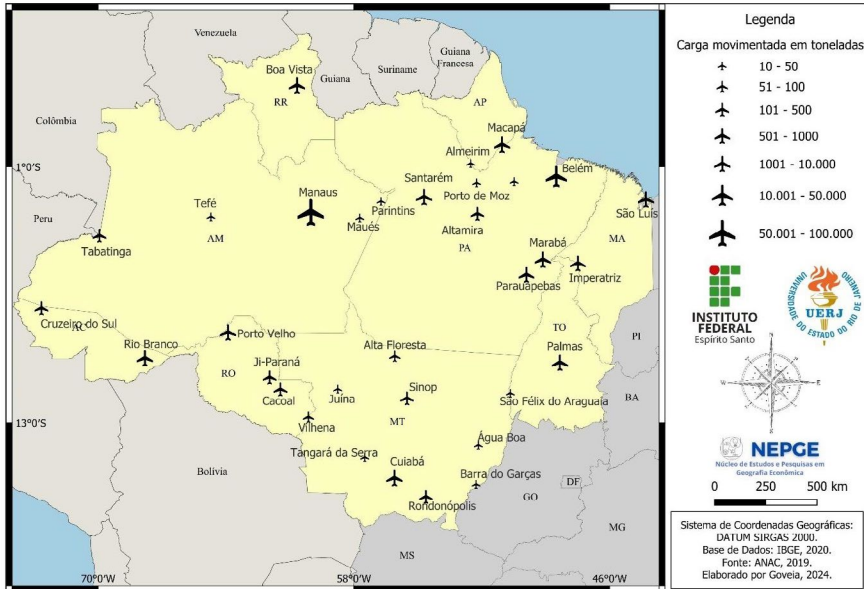


Fonte: IBGE, 2021.

A presença dos aeroportos nas cidades apresentadas no mapa revela a centralidade que elas exercem por contar com estes equipamentos. A localização dos aeroportos em determinadas cidades funciona como atração de fluxos populacionais que desejam utilizar dos serviços oferecidos, tanto de transporte de passageiros quanto de cargas e também poderá se concretizar em atrativos para determinados negócios em que o tempo de circulação das mercadorias e serviços necessitem de alta velocidade. Ao observar o mapa, ressaltamos que determinadas cidades que possuem aeroportos possuem uma área de abrangência maior, o que demonstra a necessidade de conexão com outros modais para a realização da circulação em suas áreas de influência e o aumento do tempo de

chegada das mercadorias até seu destino ou dos passageiros até o aeroporto.

Figura 5 - Localização dos principais aeroportos da Amazônia em movimentação de cargas - 2019.



Org.: Goveia. 2024.

Quanto à distribuição dos aeroportos, pode-se afirmar, a partir da observação do mapa, que eles estão concentrados sobretudo na porção oriental da região, principalmente nos estados do Pará (8) e Mato Grosso (9). Sozinhos, estes dois estados concentram metade dos aeroportos com movimentação de carga superior a 10 toneladas anuais. Enquanto os estados do Amapá e Roraima contam apenas com um aeroporto com movimentação de cargas cada.

Contudo, apesar da rede aeroportuária ser menos densa na porção ocidental, é nesta que se localiza o aeroporto com maior movimentação de cargas de toda a região, o aeroporto de Manaus. Sozinho, este aeroporto possui uma movimentação de cargas superior a toda a movimentação somada dos demais aeroportos da região.

É preciso considerar também que além dos fixos, que são os aeroportos propriamente ditos, é necessário um conjunto de elementos da estrutura institucional que compõem a rede de trans-

porte aéreo, entre elas as empresas de aviação aérea e as administradoras aeroportuárias. Portanto, não só a distribuição dos aeroportos, mas também suas ligações aéreas é realizada a partir de uma seletividade que justifique os investimentos, tanto do poder público, quanto da iniciativa privada, que no caso deste último compreende-se como retorno financeiro. Portanto, como afirma o estudo do IBGE, este serviço “tende para a seletividade de locais com grandes contingentes populacionais e considerável atividade econômica” (2021, p. 19). Podemos acrescentar que a seletividade dos aeroportos na região amazônica deve-se em grande parte à necessidade de aproveitar-se da ausência de outras infraestruturas, sobretudo a rodoviária e ferroviária, e ao mesmo tempo de reduzir as distâncias. Diferentemente de outras regiões, em que tanto as mercadorias quanto os passageiros circulam com maior intensidade no transporte rodoviário, em grande parte da Amazônia há a relativa dependência do transporte aéreo, principalmente nas suas conexões interregionais e quando se trata de mercadorias perecíveis, como determinados alimentos, sem disponibilidade nos locais de consumo e que exigem uma alta velocidade no deslocamento a fim de manter sua integridade.

Além de ter o aeroporto com maior movimentação de cargas da Amazônia, Manaus se posiciona como o segundo maior aeroporto no país neste tipo de fluxo, atrás apenas do aeroporto de Guarulhos em São Paulo (ANAC, 2019). Sua principal ligação aérea é justamente com o aeroporto de Guarulhos, o qual movimentaram, nesta ligação, 14% de toda carga aérea do país. Conforme o IBGE “essas ligações em sentido duplo da capital amazonense com o core econômico do País, mostra a importância do polo industrial de Manaus (AM) como gerador de ligações de longa distância usando a aviação como meio de transporte” (IBGE, 2021, p. 45). No sentido São Paulo - Manaus se destacam principalmente os insumos para as indústrias da Zona Franca, mas também outras mercadorias como roupas, eletroeletrônicos e alimentos perecíveis. No sentido inverso, Manaus envia, principalmente, as mercadorias produzidas no Polo Industrial. O principal aeroporto da Amazônia no transporte de cargas mantém suas principais ligações aéreas com centros econômicos extrarregionais e até internacionais, conforme a tabela 1.

Tabela 1 - Principais ligações aéreas de Manaus no transporte de cargas em 2019 (em toneladas).

São Paulo	55,9 mil
Miami	23,3 mil
Campinas	16,6 mil
Brasília	7,2 mil
Fortaleza	2,9 mil
Belém	2,8 mil
Recife	1,3 mil

Fonte: ANAC, 2019. Elaborado pelo autor.

Considerando apenas o mercado doméstico o aeroporto de Manaus movimentou mais de 94 toneladas de cargas em 2019 (ANAC, 2019). No contexto regional, as demais capitais estaduais aparecem em seguida, mas com movimentação consideravelmente inferior à capital amazonense, caso de Belém com 22 mil toneladas, Cuiabá 9,6 mil t, São Luís 5,5 mil t, Porto Velho 3,7 mil e Macapá com pouco mais de 3 mil toneladas.

No contexto intrarregional, e neste caso considerando-se apenas os estados que formam a região Norte, no ano de 2019, houve a movimentação de 9,2 mil toneladas de cargas entre os aeroportos. As principais ligações, em volume de cargas, nesta região foram entre Manaus-Belém (30%), Macapá-Belém (23%) e Santarém-Belém (20%). Apesar dos dados da ANAC apontarem que nove empresas realizaram transporte de cargas entre os aeroportos da região, apenas três delas controlaram quase todo o volume de cargas: Azul (47,11%), Gol (25,56%) e Tam (20%).

A respeito da localização geográfica da rede aeroportuária brasileira e os seus principais fluxos, Silveira e Quintanilha destacam que as empresas aéreas, em suas estratégias competitivas se concentram nos

polos geradores de capital intensivo em conhecimento, como parques tecnológicos, indústrias automobilísticas, produção e montagem de componentes de informática, entre outros [...]. É o caso de Manaus (Zona Franca de Manaus), Guarulhos e Campinas (a macrometrópole paulista concentra aproximadamente 27%

do PIB brasileiro, 82% do PIB estadual e possui 30,5 milhões de habitantes, num território que representa 27% do estado de São Paulo), onde as atividades de capital intensivo se aglomeram, além da localização da concentração da gestão do capital (matriz das empresas). Portanto, as condições gerais de produção que se voltam para as atividades de ponta e que se aglomeram criam condições para a reprodução do capital intensivo em tecnologia e contribuem para a maior rotação do capital (Silveira; Quintanilha, 2017, p. 82).

Tal perspectiva justifica a distribuição das atividades de transporte aéreo de cargas concentrada em tão poucos municípios do país. Contudo, os mesmos autores observam que outros aspectos também são considerados no transporte aéreo de cargas no Brasil, por exemplo, “a urgência do transporte, a natureza do produto e sua perenidade” (Silveira; Quintanilha, 2017, p. 82).

Consideramos que estes últimos fatores são os que tornam o transporte aéreo uma alternativa importante para a circulação de mercadorias em Tabatinga. Essa perspectiva é fundamentada principalmente quando considera-se também o regime de incentivos fiscais da Área de Livre Comércio que minimiza os custos tributários e portanto motiva maiores investimentos na aquisição de mercadorias e pela centralidade que Tabatinga exerce em seu contexto regional e fronteiro, atraindo consumidores tanto brasileiros, quanto colombianos e peruanos.

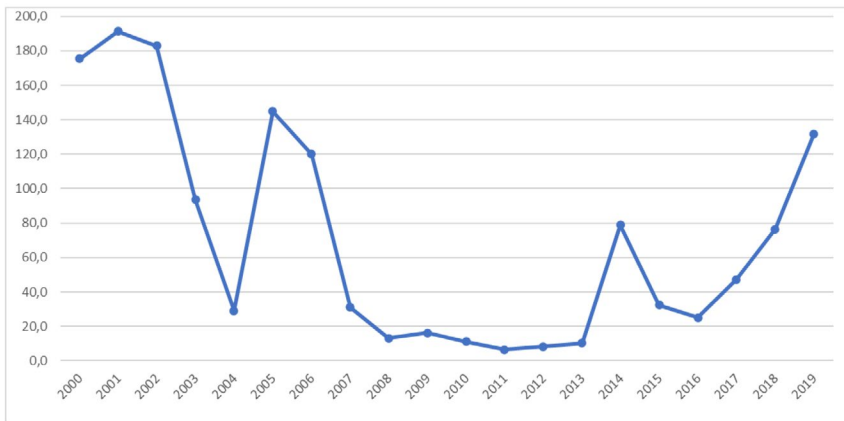
Circulação aérea de mercadorias em Tabatinga

Na escala estadual, Tabatinga, que possui voos regulares diários com a capital amazonense, foi o principal destino das cargas com origem no aeroporto de Manaus em 2019 (133 t), superando os municípios de Coari (11 kg), Tefé (23 t), Maués (34,8 t) e Parintins (28,2 t) que também possuem ligações aéreas de transporte de cargas com a capital. O trecho Manaus-Tabatinga representa mais de 65% de toda a carga aérea que circula entre a capital e o interior do estado. Dessa forma, percebe-se que Manaus além de receber os insumos para o seu Polo Industrial e diversas outras mercadorias, via carga aérea, funciona também como articuladora do transpor-

te de cargas para os municípios sob sua área de influência, como Tabatinga.

O gráfico 2 apresenta a evolução temporal dos dados de transporte aéreo de cargas movimentadas no aeroporto de Tabatinga na série 2000-2019, conforme disponibilizado pelo painel Oferta e Demanda da ANAC.

Figura 6 - Evolução do transporte aéreo de cargas no aeroporto de Tabatinga 2000-2019.



Fonte: ANAC, 2024. Elaboração própria.

De acordo com o gráfico, o transporte aéreo de cargas viveu três principais momentos no período analisado. O período inicial, marcado pelo elevado volume transportado, um segundo e longo período que vai de 2003 até 2013 com redução drástica do transporte de cargas e o terceiro período iniciado em 2014, mas com evolução crescente a partir de 2016.

Os anos iniciais da série (2000-2002) foram os de maior movimentação de cargas aéreas em Tabatinga. Conforme os dados da ANAC, nesse período duas empresas dominavam o transporte aéreo, tanto de passageiros, quanto de cargas: a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig) e a RLE Rico, empresa de transporte aéreo regional da Amazônia. A contração do transporte de cargas no período 2003-2004 coincide com a redução da participação da Varig no transporte aéreo em Tabatinga. Durante todo o período de 2000-2004, o município de Tabatinga foi o principal aeroporto em movi-

mentação de cargas do interior do Amazonas. Contudo, nos anos seguintes, conforme se observa no gráfico, há uma queda considerável no transporte de cargas aérea. No intervalo 2005-2010, Tabatinga perdeu sua posição como principal aeroporto do interior do estado para municípios como Coari, Parintins, Humaitá e Lábrea. Esse período corresponde também à queda da participação e posterior saída do mercado de empresas como a Varig e a Rico, que deixaram de operar não só em Tabatinga, como nas demais rotas regionais e nacionais.

O período que vai de 2008 até o ano de 2013 o transporte aéreo de cargas foi controlado, quase exclusivamente pela empresa Trip Linhas Aéreas até ser adquirida pela Azul em 2014, que passou a ser então a única empresa aérea no transporte de mercadorias e passageiros com origem e destino em Tabatinga. Conforme o gráfico, desde 2016 o transporte aéreo de cargas em Tabatinga parece ter ganhado novo fôlego. Esse ano coincide com o início das operações da Azul Cargos, unidade da Azul Linhas Aéreas especializada no transporte de cargas.

Ao comparar os dados da ANAC sobre os principais aeroportos em movimentos de cargas do país, no ano de 2019, com a hierarquia da rede urbana brasileira elaborada pelo IBGE (REGIC 2018), é possível constatar que Tabatinga aparece junto com as cidades paraenses de Altamira e Parauapebas e o arquipélago de Fernando de Noronha, com as maiores movimentações de cargas em cidades não classificadas como metrópoles ou capitais regionais do país. Segundo o IBGE (2021) via de regra, as cidades que possuem aeroportos com voos regulares, além de se posicionarem nos maiores estratos da hierarquia urbana, localizam-se em cidades com considerável porte demográfico, PIB mais elevado e intensa atividade econômica. Contudo as cidades do interior amazonense e algumas cidades paraenses apresentam uma relação que se diferencia desse padrão. “Essas Cidades possuem relação díspar entre o seus PIBs, geralmente baixos, com a respectiva quantidade de carga transportada por meio aéreo” (IBGE, 2021, p. 21). Tal fato é explicado pela própria ausência de redes de transportes terrestres nestes territórios:

Devido à inexistência de uma malha rodoviária regular em porções desses estados, o transporte aéreo é essencial para estruturar ligações entre Cidades e permitir outro meio de conexão além do transporte hidroviário, tanto para passageiros quanto para cargas. Nessas áreas, os voos regulares estão presentes em baixos estratos da hierarquia urbana, como Centros Locais e Centros de Zona, divergindo do padrão nacional que privilegia as grandes interações, porém são fundamentais para deslocamento, em tempo de viagem razoável, até os centros urbanos de referência para adquirir bens e serviços, como as Cidades de Manaus (AM) e de Belém/PA por exemplo (IBGE, 2021, p. 72).

É relevante destacar que Tabatinga, apesar de não possuir ligações terrestres com outras localidades, exerce forte influência sobre municípios vizinhos na atração de diversos serviços, inclusive o uso do seu aeroporto. Acrescenta-se ainda que além de situar-se numa Tríplice Fronteira, a área urbana de Tabatinga está conurbada a Leticia, na Colômbia, a qual formam um par de cidade-gêmea. Apesar de Leticia contar com três voos semanais de aviões cargueiros, muitos colombianos são consumidores do comércio tabatinguense. Portanto as mercadorias aéreas que chegam para abastecer o comércio local atendem não somente os moradores de Tabatinga, mas de toda a vizinhança.

Apesar da Azul Cargos em Tabatinga operar com encomendas domésticas, o maior volume de cargas é para atender o comércio local. Dentre as principais mercadorias transportadas com destino ao município, conforme entrevista realizada com o gestor local, destacam-se as roupas, peças automotivas, calçados, vacinas, e as frutas como: uva, abacate e tangerina. Com exceção das vacinas, transportadas para atender o Sistema Único de Saúde, as demais mercadorias visam satisfazer as necessidades de venda e consumo, segundo a lógica do capital. Como já discutido anteriormente, não são produtos com alto valor agregado, mas que necessitam do transporte aéreo para realização da mercadoria com maior velocidade, reforçando a abordagem tratada por Quintanilha e Silveira (2017).

O comércio aéreo de cargas garante maior fluidez territorial, principalmente quando comparado ao modal hidroviário. O trans-

porte de mercadorias pela via fluvial através da hidrovia do Solimões-Amazonas, entre Manaus e Tabatinga percorre aproximadamente 1.600 km (considerando-se o perfil sinuoso da hidrovia) em 7 dias, normalmente. Comparativamente, o transporte aéreo tem duração de aproximadamente duas horas para o mesmo percurso. Nessa porção do território, não dotada de outras redes de transporte, o modal aéreo possui uma relevância significativa na velocidade da circulação de mercadorias, reforçando então nossa abordagem enquanto condição geral de produção essencial na região amazônica de forma geral e em Tabatinga em particular.

Pode-se reforçar a importância do transporte aéreo para Tabatinga, comparando com o exemplo de um dos principais trechos do transporte aéreo de cargas no Brasil que é a ligação São Paulo - Salvador. No referido trecho o transporte aéreo é realizado em pouco mais de duas horas. Caso não houvesse a possibilidade do transporte aéreo, o trecho é dotado com a BR-381, rodovia que permite o transporte de veículos terrestres, percorrendo 1.900 km em cerca de dois dias. Dessa forma, percebe-se que o transporte aéreo possui uma implicação mais forte para a circulação de mercadorias no trecho Manaus-Tabatinga.

Apesar do voo destinado à Tabatinga ter origem em Manaus, foi esclarecido pelo gestor local da Azul Cargos, através de entrevista, que chegam mercadorias de todo o Brasil que realizam a conexão em Manaus para posterior prosseguimento à Tabatinga, o que deve ocorrer também com as demais cidades que apresentam ligações aéreas com a capital amazonense. Dentre as principais localidades de origens dessas mercadorias foi destacado São Paulo, Fortaleza, Recife e Goiânia. Esses territórios de origem das mercadorias coincidem com o apresentado no mapa elaborado a partir dos dados de aquisição de mercadorias disponibilizados pela Suframa.

Devido ao grande volume de passageiros e de cargas, nos foi informado em entrevista que a Azul Linhas Aéreas tem intenções de começar a operar com o Airbus A320 que possui maior capacidade de passageiros e cargas a fim de atender a demanda crescente dos fluxos presentes no aeroporto de Tabatinga. Contudo, há necessidade de adequações na pista de pouso do aeroporto para suportar aeronaves maiores. O aeroporto já passou por reformas

em 2018, o qual ampliou seu terminou de passageiros. Com novas necessidades de adequações para expansão da circulação de pessoas e cargas, o capital ligado ao transporte aéreo associado às demandas do capital mercantil local, demonstram sua necessidade por condições gerais de produção que visam ampliar sua atuação na região, como já expresso anteriormente: a criação das condições de circulação (...) se converte para o capital em uma necessidade: a de anular o espaço pelo tempo” (Lencioni, 2021, p.41).

Considerações finais

Tanto os dados disponibilizados pela Suframa, quanto as informações obtidas por meio das entrevistas, apontam para a confirmação de que a política de incentivos fiscais tem garantido um certo nível de articulação da ALC de Tabatinga com os principais centros econômicos do país. Há que se lembrar que essa integração da Amazônia pelo consumo das mercadorias produzidas em outras regiões era uma iniciativa do Estado desde a década de 1940, aprofundada por várias outras políticas, inclusive pela implementação das Áreas de Livre Comércio.

A constituição da ALC em Tabatinga partiu de uma iniciativa do Estado brasileiro diante do nível de integração apresentado nesta porção da fronteira amazônica. Ao reconhecer as interações entre brasileiros, colombianos e peruanos e promover o incentivo à circulação e consumo de mercadorias por meio dos incentivos fiscais, o Estado garantiu de um lado, mais espaços para a reprodução do capital dos principais centros econômicos do país, e de outro permitiu melhorar o abastecimento do comércio local.

As dificuldades mencionadas pelos empresários locais, quanto à logística, evidencia, que a implantação das ALCs, exemplificado aqui pela de Tabatinga, não criou outras intervenções para além da concessão de incentivos fiscais, desconsiderando a necessidade de garantir condições gerais de produção, entendidas como meios que viabilizam também a circulação e o consumo de mercadorias ao articular as regiões onde se desenvolve o processo de produção, a circulação do capital e os centros consumidores. Tal cenário foi confirmado pelo empresariado local, ao menciona-

rem a logística de transporte, devido ao tempo de deslocamento das mercadorias, como o principal desafio associado às distâncias geográficas.

Ao proporcionar maior alcance espacial e menor velocidade, encurtando as distâncias por meio do tempo, o transporte aéreo emerge como condição geral de produção essencial para a circulação de mercadorias no contexto amazônico. Apesar de nem todas as empresas poderem usufruir do serviço de transporte aéreo, devido à natureza de suas mercadorias, esse modal voltou a ter destaque em Tabatinga, principalmente por proporcionar rapidez na circulação da mercadoria e por apresentar-se como alternativa ao transporte hidroviário, predominante na região. Esse contexto, somado ao regime fiscal da ALC e as interações fronteiriças impulsiona o capital a considerar meios de circulação mais velozes para a realização da mercadoria.

Com a disposição do aeroporto de Manaus como o principal nó da articulação de cargas aéreas na Amazônia, os demais aeroportos da região poderiam ser beneficiar mais com o aumento no fluxo de mercadorias. Contudo se faz necessário mais investimentos a fim de adequar a infraestrutura aeroportuária para aumentar a capacidade de cargas e aeronaves, maior presença de companhias aéreas para baratear os preços de passagens e frete e também mais iniciativas, tanto do poder público, quanto da iniciativa privada para ampliar a integração aérea regional.

Referências bibliográficas

ANTAQ. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Caracterização da oferta e demanda do transporte fluvial de passageiros e cargas na região amazônica.** Belém: ANTAQ, 2018.

ARROYO, M. A Circulação da Mercadoria na Redefinição dos usos do território, **Revista Casa da Geografia de Sobral**, III Seminário Regional Comércio, Consumo e Cultura nas cidades. Sobral, 2017. Disponível em: <http://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/389>. Acessado em 20 de maio de 2021.

BRASIL. Constituição Da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Presidência da República [1988]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 14 fev. 2023.

BRASIL. Lei nº 7965, de 22 de dezembro de 1989. **Cria Área de Livre Comércio no Município de Tabatinga, no Estado do Amazonas, e dá outras providências.**

Brasília: Presidência da República. [1989]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7965.htm. Acesso em: 8 jun. 2021

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo, Annablume, 2005.

HARVEY, David. O espaço como palavra-chave. *GEOgraphia*, v. 14, n. 28, p. 8-39, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2012.v14i28.a13641>.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Regiões de Influências das Cidades (REGIC) 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>. Acesso em: 14 mai. 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Redes e fluxos no território: Ligações aéreas 2019-2020**. Estudo, Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101891>.

INFRAERO. Características aeroporto de Tabatinga. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeropostos/aeroporto-internacional-de-tabatinga/sobre-o-aeroporto/caracteristica>. Acesso em: 25 de abril de 2020.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção e espaço-tempo nos processos de valorização e capitalização. In: RUFINO, Beatriz; FAUSTINO, Raphael; WEHBA, Cristina (org.). **Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço: análises em uma perspectiva crítica**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021. p. 37-60.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, Lia Osório. **Sistemas, fronteiras e território**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

MACHADO, Lia. Estado, territorialidades, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, Maria. L. (org.). **Continente em chamas: Globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MACHADO, Lia O.; HAESBAERT, Rogério.; RIBEIRO, Leticia.; STEIMAN, Rebeca.; PEITER, Paulo.; NOVAES, André. O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. In: OLIVEIRA, T. C. M. de (Org.). **Território sem limites: estudos sobre fronteiras**. Campo Grande: UFMS. 2005 p.87-112.

MARX, K. Introdução à crítica da economia política. In: Marx, K. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Expressão popular, 2008 [1859]. p. 237-257.

PÊSSOA, Vera Lúcia Salazar. RAMIRES, Julio Cesar de Lima. Amostragem em pesquisa qualitativa: subsídios para a pesquisa geográfica. In: MARAFON, Glaucio José et al. (Org.). **Pesquisa qualitativa em geografia: reflexões teórico-conceituais e aplicadas**. Rio de Janeiro: EdUREJ, 2013, p.117-134

SANTOS, Rogério; PEREIRA, Luiz Andrei. Geografia do transporte aéreo, fluxos de cargas e de passageiros no aeroporto de Montes Claros – Minas Gerais/Brasil. *Revista Alteridade*, Montes Claros – MG, v. 4, n. 1, p. 77-103, jul./dez.-2022. Disponível em: <https://doi.org/10.46551/alt0401202204>.

SILVEIRA, Márcio. QUINTILHANO, Diogo. Contribuições do modal aéreo na circulação de cargas no Brasil: principais fluxos e atuação das principais companhias aéreas. *Revista da ANPEGE*, 11(15), 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5418/RA2015.1115.0003>.

TUNES, Regina. Concentração e territorialização da produção inovadora no Brasil: uma análise a partir do conceito de condições gerais de produção. *GEOgraphia*, vol. 21, n. 47, pp. 52 - 71. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2019.v21i47.a14456>.

Interconexões:
Articulação Territorial Interestadual
do Centro-Sul cearense sob a dualidade
das Ferrovias e Obras Contra as Secas
(1877 - 1930)

*Luiz Antônio Ferreira Soares¹
Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros²*

Introdução

Devido à dimensão continental do território brasileiro, a formação e consolidação dos seus núcleos urbanos esteve relacionada a diferentes condicionantes climáticas, geográficas e colonizadoras. No Nordeste brasileiro, esses elementos propiciaram a criação de singulares redes de cidades interligadas. Desde seu povoamento, o impacto das estiagens no território propiciou circunstâncias que afetaram diretamente os processos de interiorização das cidades.

A antiga província, hoje atual estado do Ceará, historicamente é caracterizada como uma das extensões territoriais mais afetadas pelas secas. Esse contexto promoveu à construção sistemática de infraestruturas, desde portos aos caminhos de boiada, ferro e de rodagem. Especificamente, a costa da cidade de Fortaleza, apresentava dificuldades na atracação de embarcações, em virtude da homogeneidade dos tecidos arenosos e acidentes geográficos, prejudicando o atraque de em seu litoral (Holanda, 2013).

Todavia, haviam elementos norteadores de suporte a ocupação, tais como serras e leitos de rios, presentes nas mesorregiões do Cariri e Centro-Sul cearense. Localizado no entroncamento com

1 Universidade Federal Rural do Semi-Árido – Campus Pau dos Ferros - luiz.ferreira.soares17@gmail.com

2 Universidade Federal Rural do Semi-Árido – Campus Pau dos Ferros - gabriel.leopoldino@ufersa.edu.br - <https://orcid.org/0000-0002-9279-4033>

os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, o Centro-sul cearense é composto hoje por 14 municípios. A mesorregião pode ser historicamente caracterizada pela presença intensa de clima semiárido e baixos índices pluviométricos anuais, o que afeta significativamente o modo de ocupação do espaço. Essa delimitação, dentre outras coisas, permite um controle pelo estado na gestão de recursos, e principalmente no planejamento estratégico de subsídios de segurança hídrica.

Essa conjuntura permeou zonas de interesses adjacentes e rotas comerciais também pelos estados circunvizinhos. Logo, para integração com as demais redes, sobretudo no final do século XIX, a realização de uma malha férrea que conectasse o espaço de interesse a demais localidades, constituía-se como um fator chave atrelado ao desenvolvimento regional.

Especialmente no início do século XX, ocorriam uma série de avanços no agenciamento territorial, seja pela realização de estradas, distinção de limites municipais, obras contra às secas, dentre outros processos que participaram do processo de estruturação urbana no estado cearense. Tem-se como acontecimento inicial deste estudo a seca de 1877 – um dos períodos de maior calamidade pública do Nordeste (Guerra, 1981). A compreensão do recorte temporal a partir de 1877 torna possível a análise de infraestruturas antes e depois da fundação da República e como o novo projeto de Estado-Nação impactou no avanço das estruturas de combate aos efeitos climáticos no sertão.

O entendimento da formação urbana faz-se sob a ótica dos elementos estruturantes das cidades: suas estradas, ferrovias e obras de infraestrutura (especialmente aquelas voltadas para o combate às estiagens). Busca-se o esclarecimento de questões pertinentes à desenvoltura que essa fração do território nacional travou nos anais da história. Ao olhar para o espaço urbano pelas formações viárias, entende-se processos atrelados, quais fluxos foram favorecidos e como o crescimento populacional pôde desenvolver-se. O entendimento de como e quando essas infraestruturas foram desenvolvidas, auxilia na verificação dos entraves que assolavam a região em uma época de difícil acesso a recursos e até mesmo à mão de obra capacitada.

O Centro-Sul cearense, percebido como forma urbana historicizada, é uma das partes estruturantes do território em totalidade, uma vez que é uma zona de rotas, recursos e comércios, comportando importantes trajetos e infraestruturas do estado, com destaque para Estrada de Ferro de Baturité, açude de Orós e açude Poço dos Paus.

Na perspectiva do entendimento da implantação dessas infraestruturas, percebe-se que a leitura do território em sua base historiográfica dota de sentido o panorama traçado, evidenciando eventos pertinentes à natureza e às intervenções humanas (Waisman, 2013). Destarte, como corrobora Brandão “todo trabalho historiográfico é uma interpretação, e toda interpretação é uma apropriação e não uma descrição ou explicação” (Brandão, 2004, p. 218), de tal modo que as diversas disciplinas atuam de modos a atingirem por si seus objetivos. Dessa maneira “cada descoberta no âmbito das ciências parcelares permite uma análise nova do fenômeno total” (Lefebvre, 2008, p. 52).

Neste sentido, é importante discutir fundamentos da Escola dos Annales (Burke, 2010). Um primeiro aspecto a ser evidenciado é a visão do objeto em estudo em uma história serial³, termo utilizado por Fernand Braudel⁴. Nessa perspectiva, compreender de forma serial é não mais basear o estudo a partir de eventos ímpares, ou mesmo de figuras políticas, mas sim sob aspectos de estrutura e conjuntura (Burke, 2010). Representa as bases de sustentação do passado e da própria realidade, aspectos relativos à longa duração (Burke, 2010).

Dentre as múltiplas interpretações do espaço, é destacado a compreensão por Ana Fani Carlos em que o visualiza como “movimento e processo que se realiza como condição, meio e produto da reprodução da sociedade” (Carlos, 2011, p. 74). Henri Lefebvre, dispõe que o modo de produção organiza e produz o espaço, o realizando assim como seu tempo (Lefebvre, 2006). A

3 A História Serial, resumidamente refere-se a maneira que ocorre o trato quanto as fontes, percebendo-as de maneira comparável e serial, notando variações, permanências, permitindo uma abordagem em contexto conjunto (Barros, 2012).

4 Fernand Braudel (1902 – 1985) foi um dos mais proeminentes historiadores da escola dos Annales, encabeçando a chamada 2ª geração da escola, realizou obras fundamentais para a “nova história”, com destaque para sua tese – O Mediterrâneo.

realização das articulações territoriais, portanto, tornou-se um dos principais temas do estudo das cidades, circunstâncias que permitiram o desenvolvimento dos conjuntos urbanos. A despeito dessas infraestruturas vistas em outro momento como inovações tecnológicas, sua ascensão ou declínio estão atrelados à maneira como são recebidos pelos níveis da sociedade (Hobsbawn, 2013).

Algumas tecnologias de transporte, alteram-na em demasia em determinada época. Elementos como o desenvolvimento de redes e tecnologias viárias em escala global, atingem também os tecidos urbanos brasileiros, num processo de transferências e adaptações. Algumas mudanças advindas do desenvolvimento tecnológico, permitem mesmo reavaliar a concepção espacial presente, não medindo mais distâncias, mas sim tempo, em horas, minutos e segundos (Dupuy, 2008). Atenta-se para o fato que essas tecnologias não afetam somente o espaço físico, mas também os aspectos culturais.

Ao usar a terminologia de região, se entende “como sendo um espaço subnacional, parte do território de um país” (Souza; Theis; 2009, p. 12). Ampara-se na abordagem dada por Oliveira (1981) onde a região pode ser compreendida em vieses econômicos, sociais, políticos, culturais, geográficos, históricos, culturais, dentre outros, havendo aspectos que sintetizam demais categorias (Oliveira, 1981). Dessa maneira, a região adquire propriedades que a diferenciam do simples espaço geográfico, estabelecendo também uma relação de escala e uma particularidade dentro de um macro-espaço.

Relações como essas, englobam também dinâmicas territoriais. Haesbaert (2007) esclarece que o conceito de território pode vir a divergir significativamente, a depender do conjunto teórico-metodológico adotado pelo pesquisador. Contudo, é possível levantar pontos em comum das diversas teorias acerca do território. O primeiro se traduz na concepção pela lógica do binômio materialista e idealista, cuja ideia se debruça no estudo do vínculo sociedade-natureza⁵, além das dimensões sociais

5 A História Ambiental é a área de estudos que investiga a problemática das relações homem-natureza. Cf. Simonini, 2014.

privilegiadas. Já o segundo eixo teórico busca a historicidade do conceito, investigando a presença em toda e qualquer sociedade, além de deter-se ao caráter absoluto ou relacional (Haesbaert, 2007). Assim, como os espaços sociais, o conceito de território deriva das relações sociais: “[...] define-se antes de tudo com referência às relações sociais (ou culturais, em sentido amplo) em que está mergulhado, relações estas que são sempre, também, relações de poder” (Haesbaert, 2007, p. 54). A investigação do território para os campos de estudos urbanos abarca também os territórios usados⁶, “chão mais a identidade” (Santos, 2007, p. 14), englobando a questão também de reivindicações quanto a determinado espaço. O entendimento de uma mesorregião pode elucidar aspectos mais amplos. Ao deter-se sobre o estudo da mesorregião Centro-Sul cearense considera-se o papel do poder político e social.

Neste estudo foram utilizados dados de natureza primária e secundária, em que a investigação do material se levou em conta o momento histórico de sua produção (Simonini, 2014). Os procedimentos técnicos por sua vez se refletem em uma pesquisa documental, principalmente no que tange ao cuidado e respeito à natureza das fontes primárias. Neste caso, esse aporte se ocorreu principalmente em relação a seguintes fontes: cartografias históricas que versam sobre a espacialidade em questão, relatórios dos Ministérios de Indústria, Viação e Obras Públicas (1893 – 1909), Viação e Obras Públicas (1910 – 1927), relatórios dos presidentes do estado do Ceará e mensagens apresentadas por figuras de destaque na política cearense.

Na pesquisa documental, catalogou-se os relatórios ministeriais referentes às pastas de (Indústria) Viação e Obras Públicas no período de 1893 a 1927, disponíveis em formato digital pelo *Center For Research Libraries* (CRL)⁷. Também foram levantados os relatórios e falas dos presidentes da província do Ceará no recorte temporal de 1877 – 1930, disponíveis no CRL. Quanto aos mapas do Ceará,

6 Cf. Milton Santos, *o Retorno do Território* (1994).

7 O *Center for Research Libraries* é um consórcio internacional de universidades, faculdades e bibliotecas de pesquisa independentes. Atualmente é composto por mais de 200 constituintes.

foram catalogados através do acervo digital da Biblioteca Nacional, variando do período de 1877 – 1930. A base cartográfica desempenha papel de destaque na análise territorial, uma vez que propicia um recorte das representações do espaço regional, suas condições e potencialidades, o estreitamento de relações comerciais e possíveis rotas cobçadas, como a demarcação de propostas ainda no papel, longe do campo material (Reis, 2017).

Neste trabalho foram realizados mapas do estado do Ceará com ênfase na mesorregião em estudo a partir da base cartográfica cedida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, e trabalhadas pelo software QGIS, programa gratuito com código aberto e georreferenciamento. Para elaboração do mapa de periodização da ferrovia, utilizou-se as malhas municipais do IBGE mencionadas anteriormente em conjunto com dados da plataforma de código aberto DIVAS-GIS, além da vetorização da estrada de ferro de Baturité com base no mapa de 1931 elaborado pelo Instituto do Ceará, em razão da demarcação da consolidação do traçado e de sua ótima qualidade gráfica.

Após a vetorização e desenho foi feito o georreferenciamento cartográfico no QGIS e compatibilização com demais esquemas do traçado da Estrada de Ferro de Baturité - EFB já mencionados. Foi acrescentada a periodização em decênios com base em dados de mapas da RFFSA, da dissertação de Kleiton Nazareno Santiago Mota (2009) e de Ana Isabel Parente Cortez Reis (2015), além de informações vistas nos relatórios provinciais e ministeriais durante as leituras.

A bibliografia utilizada baseia-se na historiografia do estado do Ceará e obras de infraestrutura no cenário de enfrentamento às secas. Como acervo bibliográfico consultou-se a fundação Waldeimar Alcântara que possui obras completas de importante personagens da história cearense, como Barão de Studart⁸ (1856 – 1938) e Raimundo Girão⁹ (1900 – 1988). Destaca-se também como autores

8 Guilherme Studart ou Barão de Studart, foi um proeminente estudioso, médico, arquivista e vice-cônsul da Inglaterra no Ceará. Participou como sócio fundador do Centro Abolicionista, Instituto do Ceará, realizando mais de 150 trabalhos em sua memorial sobre o Ceará (Studart, 2004).

9 Raimundo Girão, atuou como bacharel em Direito, escritor, prefeito da cidade de Fortaleza (1932 – 1934) e Ministro do tribunal de contas do Ceará, realizou dezenas de obras dedicadas a interpretação da História do Ceará (Girão, 1984).

de fundamentação do saber: Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos com ênfase em suas contribuições para a geografia urbana; Clóvis Ramiro Jucá Neto e Ana Isabel Parente Cortez Reis para elucidação de problemáticas históricas referentes à formação do território cearense, assim como demais autores e bibliografias de amparo à pesquisa.

Articulação territorial no Ceará: prelúdio à atuação ferroviária no Centro-Sul (1877 – 1900)

O início da periodização a partir do ano de 1877 busca fixar os impactos e iniciativas governamentais ao trato das secas, assim como investigar os elementos de agenciamento territorial. Historicamente, a terminologia dos “77” representou a memória de períodos de flagelos e estiagens nos sertões. No Ceará, no ano seguinte (1878) estima-se que faleceram mais de 118.900 pessoas, com uma média de 495 sepultamentos diários no cemitério de Fortaleza (Guerra, 1981). Episódios como esses, enfatizaram a problemática sofrida não só no Ceará, como no Nordeste. No decorrente ano de 1877, não bastasse a crise humanitária, ocorria uma crise econômica, com o então presidente da província do Ceará, Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa relatando essas dificuldades financeiras mediante o enfrentamento das secas existentes. Tal cenário, permite afirmar que “ninguém contesta que a seca de 1877 foi a maior catástrofe ocorrida no Nordeste Brasileiro, já que a região perdeu mais de meio milhão de vidas, desarticulando o povoamento incipiente dos vastos sertões” (Guerra, 1981, p. 32). De fato, o processo de interiorização das cidades foi impactado significativamente pelas condicionantes climáticas e políticas vividas na época.

Seguramente impactada era a relação do porto com a província. No ano de 1877, de acordo com o relatório provincial do Ceará do mesmo ano, de 74 embarcações que atracaram e saíram do porto, 50 eram inglesas. Tal relacionamento da província com a Inglaterra, demarcava o sentido das relações comerciais e agentes financiadores do espaço, uma vez que essa relação intensificar-se-ia com as construções das estradas de ferro e suas relações com o capital estrangeiro, sobretudo o britânico. Nota-se que a cons-

trução da Estrada de Ferro de Baturité foi iniciada no ano de 1873, saindo da cidade de Fortaleza a Baturité – polo político do estado para em um primeiro momento, atingir a cidade em que dá nome à estrada – Baturité.

Em um panorama geral, primeira estrada de ferro em terras brasileiras foi inaugurada no ano de 1854, a Estrada de Ferro de Mauá, localizada no Rio de Janeiro¹⁰. Já em uma escala global, nota-se também a proeminência desses meios: “as estradas de ferro desempenharam um papel primordial no capitalismo industrial, na organização de seu espaço nacional (e internacional)” (Lefebvre, 2006, p.13). Por meio das estradas de ferro, as perspectivas governamentais possibilitavam o vislumbre de um território integrado em escala nacional, como corrobora a seguinte fala de Cavalcanti Pessoa:

De interesse actualmente provincial não há á desconhecer que a linha tornar-se-há de interesse geral, prolongada até as extremas da província para fazer parte do systema da viação, que no futuro se tiver de estabelecer, ligando ao Rio de janeiro as províncias do Império (Pessoa, 1877, p. 27-28).¹¹

A infraestrutura viária era pensada visando as conexões interestaduais em outros meios que não os portos e estradas carroçáveis. Dentre os impactos da seca, o presidente da província – Caetano Estellita Cavalcanti Pessoa elenca uma série de cidades apontadas como as primeiras a sofrerem dessa calamidade, dentre elas, constam Lavras (atual Lavras da Mangabeira), Icó e Várzea Alegre, cidades pertencentes ao recorte espacial correspondente ao Centro-Sul cearense. Conforme ocorriam os estudos, a ferrovia postergava avanços, embora fosse reconhecida a urgência das obras, não somente como elemento acabado em si, mas como continuação de demais processos de agenciamento territorial, a exemplo da açudagem.

Tal integração pode ser percebida como elemento auxiliar na construção do açude do Cedro na cidade de Quixadá. Essa

10 Com 14,5km de extensão, a ferrovia ligava a raiz da Serra de Petrópolis ao porto (Cortez, 2008).

11 Ao longo do trabalho a linguagem original foi mantida de forma a preservar a natureza das fontes históricas.

obra de grande açudagem pode ser entendida como o empreendimento hidráulico de maior proporção até então realizado, vindo a amparar de maneira definitiva a população. Conforme abordado no relatório provincial de 1885, o presidente da província reconhecia a EFB como parte integrante do sistema de infraestrutura hidráulica, ao reiterar que: “D’isto convencido, mais de uma vez tenho me dirigido ao governo imperial encarecendo a necessidade do prolongamento, para o qual já está votada parte da quantia orçada” (Moura, 1885, p. 101). Nota-se o caráter que o governo imperial tratava as secas nos sertões, postergando a realização de ferrovias necessárias para o andamento da açudagem. Em um quadro de açudagem no ano de 1885, das cidades do Centro-Sul apenas a cidade de Lavras possuía 01 açude público, embora fosse notório a presença de açudes particulares nas demais cidades a situação estava aquém do ideal. No ano de 1886 projetava-se o desdobramento da ferrovia de Baturité para o vale do Cariri, importante centro comercial e agrícola da região, elementos presentes no discurso do presidente Joaquim da Costa Barradas a passagem da administração para o Dr. Eneas Araújo Torreão, onde ressalta que:

O prolongamento desta estrada pondo em comunicação com esta capital as regiões uberrimas do Cariry, é idéa, que reputo vencedora. Tenho para mim que o futuro da provincia em grande parte depende deste melhoramento, que ainda se recommenda pela attenuação, que trará aos effeitos desastrosos da sêcca, que periodicamente a flagella (Barradas, 1886, p. 21).

O vale do Cariri era o ponto final da estrada, mesmo que em uma idealização projetada sem oficialização. Nota-se a presença de discursos das secas ¹²como elementos chave para consolidação das obras, uma vez que justificavam o embasamento das obras como recursos fundamentais para passagem de períodos de estiagem. Por fim, na conjuntura estabelecida entre os anos de 1877 a 1889,

¹² Os discursos das secas são percebidos em várias passagens dos relatórios provinciais. Como exemplo, em 9 de setembro de 1889 é reiterado pelo presidente da província que “Um acontecimento sobrepuja todos os outros no Ceará actualmente, e quase que exclusivamente constitue a preocupação geral, é a secca que tem, em progressão fatal, tomado tanto mais incremento quanto mais se adianta o verão nesta região” (D’ávila, 1889, p.03).

percebe-se uma tentativa de estruturar conexões entre o litoral e o interior do estado, embora ainda de maneira inicial.

O projeto da EFB, inicialmente, atingia somente a cidade de Baturité, não prevendo conexões com o Centro-Sul e Cariri cearense, apesar dos centros comerciais de destaque nas regiões, como Icó, Iguatu e Crato. Quanto à ligação pela estrada de ferro, a mesma ainda não atendia a região, mesmo sendo reconhecida sua necessidade para a consolidação da província, assim como as necessárias obras de açudagem como instrumentos agrícolas. É observado a aprovação dos estudos preliminares para prolongamento da EFB, ocasionada por trâmites técnicos e políticos em uma escala nacional. Outro elemento percebido era o tratamento do Governo Imperial para com as secas, não no sentido de precaver a região, mas de oferecer suporte à sua árdua passagem. Nessa conjuntura, é estabelecido as primeiras tentativas de avanço no agenciamento territorial do Ceará, apesar dos esforços ainda não localizados no Centro-Sul do estado.

Ao início da passagem para 1889, os dirigentes políticos procuraram elucidar as questões relativas à instauração da República. Apesar da mudança e estabelecimento de novas instituições, o trato quanto ao agenciamento territorial não sofreu modificações substanciais. O presidente do Estado do Ceará—Henrique D'ávila resume sua gestão nos primeiros 10 meses de ação republicana focando na problemática da passagem do número de famintos na faixa de 30 mil pessoas em março, para 300 mil pessoas em setembro de 1889 (D'ávila, 1889). A gestão assumia esforços para conter os retirantes, decorrentes da seca de 1887 - 1889, eventos que posteriormente ocasionariam nos campos de concentração cearenses. Nota-se que embora iniciada as obras contra as secas, no momento por se encontrarem ainda em estado rudimentar não foram impactantes na contenção de danos e feitos. A república nos sertões era iniciada em meio aos ecos do passado.

A necessidade de agenciamento viário e mesmo de arrecadações financeiras era notória no estamento político, afetando não somente as populações carentes dos sertões, mas também o escoamento da produção que não atingia vazão suficiente, restrita aos

caminhos de boiada.¹³ A ligação entre diferentes regiões cearenses acontecia de maneira divergente, a estrada de ferro conectava apenas uma fração do estado, os caminhos vicinais embora não ideais, eram a alternativa existente para a maioria dos municípios cearenses. Concomitante à passagem dos trilhos, era realizado em 1890 o início da construção do açude de Quixadá – hoje açude do Cedro, obra de características monumentais cuja premissa de combate às secas possibilitou a realização de um projeto de larga escala em territórios cearenses.

Figura 1 - Açude do Cedro, 1970.



Fonte: IBGE, 2024.¹⁴

Projetado ainda durante o Brasil Império pelo engenheiro inglês J. Revy, o açude do Cedro constitui-se como a primeira grande obra no combate as secas (Molle, 1994). Com o início da construção datado de 1888, em plena grande seca, a obra teve fim apenas no ano de 1906, ocasionando quase duas décadas até sua inauguração

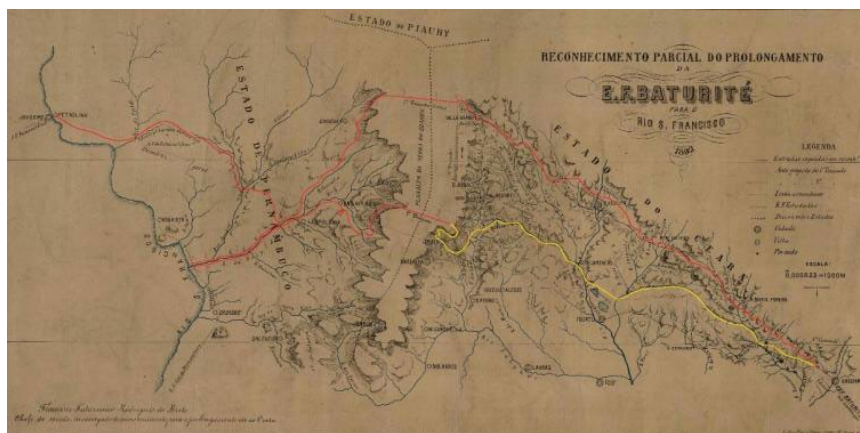
13 Sobre esses impasses, a fundação da república era alvo de críticas por meio da imprensa cearense, como consta no periódico *Correio do Cariry* (1892), manifestando repulsa em decorrências de censuras e prisões contra jornalistas realizadas no mesmo ano de publicação do periódico.

14 IBGE. Açude Cedro: Quixadá, CE. 1970, CE. [s.l.]:[s.n.] Acervo dos municípios brasileiros. Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=438457>> Acesso em: 26/02/2024.

(Alves, 2003). O açude do Cedro constitui um marco para a cidade e monumento para o sertão. Dentre os fatores que corroboraram essa marca está a escala do empreendimento, ocasionada também pelo superdimensionamento do açude, vindo a sangrar pela primeira vez apenas no ano de 1924, e a segunda em 1974 (Molle, 1994). Esse superdimensionamento do projeto, acarretou problemas de ordem técnica como processo de salinização progressiva. Este fator, entretanto, não impediu a prática de piscicultura, em que foram produzidos no ano da seca de 1915 uma média diária de 2.700 peixes (Molle, 1994).

Esse processo de agenciamento hídrico, em andamento nos territórios cearenses, ocorria de maneira ainda mais promissora em projetos de prolongamento da estrada. Dentre esses projetos, destaca-se a auspiciosa intenção projetual que estendia a estrada de ferro de Baturité às margens do Rio São Francisco no estado de Pernambuco, conforme apresenta a figura 02 abaixo.

Figura 2 - Reconhecimento parcial do prolongamento da E.F. Baturité para o Rio S. Francisco.



Fonte: Adaptado de Saturnino de Brito, 1892.¹⁵

Como destacado na figura 02, a linha amarela diz respeito à linha projetada do 2º traçado até os limites do estado do CE, na cha-

15 BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. Reconhecimento parcial do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité para o Rio São Francisco. Fortaleza, CE: Lith. Type Ceará, 1892. 1 mapa, 0,044 x 0,218cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart163336/cart163336.jpg. Acesso em: 21 Aug. 2023.

pada do Araripe em Crato – CE. Já as linhas vermelhas correspondem às projeções de estradas que culminariam no Rio São Francisco, uma seguindo o raciocínio inicial da estrada de ferro de Baturité partindo de Crato, se estenderia a partir desse ponto. A outra proposta – também destacada em linha vermelha acima - embora menos onerosa, acabaria por passar longe dos principais centros agrícolas do Centro-Sul e Cariri cearense. Esse prolongamento visto em projeto é reflexo da ideologia nacionalista de interligar o território nacional, não apenas em um binômio litoral e interior, mas sim entre os estados, de modo que ferrovias pudessem interconectar regiões interioranas do Nordeste brasileiro entre si.

Mesmo que a necessidade do agenciamento viário interestadual estivesse presente, era necessário antes disso, pensar na problemática interna e a ausência de obras contra às secas. Desse modo, por um melhor gerenciamento do território, ainda no ano de 1892 foram voltados esforços para realização da constituição estadual do Ceará, promulgada em 12 de julho de 1892 no art.59 n.03. A principal adição pode ser resumida na adesão do entendimento jurídico de municipalidade. Para a constituição estadual de 1892, não eram considerados municípios aqueles em que “além de não terem uma localidade que lhes sirva de séde, não tenham uma população mínima de dez mil habitantes e renda suficiente para manter-se” (Fontenelle, 1893, p.09). A ocorrência dessa série de mudanças sistêmicas, refletiam na percepção e produção de territórios. Como uma das medidas de avanço, destaca-se o projeto finalizado do açude da cidade de Lavras – atual Lavras da Mangabeira, podendo enfim iniciar sua construção:

O grande açude das Lavras, quando construído [...] será o maior reservatório do mundo e a mais importante obra hydraulica do Brasil. Ficará com um comprimento superior a 30 kilometros pelo do vale do rio Salgado, com largura media d’agua de mais de 3 ½ quilômetros e altura media de 15 metros, guardando um volume d’agua calculado em 1.500:000:000 metros cúbicos (Fontenelle, 1893, p.15).

Contando com uma área projetada de 100.000 hectares capaz de ser irrigada com o açude, o projeto representou uma medida

sólida de combate às secas que pousou no horizonte e no imaginário da população. Ações como essa, combatiam o longo período de estiagem presenciada no estado, momento em que “nenhuma plantação tem feito a Colonia em suas terras de 1891 para cá” (Fontenelle, 1893, p.40). Evidencia-se que as secas atingem o território cearense de diferentes maneiras, como abordado no relatório de 1899, com destaque para as proximidades do rio Jaguaribe¹⁶ em possibilitar resgate às populações circundantes, incluindo a região do Centro-Sul. No mesmo ano, ocorriam diversas propostas para o arrendamento da estrada de ferro de Baturité, além da previsão do governo encampar a estrada¹⁷. Os propósitos da estrada podiam ser percebidos nas tarifas, ao beneficiar viagens em longo percurso, uma vez que as passagens de primeira classe variavam em “100 réis por kilometro para os cem primeiros quilômetros, 80 réis para os cem imediatos, a 60 réis para o percurso excedente” (Lacerda, 1898, p. 209).

No ano de 1900 já se prospectava-se a chegada na serra do Araripe (Divisa entre Ceará e Pernambuco), objetivo final que ligaria o litoral ao interior do estado, embora ainda distante e sem efeitos práticos no final do século XIX. Com a criação da República, a realização de obras de irrigação e mesmo no setor de estradas de rodagem permaneceu de modo semelhante ao Brasil Império no primeiro momento, realizando obras, mas sem um mecanismo efetivo de consolidação dessas estruturas. Destarte, a maior obra de agenciamento referente ao recorte espacial – a estrada de ferro ainda não havia atingido a região do Centro-Sul, não amparando a população em períodos de seca.

A Reorganização Territorial e a Criação da IOCS (1900 – 1910)

Na primeira década do século XX, o planejamento, embora envolto a seguintes pausas, seguia ativamente e o empreendimento possibilitava o crescimento dos municípios atingidos pela estrada,

¹⁶ Saliencia-se que o rio Jaguaribe propiciava também o caminho da estrada de Jaguaribe, importante estrada carroçável que ligava a cidade de Icó ao litoral do estado, eixo de comercial de articulação litoral – interior (Jucá Neto, 2009).

¹⁷ Ao todo estavam postas 09 propostas entre setores públicos e privados, sendo arrendada pelo engenheiro Alfredo Novis no ano de 1899.

como pela construção do açude de Quixadá, cujo usufruto da estrada fazia-se necessário. Afirmção corroborada pelo então presidente do estado ao mencionar que

Nos municípios próximos ás duas vias-ferreas existentes no Estado, ha diversos açudes feitos durante as seccas, assim como se encontram muitos valles apropriados para obras semelhantes, que melhormente podem ser objecto d'esses estudos porque a sua vizinhança das vias-ferreas, facilitando os meios de transporte dos materiaes necessários, economiza tempo e dinheiro (Borges, 1903, p. 33).

A região Centro-Sul registrava as poucas construções de açudes em eventos não simultâneos à ferrovia, sem benesses diretas em decorrência. A Comissão de Açudes e Irrigação em 1905, atuando exclusivamente no Ceará, e da Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos das Secas em 1907 cuja principal atuação ocorreu nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Piauí. Enfatizava os serviços como perfuração de poços e sondagens para estudos hidrológicos (Almeida, 1907). Nesse mesmo ano, ocorre o projeto da estrada de ferro de penetração, cujo principal objetivo era interligar os estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. O trajeto transcorria:

Pelo valle do rio do Peixe, na Parahyba, até a cidade do Crato, no Ceará, ligando assim a viação férrea dos Estados do Sul á dos Estados do Norte, corta o Rio Grande do Norte de leste a oeste em 197 kilometros aproximadamente e de norte a sul em cerca de 76 kilometros (Müller, 1905, p. 676).

Tais iniciativas foram institucionalizadas por meio da portaria de 16 de setembro de 1907 na qual consta “fazer gratuitamente estudos, prestar informações, instruir as petições dos particulares que requererem premios ou auxílios” (Almeida, 1908, p. 1391). No respectivo ano, a Comissão de Açudes e irrigação empreendeu plano de propaganda e conscientização para os habitantes de zonas flageladas em favor do armazenamento de cereais e forragens, além de recompensas financeiras para construção de açudagens de pequeno porte. O açude de Quixadá (inaugurado em 1906) deter-

minou meios para percepção da necessidade de estudos aprofundados para realização de obras de irrigação, visando diminuir erros físicos, humanos e financeiros. Com as benfeitorias, a realização de novos fluxos favoreceu projetos como estradas de rodagem, que vinha a dar suporte aos caminhos desbravados pela linha férrea.

No final da primeira década do século XX, especificamente em 1909, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas passa a ser Ministério de Viação e Obras Públicas. Com a reorganização do quadro ministerial e em meio a avanços significativos nas infraestruturas hídricas, a destacar a Comissão de Açudes e Irrigação e a Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos das Secas, tem-se a criação do que veio a ser o principal órgão de combate ao flagelo, a Inspetoria de Obras Contra às secas – IOCS, fundada em 1909. Fundada em 21 de outubro de 1909 pelo decreto 7.619, a IOCS foi resultante das mencionadas comissões que agiam de maneira separada, ficando o órgão sob comando do engenheiro Miguel Arrojado Lisboa. O respectivo ano é emblemático para a região Nordeste por se constituir como aquele de fundação do primeiro órgão ao combate sistêmico das estiagens, representando uma mudança necessária para o desenvolvimento (inter)estadual. A IOCS atuava na realização de estudos, laudos, projetos e construções de açudes e barragens principalmente nos estados mais afetados pela seca, havendo um plano organizacional de levar essas obras de irrigação de maneira estrutural, e não mais a caráter emergencial pós-desastres. Para isso, estudos de cartografia e topografia faziam-se necessários:

A delimitação da região semi-árida do paiz só poderá ser discriminada com precisão depois que o levantamento topographico do paiz e o conhecimento mais exacto da sua hydrologia permittirem uma completa discriminação dos cursos perennes dos não perennes (Sá, 1910, p. 507).

Estudos climáticos e o próprio entendimento da caracterização do clima semiárido são mecanismos válidos para as condições de realização das obras. Seguindo na lógica de progresso das infraestruturas de irrigação, ocorre outra mudança significativa após a instituição da IOCS, a criação da Rede de Viação Cearense – R.V.C

sob o governo de Nilo Peçanha. Instituída pelo decreto n. 7669 de 18 de novembro de 1909, a R.V.C constitui um importante mecanismo que corroborou a estruturação do território cearense, de modo que as estradas de ferro do mesmo estado atuariam em conjunto sob a mesma lógica de progresso em gestão federal. Em sua composição constavam a Estrada de Ferro de Baturité, Estrada de Ferro de Sobral e seu prolongamento para cidade de Teresina, além da ligação das duas estradas cearenses através da cidade de Uruburetama – CE (distante 110km da capital), de modo a propiciar uma estrutura completa que atravessasse o estado em um amplo alcance.

A estrada de ferro de Baturité, assim como a de Sobral, passou então a um novo arrendatário a *South American Railway Construction Company Limited*, companhia britânica que arrendou as ferrovias cearenses por um prazo de 60 anos, substituindo o antigo arrendatário nacional Novis & Porto (Sá, 1910). Negócio lucrativo para o mercado internacional que atingia novas fronteiras a um custo baixo, a expansão do capital estrangeiro fazia-se cada vez mais presente em solo brasileiro, sobretudo nas ferrovias.

A ideologia de desenvolvimento vigente e a busca pela industrialização brasileira, permitiu traçar um quadro de ligação no território nacional, de modo a prospectar novas rotas comerciais em que:

Foi effectuado o reconhecimento do ramal de ligação das estradas de ferro do Baturité e Rio Grande do Norte, partindo do lugar denominado Serra, 16 kilometros além de Iguatú, passando pela cidade de Icó, no Ceará, e chegando a Caicó, no Rio Grande do Norte com o desenvolvimento total de 451 kilometros. Foi também feito o reconhecimento da ligação das estradas de ferro de Baturité a Sobral (Sá, 1910, p. 102).

Com a RVC, a ligação com os demais estados circunvizinhos era uma possibilidade concreta no sentido da E.F.B em direção a Crato, o percurso da mesma seguindo para o Centro-Sul possibilitou a conexão com os estados do Rio Grande do Norte e Paraíba, como projetado pela primeira vez o traçado do ramal nas proximidades da cidade de Iguatu. Em síntese, o período de reestruturação republicano possibilitou a sistematização das ferrovias de maneira a integrar um Plano de Viação Nacional, seja através de infraestruturas

turas terrestres, ou através das conexões portuárias, projetos em constante expansão.

A Integração Ferroviária no Centro-Sul cearense (1910 – 1930)

No início da década de 1910, é observado um período de avanço no combate às secas, a mesorregião do Centro-Sul cearense passou a ser objeto de intervenções sistemáticas, com um plano de irrigação que beneficiasse um conjunto de municípios de maneira integrada. Em fins do ano de 1910, a Estrada de Ferro de Baturité chegava à cidade de Iguatu com 423,628km de extensão, entrando no circuito da região de estudo. A IOCS ainda em período de adaptação é reorganizada pelo Decreto nº 9.256 de dezembro de 1910, conferindo à Inspetoria o título de repartição permanente (Gonçalves, 1911). Ressalta-se a estrutura do quadro organizacional da IOCS, repartida em 03 frentes de trabalhos, em que os serviços referentes ao Ceará estavam sob jurisdição da primeira repartição da IOCS com sede em Fortaleza¹⁸, responsável pelos serviços desse estado e do Piauí.

A atuação sistemática da Inspetoria abrangia a realização de serviços complementares ao contexto socioespacial em que atuava. Estava sob responsabilidade atribuições referentes ao desenvolvimento viário como: realização de estradas de ferro de penetração, estradas de ferro afluentes das principais, além da realização de estradas de rodagem. As estradas de rodagem assumiam papel de interligar diferentes municípios e povoados que as ferrovias não atendiam, possibilitando caminhos auxiliares aos eixos de cidades. Por sua vez, as obras de irrigação abrangiam serviços do tipo: poços tubulares e cartesianos, barragens, açudes, serviços de piscicultura em açudes e rios não perenes, conservação e reconstituição das florestas, dentre outros (Gonçalves, 1912).

Assim, à princípio, é dada ênfase na elaboração de estudos de açudagem. No ano de 1910 é possível perceber a diferença¹⁹ quanto ao tratamento dado à questão hídrica sob intervenção da IOCS,

18 A 2ª repartição correspondeu aos estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, já a terceira, diz respeito à atuação nos estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Norte de Minas.

19 Com a instauração da IOCS, a problemática da seca passa a ser tratada como um projeto de Estado.

a realização de estudos de açudagem abarcou cidades do Centro-Sul como: São Matheus – atual Jucás, Iguatu, Icó, Lavras e Várzea Alegre. Nessa primeira leva de estudos, destacam-se os do açude Orós, locado a 45km da cidade de Iguatu, o presente açude contava com encaminhamentos que o apontavam como um proeminente reservatório cujas dimensões e capacidades planejadas permitiriam no porvir a ser o maior açude já construído (Gonçalves, 1913). Embora de início o destaque para esses empreendimentos não fosse mencionado, apenas no relatório de 1913 são descritas suas reais dimensões: 2.200.000.000m³ que “ultrapassariam o Roosevelt, nos Estados Unidos, que é actualmente a maior represa, comporta apenas 1.600.000.000 de metros cúbicos” (Gonçalves, 1913, p.287). A proposição dessa obra, representa simbolicamente o Ceará como um proeminente estado no setor de obras de engenharia, representando a chegada de progresso e convite a novos capitais.

Com o auxílio da IOCS, os serviços de agenciamento territorial poderiam enfim andar *pari passu* com a açudagem, não fossem a suspensão dos serviços de construção da ferrovia no ano de 1913 que ocasionou no encerramento de contrato no ano de 1914. Os motivos da finalização do contrato acordado em 1910, dizem respeito ao não cumprimento do plano ferroviário, que previa a inauguração de 200km de extensão nos 02 primeiros anos, além da realização de 200km a cada ano seguinte (Lyra, 1917). Com o atraso das obras, a retomada dos objetivos da estrada é novamente mencionada pelo então ministro de Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra²⁰ destacando que: “estaria o governo impedido de executar, como medida de socorro publico contra a secca no estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climatérica, a construção de linhas de viação férrea nesse Estado” (Lyra, 1917, p.28). Percebia-se assim, um protagonismo das elites cearenses ao deter a maior parte das verbas na repartição da IOCS responsável pelo estado²¹,

20 O Norte-rio-grandense Augusto Tavares de Lyra além de atuar como ministro da Viação e Obras Públicas durante 1914 – 1918, ocupou o cargo de governador do estado do Rio Grande do Norte, demonstrando conhecimentos acerca da problemática das estiagens que assolavam a região Nordeste.

21 A repartição da IOCS responsável pelo Ceará e Piauí detinha 1.659: 903\$755, em contrapartida aos valores de 197: 134\$991 réis destinados aos estados do RN e PB, e 88: 372\$363 réis destinados a respectivamente aos estados da BA, SE, AL, PE e Norte de Minas (Rio, 1921, p. 524).

além do maior foco no estado desde a extinta Comissão de Açudes e Irrigação.

Os serviços suspensos desde 1913 voltam a ser executados em 1916 sob administração do Estado, representando avanços no setor elucidados com a chegada da ferrovia na cidade de Cedro, localizada no núcleo do Centro-Sul cearense. A ferrovia distante 475,183Km da estação Central, permeia o Centro-Sul tanto através do tronco da E.F.B. quanto através do ramal em destino a cidade de Icó²², distante 5km do corpo da estrada. Nessa região, na estrada que liga Cedro-CE a Lavras da Mangabeira-CE é onde ocorreu a previsão para a ramificação da ferrovia em direção à Paraíba no projeto de expansão das ferrovias no entroncamento dos estados do CE, RN e PB.

O Centro-Sul concentra-se como ponto de tensão da ferrovia, momento em que seus trilhos passam por modificações de modos ainda não vistos, havendo a maior concentração de ramificações na mesorregião do que em outras passagens presenciadas pela ferrovia, exemplificado pelas extensões dos ramais. Com a retomada das obras a E.F.B. completa seu trajeto sob a mesorregião do Centro-Sul em fins de 1918, apresentando a construção da estrada em direção a cidade de Aurora, localizada na mesorregião do Cariri. Nesse momento, a E.F.B se consolidava como a ferrovia mais lucrativa para o Ceará, representando um saldo 4 vezes²³ maior que a estrada de Sobral (Rio, 1920).

Nos anos que encerram a década de 1910, o quadro das obras contra às secas é reforçado em orçamento e em elaborações de projetos, movimentações ocorridas sob a presidência de Epitácio Pessoa. Dentre as obras e reformas realizadas, destaca-se a urgência de atualização das oficinas de reparos da estrada de ferro, uma vez que não foram projetadas para atender trajetos acima de 100km, em contrapartida ao tráfego de 1919 que totalizava 517,493km de extensão²⁴ (Rio, 1921). Em julho de 1919 a IOCS tornou-se Inspetoria Fede-

22 O ramal em destino a Icó é o ramal do açude de Orós, na cartografia histórica a região de Icó que abrigava o ramal é hoje o município de Orós, a ferrovia que adentrava os 5km não incluía o núcleo urbano da cidade, apenas as terras não urbanizadas.

23 No ano de 1918 enquanto a Estrada de Ferro de Sobral apresentou um saldo de 736: 412\$012 Réis a EFB atingiu o saldo de 3,067: 919\$992 Réis (Rio, 1920).

24 Assim, a ferrovia era subdimensionada para o material rodante que devia ser consertado e mantido periodicamente.

ral de Obras Contra às secas – IFOCS, pelo decreto de 9 de julho de 1919 n°13.687, havendo ganho de autonomia para gerência de obras, assim como de orçamento ao órgão, a atuação da Inspetoria ganhava cada vez mais caráter de projeto de Estado. Em 1920, percebe-se mudanças na sistematização das obras da IOCS, como o andamento nas obras dos grandes açudes públicos no Centro-Sul: Poço dos Paus, Várzea Alegre e ramal para o açude de Orós, além da inauguração do trecho Lavras – Aurora distante 559,001km da Central (Rio, 1922). Embora inauguradas há poucos anos, destaca-se como estações mais rentáveis – fora a Central, as estações de Lavras, Iguatu, Baturité e Quixadá, evidenciando o potencial mercadológico da região.

A importância dessas obras para o estado é evidenciada no traçado que adentra na morfologia urbana da cidade, o açude Poço dos Paus e Orós tornaram necessária a construção de ramais da linha férrea para atendê-las. A obra de Poço dos Paus propiciou o crescimento do vilarejo de mesmo nome (em 1920 pertencente a cidade de São Matheus, hoje Jucás) e sua independência política em 1932 passando a ser a cidade de Cariús, CE. As obras de irrigação, em especial a grande açudagem, andavam paulatinamente ligadas às infraestruturas viárias, havendo relações mútuas entre ambas. As obras de rodagem que seguiam no estado, eram preferíveis em regiões cercadas pelas ferrovias e obras contra as secas, na região de estudo pode-se perceber essas conexões com os serviços de construção de estradas de rodagem que preferencialmente iniciavam pela ferrovia²⁵. As relações existentes entre a infraestrutura viária e hidráulica são mencionadas no relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas no ano de 1921, destacando a importância das relações dos ramais de Orós e Poço dos Paus para as obras de açudagem, assim como as intenções na construção da linha férrea Ceará e Paraíba conforme a passagem abaixo:

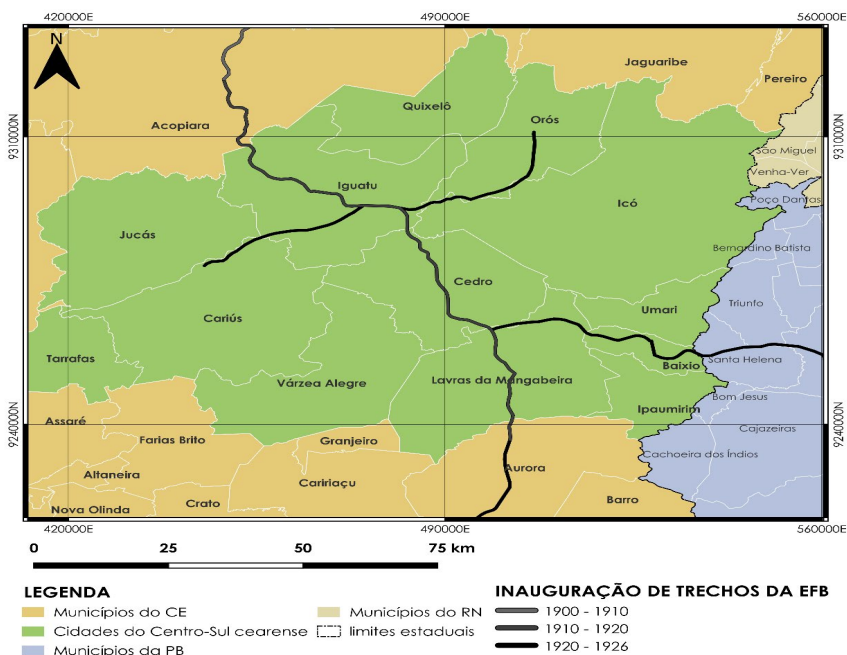
[...] facilitar a construção das grandes barragens localizadas nos Estados do Ceará e da Parahyba do Norte, providenciou-se em junho de 1920, pela inspetoria de Obras Contra as Seccas, sobre a ligação ferroviária destes Estados. Fez-se então o reconhecimento para o traçado de uma linha entre Timbaúba, hoje Paiano (km.

25 Como mencionado no relatório do estado pelo dirigente José Moreira da Rocha em 1928.

474 da Estrada de Ferro de Baturité), e Pilões²⁶, e de um sub-ramal destinado ao transporte de materiais para a construção da grande barragem no boqueirão de Piranhas (Rio, 1922, p. 130).

A linha férrea de entroncamento entre os estados, permite então o avanço nas obras de irrigação interestaduais, como evidenciado. A construção da linha férrea pelo Centro-Sul iniciada em 1920, permite uma aproximação dos municípios cearenses com as cidades da Paraíba, até então sem uma conexão que possibilitasse o escoamento de mercadorias e materiais de maneira permanente.

Figura 3 - Traçado da E.F.B. no Centro-Sul cearense.



Projeção Universal Transversal de Mercator - UTM
Datum Sirgas 2000, zona 24S
Fonte dos dados: Malhas digitais do IBGE (2022) e DIVAS-GIS

Fonte: elaborado pelos autores conforme procedimentos elencados na metodologia, 2023.

26 A ligação refere-se ao açude Pilões localizado no município de São João do Rio do Peixe – PB, em construção na época. Já a obra Boqueirão de Piranhas, pertence a cidade de Cajazeiras - PB, no qual o sub-ramal veio a atender.

Conforme a Figura 03, com a realização das obras de agenciamento viário, é possível visualizar as conexões elaboradas dentro e fora da mesorregião. As grandes obras de açudagem motivadas pelas secas, possibilitaram a realização de ramais adjacentes às mesmas, como forma de favorecer não somente o município que abrigasse a açudagem, mas a uma extensa zona. A exemplo do açude de Orós, barragem que visava tornar o rio Jaguaribe perene, embora as construções datem do início da segunda década do século XX, a inauguração ocorreu apenas na década de 1960.

Por conseguinte, a Figura 03 evidencia a mutualidade dessas obras, andando a *pari passu* no desenvolvimento regional. Nota-se também a ascensão de cidades nas próximas décadas motivadas pelas infraestruturas, como a cidade de Orós que leva o mesmo nome da barragem. Com a ferrovia, as distâncias passaram a serem subordinadas ao tempo, seja o tempo de deslocamento, ou mesmo os dias em que transitavam os trens (Reis, 2015). Assim, o Centro-Sul passa a ser não apenas rota de passagem, mas também um importante ponto de articulação (inter) estadual.

A bifurcação da EFB conhecida como ramal de Orós, ocorre na Serra de Morais, hoje distrito de Alencar, município de Igatu (Lima, 1998). A razão do trecho também ser conhecido como ramal de Icó, decorre do fato dos estudos iniciais preverem a passagem pela cidade. Entretanto, devido a interesses conflitantes e econômicos pela elite cearense ao não instigar a zona comercial de Orós em razão das redes comerciais com Aracati, além de não haver “nenhum interesse por parte da população do Icó pela construção da Estrada de Ferro, pelo contrário, existiu muita resistência à mesma, o ramal foi desviado para Orós” (Lima, 1998, p. 104).

Assim, no ano de 1926, a Estrada de Ferro de Baturité chega a seu destino final, a cidade Crato, localizada na zona fértil dos cariris cearenses. Após 53 anos de construções, é concretizado a ligação do litoral ao interior do estado por meio da ferrovia, em uma extensão total em tráfego de 746,749km com os ramais, percorrendo o eixo transversal do Ceará. Com a chegada da ferrovia,

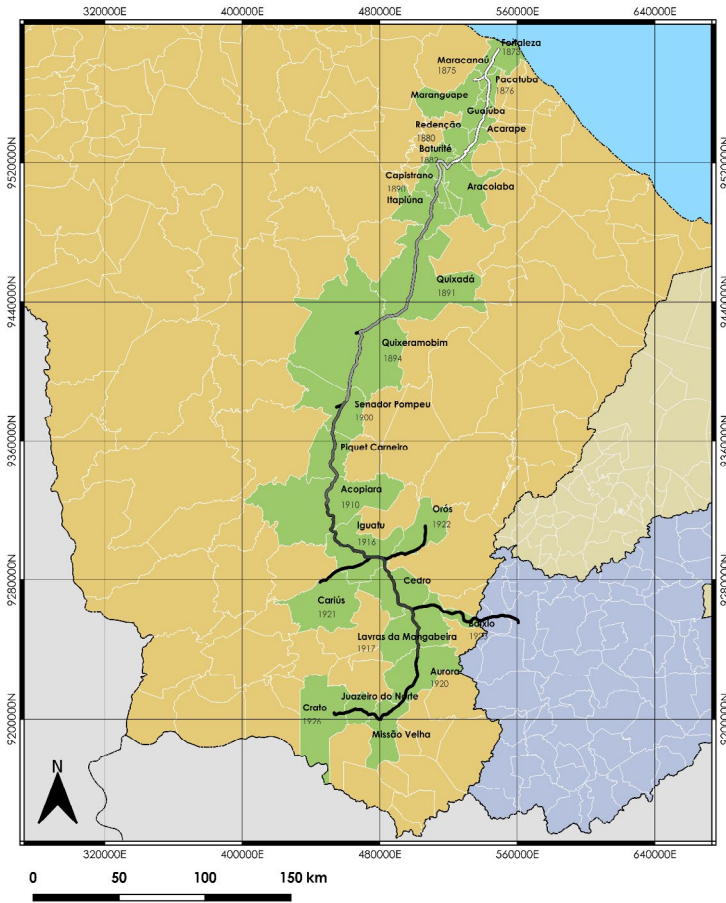
é viabilizada a conexão entre os polos agrícolas do sul do estado ao Porto de Fortaleza. Embora ao longo do século XX as estradas de rodagem venham a substituir as linhas férreas (até mesmo encerrando-as), de início, o objetivo primário era possibilitar a extensão do alcance dos trilhos, servindo como eixos auxiliares, conforme destacado no discurso pelo presidente do estado em fins da década de 1920:

Ás estradas de rodagem que, com perfeita compreensão das nossas necessidades, se tem dedicado o Governo cujo mandato agora termina. Acertado será insistir nesse programma, destinando a taes estradas a função de auxiliares das ferrovias e de intensificadoras do trafego nas zonas respectivas (Rocha, 1928, p.13).

As estradas de rodagem vêm a complementar as ferrovias, muitas vezes conectando as estações nos interstícios territoriais entre os diferentes ramais. Assim como, conectando as fazendas e unidades produtivas também a essas estações. Com o programa ferroviário finalizado em seus objetivos primários, os projetos idealizados permitem verificar as perspectivas e vontades da época, não bastando agenciar o sistema viário apenas no estado, mas extrapolando-o.

Realizadas as considerações que cercearam o período de construção da malha férrea, assim como das obras de irrigação concomitantes à mesma, é possível visualizar as contradições inerentes à expansão das redes viárias e núcleos urbanos. Com as elucidacões presentes, tem-se na Figura 04 uma visão geral da estrada de ferro de Baturité e suas seguintes periodizações.

Figura 4 - Evolução do traçado da E.F.B. em Decênios (1873 – 1926).



- LEGENDA**
- Municípios do CE
 - Municípios do RN
 - Cidades tangenciais a EFB
 - limites estaduais
 - Municípios da PB
- INAUGURAÇÃO DE TRECHOS DA EFB**
- 1873 - 1880
 - 1880 - 1890
 - 1890 - 1900
 - 1900 - 1910
 - 1910 - 1920
 - 1920 - 1926

Projeção Universal Transversal de Mercator - UTM
 Datum Sirgas 2000, zona 24S
 Fonte dos dados: Malhas digitais do IBGE (2022) e DIVAS-GIS

Fonte: elaborado pelos autores com base nos procedimentos elencados na metodologia, 2023.

A representação gráfica da Figura 04 permite entender de maneira dinâmica a periodização da construção da EFB. Sua elaboração conforme explicitada na metodologia, foi fruto de uma base de dados de diversas naturezas, digitais, históricas e analíticas, como resultado gráfico tem-se um entendimento da formação territorial. Seus períodos iniciais são marcados pelo rápido desenvolvimento

da estação Central em Fortaleza até a cidade de Baturité, seguido pelo encampamento e paralisação das obras decorrentes dos longos estudos preliminares para seu prolongamento. Destaca-se que o próprio traçado muitas vezes contornava acidentes geográficos com vias de viabilizar a própria estrada, elementos naturais e humanos são recorrentes quanto o prosseguimento ou paralisação das obras.

É possível verificar os períodos de maior progresso para o desenvolvimento viário, além das recorrentes mudanças realizadas, como a passagem pela cidade de Juazeiro do Norte antes não prevista e construção de ramais que fizessem ligações com centros urbanos. Destarte, os ramais construídos em períodos posteriores ao tronco da estrada estão destacados em cor preta representando as nuances percebidas no agenciamento das cidades do estado. Os ramais não planejados no projeto inicial vêm a nascer justamente da relação das infraestruturas viárias com as hidráulicas, uma vez que para construção de grandes barragens, a ausência dos trilhos, muitas vezes implicaria a não viabilidade das obras, devido à falta de materiais, equipamentos e mão de obra. A ferrovia representou dessa maneira um salto tecnológico necessário, participante quanto ao processo de estruturação viária e combate às secas que atuou na compleição de conexões dentro e fora do Ceará.

Considerações finais

Nos períodos que percorrem a construção da malha férrea, notam-se diversas contradições. Além dos aspectos técnicos, aspectos políticos e ideológicos permearam a passagem dos trilhos pelo território cearenses, indicando rotas de passagem e beneficiando regiões em detrimento de outras. Embora a necessidade de ligar o litoral ao interior da província/estado fosse o objetivo central, a maneira como ocorreu essa ligação passou por nuances de diversas naturezas, como elencado. A passagem do traçado pela região Centro-Sul é condicionante no desenvolvimento regional, por meio de ativos materiais ou econômicos que possibilitaram a ascensão de cidades como polos agrícolas e urbanos, como a cidade de Iguatu e Icó.

Não se verifica a passagem dos trilhos de maneira isolada, mas em andamento com as obras contra às secas, em especial, as obras de açudagem. No recorte temporal é possível compreender períodos em que as duas infraestruturas andavam de maneira concatenada, embora em alguns períodos de maneira desigual. As obras de irrigação não somente fundamentaram-se sobre os socorros às populações flageladas, mas sobre vantagens econômicas fundamentadas no discurso da seca que destacava o aspecto humanitário e assistencialista dessas obras.

Assim, a realização da açudagem também precisava ser viável economicamente e não apenas cumprir seu papel social. A tomada de decisões em relação às cidades que seriam beneficiadas modifica os tecidos territoriais adjacentes, promovendo cidades polos e municípios dependentes. O papel de agenciamento viário materializado permitiu a formação de um sistema de ancoragem. As estradas de rodagem, embora fundamentais para a formação do sistema viário, vêm a ser percebidas tardiamente pelas autoridades, e a serem enfatizadas a partir da década de 1920, sobretudo, no âmbito do Ceará, com a conclusão da Estrada de Ferro de Baturité.

Referências bibliográficas

ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. In: Carlos, A.F.; Souza, M. L. e Spósito, M. E. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1ed., 8ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2020.

ALVES, Joaquim. **História das Secas (séculos XVII a XIV)**. Edição fac-símile. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2003.

BARRADAS, Joaquim da Costa. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla que o Exm. Sr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas presidente da província do Ceará dirigio a respectiva Assembléa legislativa no dia 1º de setembro de 1886. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1886.

BARROS, J. D. A história serial e história quantitativa no movimento dos Anales - doi: 10.5216/hr.v17i1.21693. **História Revista**, Goiânia, v. 17, n. 1, 2012. DOI: 10.5216/hr.v17i1.21693. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/historia/article/view/21693>. Acesso em: 24 fev. 2024.

BORGES, Pedro Augusto. **Mensagem apresentada á Assembléa Legislativa do Ceará em 1º de Julho de 1903 pelo Presidente do Estado Dr. Pedro Augusto Borges**. Ceará, Fortaleza. 1903.

BRANDÃO, C. A. L.. **Articulações e desarticulações da historiografia recente da**

arquitetura e do urbanismo. In: Eloísa Petti Pinheiro; Marco Aurélio A. de Figueiras Gomes. (Org.). **A Cidade como História: os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo**. 1ed. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2005.

BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929 – 1989): A revolução francesa da historiografia**. Tradução Nilo Odalia. Editora da Unesp. São Paulo, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Condição Espacial**. São Paulo, Contexto: 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. Ed. 4. Reimpressão. Editora Ática, 2003.

CORTEZ, Ana Isabel Ribeiro Parente. **Memórias descarriladas: o trem na cidade do Crato**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2008.

D'ÁVILLA, Henrique Francisco. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla que o Exm. Sr. Senador Henrique Francisco D'Ávilla presidente da província do Ceará abriu a 2º sessão da Assembléa Legislativa Provincial no dia 15 de julho de 1889. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1889.

DUPUY, Gabriel, Ina **Urban Networks: Network Urbanism**. Amsterdã: Techne Press, 2008.

FONTENELLE, José Freire Bezerril. **Mensagem do Presidente do Estado Tenente Coronel D. José Freire Bezerril Fontenelle á Assembléa Legislativa do Ceará em sua 2º sessão ordinária da 1º legislatura**. Fortaleza, 1893.

GIRÃO, Raimundo. **Pequena história do Ceará**. 4ºed. Coleção Estudos Cearense. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará, 1984.

GONÇALVES, José Barboza. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas Dr. José Barboza Gonçalves – Anno de 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912.

GONÇALVES, José Barboza. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas Dr. José Barboza Gonçalves – Anno de 1912. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

GUERRA, Paulo de Brito. **A civilização da seca**. Fortaleza: Dnocs, p. 186-187, 1981.

HAESBAERT, R. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: Santos, M. et al. (Org.). **Território Territórios**. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 3º edição, 2007.

HOBSBAWM, Eric. **Sobre história**. Editora Companhia das Letras, 2013.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 27º edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

JUCÁ NETO, C.R. **Primórdios da rede urbana cearense**. Mercator - Revista de Geografia da UFC, Fortaleza, ano 08, número 16, p.77-102, 2009.

LACERDA, Sebastião Eurico Gonçalves. **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda em maio de 1898. Imprensa nacional. Rio de Janeiro, 1898.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte. Humanitas, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão, 2006.

LIMA, Miguel Porfírio de. **Icó em Fatos e Memórias**. Vol. 02, 1998.

LYRA, Augusto Tavares de. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas, Dr. Augusto Tavares de Lyra – Anno de 1915. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1917.

MOLLE, François. **Marcos Históricos e Reflexões sobre a Açudagem e seu Aproveitamento**. SUDENE – DPG – PRN - HME. Recife, 1994.

MOTA, Kleiton Nazareno Santiago. **Mutualismo ferroviário: prover e proteger na sociedade beneficente do pessoal da estrada de ferro de Baturité de 1891 aos anos 1930**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará – UFC. 2009.

MOURA, Sinval Odorico de. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Relatório com que o Exm. Sr. Commendador Dr. Benedito Accioly passou a administração da província do Ceara ao Exm. Sr. Conselheiro Sinval Odorico de Moura. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1885.

MÜLLER, Lauro Severiano. **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional. 1903.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião: Sudene, Nordeste, planejamento e conflito de classes**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, Fortaleza, 2015.**

REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **Para além da província no papel: cartografias históricas e modernização do território cearense na segunda metade do século XIX**. In: Simpósio De História Nacional. Contra Os Preconceitos: História E Democracia., 29., 24-28 jul. 2017, Brasília. Anais... Brasília: Associação Nacional de História, 2017.

RIO, José Pires do. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado

ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Pires do Rio – Anno de 1919. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1921.

RIO, José Pires do. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exmo. Sr. Dr. Epitácio Pessoa pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. José Pires do Rio – Anno de 1920. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1922.

ROCHA, José Moreira da. **Estado do Ceará**. Mensagem enviada á Assembléa Legislativa pelo Desembargador José Moreira da Rocha Presidente do Estado. Arquivo Nacional. Rio de Janeiro, 1928.

SANTOS, M. et al. (Org.). **Território Territórios**. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 3º edição, 2007.

SÁ, Francisco. **Ministério da Viação e Obras Públicas**. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas Dr. Francisco Sá – Anno de 1909. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1910.

SIMONINI, Yuri. **Ribeira, técnica versus natureza: transformações em prol de um “projeto” de modernização (1860-1932)**. 1. ed. Natal, RN: EDUFRN, 2014. v. 1. 212p

SOUZA, C. M. M.; THEIS, I. M. **Desenvolvimento regional: abordagens contemporâneas**. Blumenau: Edifurb, 2009.

STUDART, Guilherme. **Notas para a história do Ceará**. Edições do Senado Federal, vol. 29. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

PESSOA, Caetano Estelita Cavalcanti. **Relatório presidencial provincial do Ceará**. Falla com que o Ex. Sr. Desembargador Caetano Estelita Cavalcanti Pessoa presidente da província do Ceará abriu a 2º Sessão da 23º Legislatura da respectiva Assembléa. Archivo Publico Nacional. Fortaleza, 1877.

WAISMAN, Marina. **O interior da história: historiografia arquetônica para uso de latino-americanos; [tradução de Anita Di Marco]**. – São Paulo: Perspectiva, 2013.

As contribuições da geografia ibero-americana à discussão sobre eixos: possibilidades críticas

Matheus Cavalcanti Bartholomeu¹

Introdução

A noção de eixo têm sido cada vez mais utilizada quando se pretende estudar ou pesquisar a circulação, especialmente quando tomada como fenômeno especificamente relacionado ao transporte material de coisas ou pessoas no espaço, situação em que frequentemente se emprega a expressão “circulação territorial”. Também é notória a instrumentalização da ideia de eixo pelas instâncias normativas da sociedade, considerando-se a miríade de projetos ao redor do globo que se valem desse conceito para planejar e organizar o espaço regional, nacional, urbano etc. Nestes casos, eixo é tratado sob diferentes acepções, mas geralmente 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.

Em diferentes trabalhos anteriores (especialmente Bartholomeu, 2017, 2021b), buscamos investigar as características essenciais, os sentidos e as potencialidades do uso, além da história do conceito de eixo, à procura de estabelecermos critérios científicos mais rigorosos que se esquivem das perspectivas excessivamente tributárias do emprego deste conceito na esfera normativa. Também nos vale o afastamento em relação às concepções mais vulgares de eixo, típicas da linguagem cotidiana. Afinal, em que pese a importância das definições normativas e coloquiais de eixo – que estão presentes na realidade social e que, por isso, não podemos nem devemos ignorar, mas antes conhecê-las e estudá-las –, a tarefa primordial do cientista é compreender a realidade de manei-

1 Universidade do Estado do Rio de Janeiro - matheuscb@live.com - ORCID 0000-0002-4267-2935

ra crítica, e não tomar de empréstimo, por vezes acriticamente, noções e sentidos daqueles que pretendem nela intervir segundo seus próprios objetivos, não raro desvinculados dos interesses sociais mais gerais.

Animado pelo tema do XVII Colóquio Internacional de Geocrítica — “A geografia ibero-americana no contexto contemporâneo: um balanço crítico” —, o objetivo deste trabalho é fazer um exame das contribuições dadas pela geografia produzida na Espanha e no Brasil — além de contribuições de ciências afins, dedicadas à investigação do espaço social e frequentemente debatidas e mobilizadas pelos geógrafos ibero-americanos — à discussão conceitual sobre os eixos como espaços produzidos para promover a circulação. O presente trabalho se vincula a uma trajetória já relativamente longa deste autor dedicada a estudar e pesquisar teórica e empiricamente os eixos (geográficos) (de circulação) em diferentes escalas, e que culminou momentaneamente (afinal, continuamos nessa empreitada) na tese de doutorado “O conceito de eixo enquanto espacialidade social: compreendendo seus sentidos e sua historicidade”, defendida em 2021 (Bartholomeu, 2021b)².

Embora o exíguo espaço deste artigo não nos permita esmiuçar o método que adotamos para investigar as diferentes contribuições aludidas, podemos resumi-lo em um cruzamento entre os métodos e procedimentos da história conceitual desenvolvida por Koselleck (1992, 2006, 2011, 2012) e uma abordagem baseada no método regressivo-progressivo empreendido por Marx (2013, 2015a, 2015b, 2017) e elucidado por Lefebvre (1953, 1968, 1977, 1989) e Sartre (1974)³. Como técnicas de pesquisa, fizemos uma extensa compilação e revisão bibliográfica sobre eixos, acompanhada de um levantamento de estudos empíricos que nos permitissem examinar diferentes aspectos da circulação e da produção de eixos, em distintas escalas.

A estrutura adotada neste texto compreende três itens de desenvolvimento, que se somam a esta introdução e às considerações

2 Devido à natureza sintética deste artigo, eventualmente tomaremos de empréstimo ideias já contidas em Bartholomeu (2021a, 2021b).

3 Aos leitores interessados, a explanação do método adotado está em Bartholomeu (2021b, cap. 2)

finais. Na primeira parte, esclareceremos a gênese e o devir conceitual de eixo entre seus sentidos analítico, normativo e da prática. A segunda parte, por sua vez, será voltada a contribuições científicas — muitas delas, geográficas — à discussão sobre eixos a partir da crítica de seus sentidos normativos. Por fim, a terceira parte trará contribuições feitas por autores ibero-americanos com base em sentidos propriamente analíticos, frequentemente construídos a partir da resignificação de sentidos normativos.

A história do conceito de eixo

Para podermos empreender este exercício de história conceitual, precisamos participar aos leitores que consideramos conceito como “um *signo* do objeto (qualquer que seja) e [que] se acha em relação de *significação* com ele” (Conceito, 2007, p. 166). Sendo assim, é própria dos conceitos uma instrumentalidade, permitindo estabelecer critérios de equivalência entre coisas e, conseqüentemente, uma comunicação eficaz. Além disso, são os conceitos construções sociais, disputados por diferentes projetos e interesses humanos e, portanto, determinados por uma historicidade e uma espacialidade que não lhes servem apenas de contexto, sendo antes intrínsecas a eles. Logo, a objetividade conceitual é sempre relativa a um corpo linguístico e social, histórico-geográfico, sendo um produto da intersubjetividade. Por isso, a significação do objeto expresso pelo nome “eixo” sofreu e sofre alterações ao longo do tempo e seus sentidos também mudam de acordo com o *locus* geográfico de enunciação deste conceito, o que lhe confere uma riqueza de possibilidades facilmente verificável pelo exame de seu emprego na literatura científica ibero-americana, como perceberemos no próximo item⁴.

Contudo, este item se dedica a esclarecer, de maneira resumida, a história do conceito de eixo, com foco em como ele tem sido apropriado cientificamente. A história conceitual é importante para que possamos

4 Por certo, falamos do conceito de eixo unicamente na perspectiva do espaço social, já que “eixo” pode também ser um conceito relativo ao espaço geométrico (por exemplo, em “eixo de simetria” e “eixo de rotação”) ou mesmo assumir outras acepções.

[...] estabelecamos 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, tradução nossa).

Segundo Haesbaert (2014), inspirado em Deleuze e Guattari (2013), os conceitos podem se apresentar de três formas: como conceito da prática, conceito analítico ou conceito normativo. Conceitos da prática referem-se à experiência social do cotidiano e é por meio deles que os indivíduos percebem e entendem a realidade mais imediata. Os conceitos analíticos, por sua vez, são empregados nas ocasiões em que se busca uma interpretação teórico sobre o real. Por fim, conceitos normativos têm uma natureza mais propositiva, ligada ao desejo de modificar ou organizar o estado das coisas. Qualquer dessas três dimensões pode aparecer em trabalhos científicos, mas é mais comum que estes lidem com conceitos analíticos. Especialmente nas ciências humanas e sociais, a propósito, é crucial ter cautela para não adotar de modo acrítico conceitos da prática e conceitos normativos, tornando-os reificados.

Em nossas pesquisas, encontramos a gênese do conceito de eixo na década de 1960, possibilitada pelo surgimento de algumas condições objetivas. Um dos fatores primordiais foi a observação de certas formas espaciais particulares cada vez mais comuns e prevalentes nos países mais industrializados, que porventura passaram a ser associadas ao termo em questão. As inovações nos setores de transporte, comunicação e distribuição de energia tornaram possível maior desconcentração espacial das instalações fabris para locais mais afastados das áreas urbanas centrais. Esse processo de

realocação tinha como intuito, entre outros, evitar prejuízos decorrentes da aglomeração industrial, em consonância com as novas possibilidades produtivas. Além disso, grande parte do operariado, para o qual se tornava impraticável arcar com o custo de vida elevado dos centros das cidades, também foi deslocado para esses novos espaços. Embora as grandes cidades ainda fossem percebidas como os locais ideais para muitas indústrias, a forma urbana se expandia rapidamente.

Nesse mesmo período, inaugurou-se ou, pelo menos, tornou-se bem mais comum, o fenômeno da metropolização formal, notadamente caracterizado pela fusão da mancha urbana das grandes cidades com a de aglomerações menores nos arredores. Esse processo de conurbação foi facilitado pela interconexão dos núcleos populacionais por meio da infraestrutura de transporte, composta por rodovias, estradas de ferro, canais hidroviários etc., ao longo dos quais as primeiras ocupações mais periféricas tendiam a ocorrer. O alongamento do tecido urbano seguia, em geral, a linearidade das vias de transporte e isso se tornou uma percepção comum. É testemunha disso a incorporação crescente da preocupação com a dimensão dos transportes nos estudos empíricos e teóricos sobre localização espacial e desenvolvimento regional (Silveira, 2017; Rodrigue, 2020), a exemplo dos escritos de Isard (1942a, 1942b) e Perroux (1968, 1974). Datam também dessa época e de décadas imediatamente seguintes alguns dos primeiros projetos urbanísticos ou de estruturação viária com base em formas predominantemente lineares no espaço.

Outra condição relevante para a gênese do conceito de eixo foi a emergência e difusão de significados socioespaciais razoavelmente novos atribuídos à palavra “eixo” na linguagem vernacular, tornando habitual, por exemplo, a associação deste termo a uma ligação terrestre entre diferentes lugares. Uma terceira condição era o fato de que havia teorizações socioeconômicas e espaciais que permitiam considerar o “novo” fenômeno observado e que potencialmente dariam suporte a uma formulação conceitual inovadora. Entre essas teorizações, podemos destacar as da geografia quantitativa de viés (neo)positivista — que teve particularmente muita influência sobre as enunciações iniciais de “corredor” por Whebell

(1969), um conceito bastante próximo de “eixo” — e da economia regional. Para Whebell (1969, p. 4), o termo “corredor” denota

[...] 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, cujo progresso leva [...] 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).

Foi, todavia, no bojo de uma abordagem econômico-regional menos ortodoxa, influenciada por Perroux, que a primeira grande formulação teórico-conceitual sobre os eixos se desenvolveu: um longo artigo de Pottier publicado em 1963 e intitulado *Axes de communication et développement économique* (“Eixos de comunicação e desenvolvimento econômico”, numa tradução livre). Em resumo, para ele, os eixos são espaços diferenciados para a ocorrência do fenômeno da circulação, porque concentram infraestruturas de distintos modais de transporte, o que permite pôr em conexão importantes cidades e atividades da economia. Essa circulação envolveria, na concepção de Pottier, pessoas, mercadorias e outros fluxos. Além disso, quanto mais substanciais forem tais fluxos, maior seria a tendência ao crescimento econômico nas áreas integradas pelos eixos.

Além disso, os eixos permitiriam sensíveis economias com o deslocamento de mercadorias, favorecendo uma posição mais elevada destes espaços em relação aos mais distantes em uma hierarquia econômica espacial. Finalmente, um dos pontos-chave de sua teoria é que os eixos podem exercer impulsão e propagação do desenvolvimento. O primeiro processo aconteceria quando um evento relacionado ao eixo intervém na taxa de crescimento das empresas que dele se servem; por exemplo, a instalação de uma nova infraestrutura que permita transportes mais rápidos e baratos. Por sua vez, o segundo se relacionaria à capacidade de um eixo

orientar e prolongar os efeitos de uma impulsão ocorrida em uma atividade motriz para as demais atividades que se conectam a ela por este eixo, permitindo-lhes absorver lucros induzidos.

Assim, vale destacar que o conceito de eixo teve sua gênese como conceito analítico, e não como um conceito normativo, apesar de muitos que o empregam na atualidade não conhecerem essa história e considerarem o contrário. Isso decorre de uma difusão do conceito analítico de eixo fraca no meio científico ao longo das décadas que logo se seguiram. Foi só a partir da década de 1990, que o conceito de eixo começou a aparecer com mais força, mas numa dimensão normativa que se tornou dominante. O último decênio do século XX ficou marcado por uma tendência de substituição, em muitos lugares do planeta, do paradigma desenvolvimentista do planejamento regional por formas de planejamento tipicamente neoliberalizantes, mais sintonizadas com a reestruturação produtiva em curso e que atendessem aos interesses das frações mais poderosas do capital.

A fim de responder às crises capitalistas, propuseram-se investimentos infraestruturais de grande monta para acelerar e facilitar a circulação e a comunicação e, desse modo, tornar as configurações espaciais mais adequadas às aspirações do setor privado da economia em aumentar sua competitividade e sua conectividade em relação ao mercado global, como elucida Kanai (2016). Como resultado, os eixos, fossem aqueles já existentes ou fossem ainda os projetados, tornaram-se os espaços privilegiados para receber esses investimentos. Essa situação ajudou a estabelecer e a tornar hegemônico o que Tavares (2016) identifica como um paradigma de planejamento territorial baseado na criação e/ou consolidação de eixos e corredores. Contudo, essa disseminação também significou uma sensível flexibilização do conceito de eixo em determinados planos. Um marco dessa falta de rigor é a proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENIDs) brasileiros, em que os sentidos normativos adotados para designar um eixo frequentemente não reportavam à relação entre espaço e circulação, muitas vezes se assemelhando mais ao significado de uma região de planejamento.

A proliferação dos planejamentos axiais, verificada basicamente em todo o planeta, foi responsável por disseminar, entre

outros, o conceito de eixo, embora com sentidos confusos, pouco rigorosos e, ocasionalmente, muito alargados pela prática planificadora. Esses sentidos foram absorvidos e, por vezes, reconfigurados na linguagem cotidiana e na linguagem científica. Entre os usos mais coloquiais, ganhou prevalência aquele em que os eixos foram iguados a uma via ou faixa de espaço a ligar duas ou mais localidades. No caso das ciências, a recepção foi mais peculiar, tanto porque a quase onipresença dos sentidos normativos obscureceu as concepções analíticas originais de eixo quanto porque, em que pese sua importância, a renovação crítica na geografia e em outras ciências sociais levou a uma repulsa a métodos e teorias de base positivista ou neopositivista, desconsiderando algumas abordagens que, se tratadas por um olhar mais crítico, poderiam se mostrar muito valiosas, como a concepção de eixo de Pottier (1963) e a própria concepção de corredor de Whebell (1969).

Em estudos e pesquisas científicas mais recentes, isto é, desde a década de 1990, o conceito normativo de eixo tem sido ou reproduzido ou ressignificado e transformado em conceito analítico. A maior parte dos trabalhos científicos reproduzem os sentidos normativos, seja de maneira acrítica, reificando esses sentidos, seja de maneira crítica, contestando seus fundamentos e evitando a reificação, mas ainda assim partindo desses sentidos sem procurar ressignificá-los. Isso não é em si um problema, já que a ciência pode ter compromisso crítico sem necessariamente ser obrigada a produzir alternativas.

A respeito dos estudos e pesquisas que procuram ressignificar o conceito de eixo, fazendo sobressair sua dimensão analítica, podemos notar que eles mantiveram alguns aspectos básicos das conceituações mais tradicionais, como se referirem a frações do espaço geralmente de forma alongada cuja direção é marcada por uma ou mais infraestruturas lineares, especialmente as de transporte, e que se caracterizam por apresentar razoável volume de fluxos canalizados por tais infraestruturas entre duas ou mais localidades. Em quase todos os muitos casos por nós examinados⁵, os eixos aparecem associados a um complemento que lhes indica

5 Para mais detalhes, conferir Bartholomeu (2021b, cap. 4).

uma qualidade: frequentemente um processo (por exemplo, eixo de urbanização) ou um adjetivo (por exemplo, eixo comercial). Sendo assim, uma possibilidade de ressignificação reside na associação a complementos diferentes dos que o planejamento territorial geralmente associa, aproveitando os aspectos essenciais do conceito de eixo, mas considerando que outros processos além do planejamento também podem conformar eixos. A dificuldade dessa abordagem ressignificante, no entanto, está em evitar assimilar os sentidos mais simplistas da prática cotidiana, reificando o conceito “pelo outro lado”.

O segundo modo de ressignificar o conceito normativo de eixo é transformá-lo em conceito analítico por meio da ressignificação das próprias noções de que o planejamento se apropria para atrelar aos eixos. É o caso do complemento “desenvolvimento” que, sob o paradigma planificador neoliberal, praticamente se restringe à dimensão do crescimento econômico, mas que pode ter seu sentido ampliado para abranger igualdade social, justiça espacial e proteção ambiental, por exemplo. No item a seguir, contemplaremos exemplos destacados da produção geográfica — e de áreas afins, para não cairmos em rótulos limitantes — ibero-americana que nos permitirão ilustrar os sentidos analíticos do conceito de eixo que podemos encontrar no meio científico.

Contribuições ibero-americanas à discussão conceitual sobre eixos a partir da crítica de seus sentidos normativos

A tarefa de encontrar obras que efetivamente construam ou cheguem a um sentido analítico para o conceito de eixo depende de um exame minucioso dos textos e contextos, já que, segundo nossas próprias percepções além das de Fau (2019a), a considerável maioria das pesquisas científicas não tem se dedicado a pôr em questão a própria existência dos eixos (ou dos corredores, como Fau costuma usar e que aqui podemos entender como um sinônimo) 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.

No Brasil, os resultados de um levantamento estatístico que fizemos revelaram que a produção sobre eixos na geografia era praticamente nula até o fim da década de 1990, quando começou a crescer consideravelmente (Bartholomeu, 2017). Este é um indício de que a execução de pesquisas científicas sobre eixos no país foi fortemente impulsionada pelo surgimento, no debate político brasileiro, do planejamento regional baseado na criação dos ENIDs, exatamente a partir dos últimos anos do século XX.

De acordo com Fau (2019a), porém, 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) 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 democrá-

tica 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. Fau (2019a) lembra Raffestin (1993), 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 território⁶. 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).

Isso é o que fazem pesquisadores críticos dos programas fundados nos ENIDs, entre os quais podemos citar Nasser (2000), Feres (2001), Galvão e Brandão (2003), Bacelar (2010) e Manzoní Neto (2013). Também é possível citar as obras de Couto (2010) e Kanai (2016), sobre os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da

6 Em citação a Beyer (2014).

Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), além de Tavares (2016, 2018), que trata dos ENIDs, dos EIDs da IIRSA e dos vetores territoriais do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista.

Fau (2019b) 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. Em sintonia, Debrie (2007) 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) 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) 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”. 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).

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 prolificidade. 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, também pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal.

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 Pereira (2019), 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 a de Luz (2005) com relação à produção do espaço no e do eixo Goiânia–Brasília. Arrais ([2008?]), por sua vez, 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 Fau (2019a) para desconstruir os discursos operacionais.

Outras obras se dedicam a questões mais específicas. Araújo Sobrinho (2008) e Araújo Sobrinho e Soares (2012), investigam a produção espacial relacionada à atividade turística no eixo, discutindo os projetos institucionais de promoção do turismo. Borba e Barreira (2009) discutem a relação entre a dinâmica urbana e a expansão da oferta de ensino superior no eixo. Moura e 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 Pereira (2019). 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 os de Silva (2017) e Silva e 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 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.

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). 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). 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 Silva e Araújo Sobrinho (2017) e Silva (2017). Esses dois trabalhos se dedicam exatamente às duas formas de abordagem enunciadas por Fau expostas nos dois últimos parágrafos. Eles 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 planificadoras, 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 desvencilhar dessa reificação. As possibilidades de evitá-la são muito bem elucidadas por Fau (2019a) 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 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 sobre essas abordagens o próximo item.

Contribuições ibero-americanas à discussão conceitual sobre eixos com base em sentidos propriamente analíticos

É bom lembrarmos aqui alguns aspectos básicos dos conceitos de eixo e de corredor. 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 ex-

periências 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.

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 resignificação (Bentivoglio, 2010).

Advogamos que há duas maneiras principais pelas quais os conceitos normativos de eixo ou corredor podem ser resignificados 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.

Trabalhemos, primeiramente, com alguns exemplos de obras científicas ibero-americanas 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. Davidovich (2000, 2001) e Rua (2002, 2007, 2011, 2013) 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 plano plurianual 1996–1999 do estado do Rio de Janeiro. Esse instrumento estava em consonância com os princípios da agenda dos ENIDs adotada pelo governo federal. No entanto, Davidovich e Rua, examinando os espaços designados como os macroeixos 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. Segundo a autora, 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 ela 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, 2001) ainda menciona outros processos que estariam associados não a todos os eixos de estruturação territorial fluminenses, mas a alguns. Trata-se, por exemplo: das atividades de turismo e lazer e a multiplicação de empreendimentos de segunda residência; do estabelecimento de novas plantas industriais, simbolizando o ingresso do capital estrangeiro no estado; ou da estruturação do espaço metropolitano especificamente.

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. 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”.

Rua 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 ele, portan-

to, não equivale os eixos às rodovias, mas a porções do espaço. A propósito, o autor (2007) também 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).

As obras de 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.

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). Trata-se de uma concepção de expansão e valorização imobiliária associada a um conseqüente processo de segregação residencial e fragmentação do espaço metropolitano. Também tendo Fortaleza como empiria, Leopoldo (2015) 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’ [...]; e a extensão das associações entre mercado imobiliário e turismo” (p. 130-131). Ele afirma, ainda, num importante movimento de ressignificação analítica do conceito, que os eixos

7 Em citação a Corrêa (1994, p. 26).

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). Em outra escala, Fortuna (2006) discute questões ligadas ao agronegócio no Mato Grosso. O autor trabalha com dois processos que podem ser identificados em um mesmo espaço, o eixo entre Cuiabá (MT) e Santarém (PA): escoamento e exportação da produção de soja e (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: Souza (2009); Pereira e Luz (2011); Souza e Luz (2012, 2017); e Motter e 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 Duarte (1974) com base na teoria dos lugares centrais de 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 ela escreve. Um último exemplo a ser tratado aqui é a ressignificação analítica de eixo que Oliveira (2019) procura fazer, mas por meio de uma tática atípica: combinar um adjetivo e um processo, falando, pois, em *eixos urbanos de aglomeração de atividades econômicas*.

Tragamos à tona agora exemplos da segunda forma de ressignificação analítica do conceito de eixo, que busca dar novos significados aos próprios processos que servem como objetivo das ações

planificadoras. 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 de alguma maneira ligados a E. 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.

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 Matushima (2001), Matushima e Sposito (2002) e Sposito e 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: Bordo (2005, 2006, 2013); Sposito (2007, 2009) e Oliveira (2011). Os autores enxergam que o que se desenvolve nos eixos pesquisados 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 consideram as desigualdades e contradições inerentes a este processo. Sendo assim, 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.

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: um livro de 1998 do espanhol Sánchez Hernández, dedicado ao eixo de desenvolvimento entre Irún (Espanha) e Aveiro (Portugal). A respeito das propostas teóricas para conceituar analiticamente “eixo de desenvolvimento”, nenhuma desde Pottier (1963) é tão completa e profunda quanto o trabalho de Sánchez Hernández (1996, 1998), quem reconhece. Este autor 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.

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.

Outro atributo dos eixos de desenvolvimento para Sánchez Hernández (1996) 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). 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 favoreceria 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 eco-

nômicas para ao longo das principais vias de transporte, podendo gerar, por exemplo, *corredores fabris*.

Além de 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. Destaca-se 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 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, a propósito, em diferentes escalas.

De acordo com Alonso Logroño (1997), 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. 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. Porém, essa desconcentração de empresas não é homogênea, mas privilegia espaços específicos que lhes permitam boas condições de acessibilidade, como os eixos de comunicação. O terceiro aspecto é o da *transnacionalização produtiva*, que transcende as fronteiras anteriormente rígidas dos Estados nacionais, organizando a produção em uma rede que aciona coordenadamente diferentes localidades pelo globo. Considerando esses aspectos em conjunto, Alonso Logroño 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 espanhóis também se dedicaram à discussão, como Climent López (1997), tratando de *eixos de crescimento industrial* em Aragão (Espanha); Plaza Gutiérrez (1997, 2000), que analisa os eixos como espaços de desenvolvimento nas regiões interioranas da Espanha, percebendo tendências de desconcentração econômica, mas também de periferização; Peñas Sánchez (1997), que considera os corredores como espaços emergentes periurbanos e estruturados longo das principais rotas de transporte, que funcionam como nexos entre polos e eixos de desenvolvimento; Villaverde Castro e Pérez González (1996), que desenvolvem uma conceituação de *eixo de desenvolvimento* a partir da economia regional, todavia admitindo também a existência de outros tipos de eixo; e Caravaca Barroso (1998), que compreende os *eixos de desenvolvimento* como um dos “novos espaços ganhadores e emergen-

tes”, principalmente com uma revalorização da importância das infraestruturas de transporte e comunicação, que permitem a difusão axial de atividades econômicas devido a sua elevada acessibilidade.

Pazos Otón e Alonso Logroño (2009) promovem um importante avanço nas concepções analíticas sobre os eixos ao salientarem sua heterogeneidade interna. Segundo eles, 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, saibamos, esses nós possuam, dentro de si próprios, espaços com baixo dinamismo e outros até em retração —, tais como os principais aglomerados urbano-industriais. 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). Os autores 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.

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, 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 Lois González (2004), a respeito do processo de urbanização e da utilidade do conceito de eixo urbano. Para ele (p. 286):

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 tamanhos⁸.

Em nossas pesquisas, o cenário espanhol foi o que se mostrou mais frutífero em relação às conceituações analíticas de eixo, especialmente na virada deste século, 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.

Considerações finais

Há dois desencontros notáveis entre os diferentes sentidos e usos do conceito de eixo elencados nas páginas deste artigo. Primeiramente, podemos verificar um desencontro entre as significações analíticas de eixo desenvolvidas em meados do século XX (como a de Pottier, 1963) e as significações analíticas recentes, em sua maioria, pelo menos no Brasil, produzidas por reconceituação a partir dos sentidos normativos que se tornaram fortemente difun-

8 Em citação a Méndez (1996) e Alonso Logroño (1996).

didados e dominantes desde o fim do século XX. A dificuldade em se empreender reelaborações teórico-conceituais sobre eixos deriva em parte do fato de que as conceituações analíticas originais se tornaram distantes e pouco conhecidas na temporalidade do devir conceitual de eixo, embora não sejam tão distantes em termos estritamente cronológicos.

O outro desencontro está entre a produção científica — eminentemente geográfica, aliás — sobre eixos na Espanha e no Brasil, que se desenvolveram por vias razoavelmente distintas e muito pouco se entrecruzaram, embora praticamente compartilhando uma sincronia temporal. Este trabalho é uma modesta tentativa de aproximar essas duas realidades, aproveitando o ensejo do XVII Colóquio Internacional de Geocrítica e seu convite à reflexão sobre a geografia ibero-americana.

Embora o espaço disponível para este texto não nos permita avançar ainda mais na empreitada, continuaremos, em outras ocasiões, em busca de promover os encontros necessários para uma retomada do debate sobre eixos em escalas e escopos mais abrangentes, a fim de lhe conferir maior clareza e riqueza teórico-conceitual. Acreditamos que a chave para isso reside na investigação profunda e criteriosa acerca da complexa dialética entre produção e circulação do valor (em suas diferentes formas), da qual os eixos, em nosso entender, são condição, meio e produto.

Pensar dessa maneira talvez nos permita romper os grilhões dos interesses capitalistas que cooptaram o conceito de eixo, moldando-o segundo seus estreitos desígnios — desenvolvidos sob um duplo imperativo: 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; e 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, 2014). Uma reflexão mais livre e criativa, e ainda mais crítica, sobre eixos é possível.

Referências bibliográficas

ALONSO LOGROÑO, M. P. 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. p. 855-865.

ARAÚJO SOBRINHO, F. L. **Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília-Goiânia**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia) — Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

ARAÚJO SOBRINHO, F. L.; SOARES, B. R. Turismo e transformações espaciais no eixo Brasília-Goiânia/Brasil. **Observatorium**, v. 4, n. 11, p. 101-122, out. 2012.

ARRAIS, T. 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?]. Disponível em: <https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/p/2340-artigos>. Acesso em: 10 mar. 2024.

BACELAR, T. Dinâmica regional brasileira nos anos noventa: rumo à desintegração competitiva?. In: CASTRO, I. E.; MIRANDA, M.; EGLER, C. A. G. **Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois**. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 73-91.

BARTHOLOMEU, M. C. Eixo (geográfico) de circulação. **GEOgraphia**, Niterói, v. 23, n. 51, jul./dez. 2021a.

BARTHOLOMEU, M. C. **O conceito de eixo enquanto espacialidade social: compreendendo seus sentidos e sua historicidade**. 2021. Tese (Doutorado em Geografia) — Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2021b.

BENTIVOGLIO, J. A história conceitual de Reinhart Koselleck. **Dimensões**, [s. l.], n. 24, p. 114-134, 2010.

BORBA, O. F.; BARREIRA, C. 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: ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. **Memórias [...]**. Montevideo: [s. n.], 2009.

BORDO, A. A. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 9, n. 194 (79), 1 ago. 2005.

BORDO, A. A. **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.

BORDO, A. A. Configuração de um eixo de desenvolvimento nas Rodovias Anhanguera (SP-330) e Washington Luiz (SP-310). In: FADEL, B.; OLIVIEIRA, S. F.

P.; CAVALCANTI, M. F. (org.). **Na vanguarda do conhecimento: diálogos e debates**. Franca: Uni-FACEF, 2003. p. 1-30.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N.. Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways. **Global Networks**, [s. l.], vol. 10, n. 2, p. 182-222, Apr. 2010.

CARAVACA BARROSO, Inmaculada. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. **EURE**, Santiago, Chile, vol. 24, n. 73, p. 5-30, 1998.

CLIMENT LÓPEZ, E. 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. p. 895-902.

CONCEITO. In: ABBAGNANO, N. **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.

COUTO, A. 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.

DAVIDOVICH, F. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. **Território**, Rio de Janeiro, ano 5, n. 9, p. 9-24, jul./dez. 2000.

DAVIDOVICH, F. MetrÓpole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. **Cadernos MetrÓpole**, [s. l.], n. 6, p. 67-77, 2 sem. 2001.

DEBRIE, J. Géohistoire d'un tracé technique: frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale « francophone ». **Flux**, n. 70, p. 49-58, oct./déc. 2007.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Qu'est-ce que la philosophie ?**. [S. l.]: Éditions de Minuit, 2013. (Reprise). E-book.

DUARTE, H. 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.

FAU, N. Comment étudier les corridors de développement ? : l'exemple de l'Asie du Sud Est. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-20, juil./sept. 2019a.

FAU, N. Les corridors de développement: introduction. **EchoGéo**, Aubervilliers, n. 49, p. 1-13, juil./sept. 2019b.

FERES, F. L. 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.

FORTUNA, D. 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.

GALVÃO, A. C. F.; BRANDÃO, C. A. Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora Unesp, 2003. p. 187-205.

HAESBAERT, R.. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HAESBAERT, R.. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade**. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

ISARD, W. A neglected cycle: the transport-building cycle. **The Review of Economic Statistics**, Cambridge, MA, USA, vol. 24, n. 4, p. 149-158, Nov. 1942a.

ISARD, W. Transport development and building cycles. **The Quarterly Journal of Economics**, Cambridge, MA, USA, vol. 57, n. 1, p. 90-112, Nov. 1942b.

KANAI, J. M.. 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.

KOSELLECK, R. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 134-146, jul./dez. 1992.

KOSELLECK, R. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

KOSELLECK, R. Introduction and prefaces to the *Geschichtliche Grundbegriffe*. **Contributions to the History of Concepts**, vol. 6, n. 1, p. 1-37, Summer 2011.

KOSELLECK, R. **Historias de conceptos: estudios sobre semántica y pragmática del lenguaje político y social**. Madrid: Editorial Trotta, 2012.

LEFEBVRE, H. Perspectives de la sociologie rurale. **Cahiers Internationaux de Sociologie**, [Paris], v. 14, p. 122-140, 1953.

LEFEBVRE, H. Forme, fonction, structure dans Le capital. **L’Homme et la Société**, [s. l.], n. 7, p. 69-81, janv./mars 1968.

LEFEBVRE, H. **Pour connaître la pensée de Lénine**. Nouvelle éd. Paris: Bordas, 1977.

LEFEBVRE, H. **La somme et le reste**. Paris: Méridiens Klincksieck, 1989.

LEOPOLDO, E. A expansão metropolitana de Fortaleza: eixos, níveis e escalas na produção do espaço. **GEOgraphia**, v. 17, n. 34, p. 121-140, 2015.

LOIS GONZÁLEZ, R. C. A model of Spanish-Portuguese urban growth: the Atlantic Axis. **DELA**, Ljubljana, n. 21, p. 281-294, 2004.

LUZ, J. S. 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.

MANZONI NETO, A. Abordagem territorial no planejamento público federal no Brasil a partir dos anos 1990: uma análise da atuação de empresas de consultoria. *GeoUSP*, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 106-118, 2013.

MARX, K. *Grundrisse*: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. 2. reimpr. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2013.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. 1. ed. rev. São Paulo: Boitempo: 2015a.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro 2: O processo de circulação do capital. 1. reimpr. São Paulo: Boitempo: 2015.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro 3: O processo global da produção capitalista. São Paulo: Boitempo: 2017.

MATUSHIMA, M. 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, M. K.; SPOSITO, E. S. Dinámica económica en el estado de São Paulo: los desdoblamientos de un eje de desarrollo. *Scripta Nova*, Barcelona, v. 7, n. 126, 15 oct. 2002.

MOTTER, C.; RIBEIRO FILHO, V.. Novas centralidades em Chapecó: subcentros e eixo comercial. In: NASCIMENTO, E.; VILLELA, A. L. V. **Chapecó em foco**: textos e contextos sobre o espaço urbano-regional. Chapecó: Pedro & João, 2017. p. 65-104.

MOURA, R.; HADDAD, M. B. O arranjo urbano-regional Brasília–Anápolis–Goiânia. *Biblio3W*, Barcelona, vol. 20, n. 1119, p. 1-31, 5 mayo 2015.

NASSER, B. 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.

OLIVEIRA, C. A. **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.

OLIVEIRA, C. A. 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.

PAZOS OTÓN, M.; ALONSO LOGROÑO, M. P. La movilidad laboral diaria: contrastes territoriales en el Eje Atlántico Gallego. *Ería*, [s. l.], n. 52, p. 78-79, 2009.

PEÑAS SÁNCHEZ, V. 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.

Dinâmica litoral-interior: actas [...]. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. p. 929-940.

PEREIRA, P. H. 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.

PEREIRA, Z. R.; LUZ, J. S. 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.

PERROUX, F. 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.

PERROUX, F. O conceito de pólo de crescimento. In: FAISSOL, S. (seleção de textos básicos). **Urbanização e regionalização:** relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1974. p. 98-110.

PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. 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. **Dinâmica litoral-interior:** actas [...]. v. 2. Santiago de Compostela: Asociación de Geógrafos Españoles: Universidade de Santiago de Compostela, 1997. p. 941-950.

PLAZA GUTIÉRREZ, J. I. Ejes de crecimiento espacial y nuevos territorios de desarrollo en España: algunas reflexiones. **Ería**, [s. l.], n. 52, p. 113-130, 2000.

POTTIER, P. Axes de communication et développement économique. **Révue économique**, [Paris], v. 14, n. 1, p. 58-132, janv. 1963.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Editora Ática, 1993.

RODRIGUE, J.-P. **The geography of transport systems:** the spatial organization of transportation and mobility. New York: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2020.

RUA, J. Urbanização em áreas rurais no estado do Rio de Janeiro. In: MARAFON, G. J.; RIBEIRA, M. F. (org.). **Estudos de geografia fluminense.** Rio de Janeiro: Infobook, 2002. p. 43-69.

RUA, J. As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais. In: MARAFON, G. J.; RUA, J.; RIBEIRO, M. A. (org.). **Abordagens teórico-metodológicas em Geografia Agrária.** Rio de Janeiro: EduERJ, 2007. p. 271-298.

RUA, J. 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**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 7, p. 1-47, jul./dez. 2011.

RUA, J. O urbano no rural fluminense e o preço da terra: continuando a reflexão. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MARAFON, G. J.; SILVA, A. C. P. (org.). **Metropolização do**

espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 383-407.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. Teoría y práctica del concepto «eje de desarrollo»: aplicación al corredor Irún–Aveiro. *Ciudad y Territorio*, [s. l.], vol. 28, n. 110, p. 663-684, invierno 1996.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. **El eje Irún–Aveiro:** geografía de un eje de desarrollo. Salamanca: Caja Duero, 1998.

SANTOS, E. 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.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 8. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014.

SARTRE, J.-P. **Critique de la raison dialectique:** (précédé de *Questions de méthode*). Tome I: Théorie des ensemble pratiques. Poitiers: NRF; Gallimard, 1974.

SERRANO MARTÍNEZ, J. M. Del arco al eje Mediterráneo en España hacia la consolidación de un corredor de transportes. *Finisterra*, [s. l.], v. 47, n. 93, p. 85-107, 2012.

SILVA, E. 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.

SILVA, E. A.; ARAÚJO SOBRINHO, F. L. (Re)configuração territorial de Alexânia: a inserção municipal na rede de cidades do agronegócio em Goiás. *Geingá*, Maringá, v. 9, n. 1, p. 49-70, 2017.

SILVEIRA, M. R. Transportes. In: SPOSITO, E. S. (org.). **Glossário de geografia humana e econômica.** São Paulo: Editora Unesp, 2017. p. 453-465.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo. *Scripta Nova*, Barcelona, v. 11, n. 245 (69), 1 ago. 2007.

SPOSITO, E. S. Dinâmica econômica e descontinuidades territoriais urbanas: desconcentração das atividades industriais no Brasil. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. **Memórias [...]**. Montevideo: [s. n.], 2009.

SPOSITO, E. S.; MATUSHIMA, M. K. A dinâmica econômica no estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento. In: SILVA, J. M. P.; SILVEIRA, M. R. (org.). **Geografia econômica:** temas regionais. Presidente Prudente: PPGG/FCT/Unesp, 2002. p. 187-216.

SOUZA, B. A.; LUZ, J. S. 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.

SOUZA, M. V. M. **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.

SOUZA, S. C. 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.

TAVARES, J. C. Eixos: novo paradigma do planejamento regional?: os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na IIRSA e na Macrometrópole Paulista. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, v. 18, n. 37, p. 671-695, set./dez. 2016.

TAVARES, J. C. **Planejamento regional no estado de São Paulo: polos, eixos e a região dos vetores produtivos**. São Paulo: Annablume, 2018.

VILLAVARDE CASTRO, J.; PÉREZ GONZÁLEZ, P. Los ejes de crecimiento de la economía española. **Papeles de Economía Española**, Madrid, n. 67, p. 63-80, 1996.

WHEBELL, C. 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.

Formación territorial del Líbano, Tolima: valorización del espacio e instauración del cultivo del café como proyecto político-económico de la República de Colombia del siglo XIX

Angie Mileth Mora Gaona¹
Fanny Selena Torres Medina²

Introducción

En el desarrollo de esta investigación, se comprende los aspectos físicos y sociales que influyeron en el establecimiento y desarrollo de una economía cafetera a través de un sistema de hacienda, según un método basado en la totalidad, que considera la relación dialéctica entre lo abstracto y lo concreto, lo universal y lo particular.

Este trabajo representa la investigación de la influencia de las políticas económicas de la república, materializadas mediante la instauración de la hacienda cafetera. Se pretende así analizar este proceso desde la corriente de pensamiento de la geografía crítica, reconociendo cómo la formación territorial del municipio del Líbano se vincula con las relaciones de producción establecidas y de esta manera, con la progresiva instauración de la hacienda cafetera. Esto se relaciona con unos procesos de dominio y explotación desde los terratenientes hacia la población campesina o colonos; que se dio a partir del área de concentración de la propiedad y la explotación de mano de obra en función de la acumulación de capital.

Así mismo, se problematiza aquellos procesos históricos en el desarrollo de una economía cafetera, tales como: las políticas

1 Universidad de Cundinamarca - amilethmora@ucundinamarca.edu.co - 0009-0007-4950-3636

2 Universidad de Cundinamarca (IES) - fsmolina@ucundinamarca.edu.co - 0009-0009-0503-238X

de expansión territoriales como los son las políticas de concesión de baldíos y el sistema de dominación que representa la hacienda donde tal como lo afirma Meertens (2000) la hacienda actúa como un Estado según su estructura de dominación en la tierra, la fuerza de trabajo, producción y comercialización del café.

Desde una postura fundamentada en la teoría marxista, se busca interpretar la realidad como un proceso dialéctico en constante cambio, identificando las formas y estructuras específicas de apropiación y transformación de un espacio concreto que se ha formado a través del tiempo.

En esta investigación se toma la producción del espacio geográfico como materialización y expresión de las dinámicas sociales, económicas y políticas de la sociedad, que no actúa como contenedor físico, sino como producido socialmente desde la organización, uso y transformación del entorno físico.

Esta categoría se vincula como marco de análisis de aquellos procesos establecidos a partir de las relaciones de producción efectuadas desde la instauración del sistema de la hacienda cafetera, es decir, se abarca el espacio geográfico como un elemento histórico y social, el cual se representa como un producto de aquellas dinámicas sociales establecidas en el desarrollo de una economía cafetera, en el que aspectos como la técnica, el trabajo y el capital, interactuaron temporalmente entre sí para la configuración de una espacialidad concreta, es decir, para la formación territorial.

Así, se identifica un proceso a través del sistema de producción establecido desde la instauración de la hacienda cafetera, que permitió generar estructuras económicas de producción, basadas en una desigual distribución de la propiedad de la tierra, así como relaciones de producción en el que predomina la tendencia a la sujeción de mano de obra.

En el ejercicio de comprensión de dicho proceso, se vincula la categoría espacial con la categoría de territorio, ya que, en este contexto, se asigna significado y valor al espacio, se organiza y configura el territorio de acuerdo con los intereses políticos y económicos de comerciantes, es decir, de los poseedores de tierras y capital económico, que, además, estaban vinculados a la estructura política de Colombia.

Es por ello, que para comprender la formación territorial del Líbano se parte por comprender aquel proceso de valorización del espacio como resultado de dinámicas históricas, políticas y económicas de apropiación y transformación del espacio, en sí, de la producción del espacio.

Se parte del contexto de los procesos de adjudicación de baldíos y colonización, siendo lo primero, lo que permite la configuración de la propiedad privada, es decir, legislativamente se estructura el acceso a la tierra en manos de quien tiene el capital, lo que permitió la instauración de las haciendas cafeteras, las cuales, con su progresiva expansión a través de algunas décadas que abarcan finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, estructuraron tanto espacial como socialmente al Líbano.

Para contextualizar sobre factores esenciales en esta configuración de propiedad privada llamados terrenos baldíos:

Trata-se dos “sertões”, das “fronteiras”, dos lugares ainda sob domínio da natureza ou dos “naturais”. Na ótica da colonização, são os estoques de espaços de apropriação futura, os lugares de realização da possibilidade de expansão da colônia” (Moraes, 2002, pp 69). Es decir, estos se consolidan como un área de expansión futura que se puede efectuar mediante un ejercicio de colonización el cual amplía la frontera agrícola; ya que este proceso implica “apropriação de meios naturais, transformação de tais meios numa segunda natureza, apropriação destes meios naturais transformados, produção de formas espaciais, e apropriação do espaço produzido (Moraes, 2002, p. 70).

Se Tiene que la apropiación y transformación de estas zonas conllevó a la inversión en la propiedad rural que cautivó actividades productivas basadas en productos intertropicales como lo son el banano, el tabaco, el café y la ganadería, en donde la unidad de producción que predominó fue bajo un sistema de hacienda que venía de transformaciones jurídicas de concesión de baldíos nacionales, los cuales la hicieron posible que se conformaran estas sociedades comerciales.

Se reconoce además la interacción entre procesos a escala local, nacional como global; donde aspectos como la instauración

de la hacienda cafetera, producto de la posesión de la tierra para un uso productivo, configura en un primer momento una economía de mercado basada en el café. Además, intervienen aspectos como la demanda del café en un mercado capitalista mundial, y la existencia de inversores extranjeros, que intervinieron en la introducción y desarrollo de las grandes haciendas al municipio e invirtieron en la técnica ante la introducción de trilladoras de café, para exportar el producto.

Este proceso permite realizar una relación entre cómo se establece una producción rural para un consumo urbano, pero además establece un interrogante sobre la dicotomía que surge entre el centro de producción y hacia quién y dónde se acumula el excedente y se forma el capital.

La formación territorial como expresión del proceso de valorización del espacio

Para Moraes (2000) el proceso de producción del espacio abarca todo un sistema de apropiación, transformación y reapropiación del medio natural a través de la inversión del trabajo del ser humano, dicho de otro modo, producir espacio es valorizar el espacio y para comprender aquella forma y proceso de manera concreta, se utiliza la categoría de formación territorial la cual permite identificar aquella historia de las formas específicas de apropiación y transformación del espacio.

Así, se plantea una ruta para comprender la formación territorial del Líbano desde un proceso de abstracción y concreción, siendo el primero, lo relacionado a aspectos como la singularidad en que se manifiesta determinadas intenciones y motivaciones del proceso de valorización del espacio en una espacialidad definida. Se establece una correlación de lo abstracto (espacio) a lo concreto (territorio).

A través de la formación territorial, se expresan los procesos dirigidos por personas con objetivos y propósitos definidos. Estos procesos están respaldados por proyectos políticos y son llevados a cabo por la voluntad y elecciones de entidades políticas, según sean sus intereses económicos; en otras palabras, la formación

del territorio es la expresión histórica del proceso de valorización del espacio, ya que esto implica la transformación del espacio a través de la interacción de una sociedad específica, así como la asignación de significado y valor, la organización y configuración del territorio de acuerdo con las necesidades y deseos de la sociedad, así como las relaciones sociales y económicas que se materializan en el paisaje y la estructura territorial. Así, se abarca el territorio como “un resultado do exercício do poder, cujo modo de funcionamento pode ser lido em sua paisagem e em suas estruturas materiais” (Moraes, 2000, p. 39).

Para comprender el proceso de formación territorial del Líbano, se debe analizar la valorización del espacio en el Líbano (Tolima) según procesos políticos y económicos, en donde intervienen procesos de colonización (como la antioqueña), expansión de la frontera agrícola, concesión y adjudicación de baldíos, incorporación del cultivo del café y la consolidación de un sistema de hacienda. Estos procesos se trazan ya que para comprender la formación territorial del Líbano, se debe analizar cómo la valorización del espacio, a lo largo de diferentes procesos históricos, han contribuido a la configuración única de su territorio.

Según Moraes (2009) el proceso de valorización comprende de una dialéctica basada en el valor del espacio y el valor en el espacio; el primero es asignado según lo que ofrece el medio natural para la producción y, según la incorporación del trabajo en el espacio, se le adiciona un valor que es resultado de unas motivaciones de la estructura económica en la que se encuentra; el segundo “es la propia espacialidad contenida en los modos de producción” (p. 107) es decir, ocurren una serie de procesos sociales en el proceso de producción y distribución de las mercancías y con ello, existen condiciones espaciales que sustentan la actividad económica, independientemente de las características específicas de un lugar determinado, sino que obtiene un valor “según la lógica de circulación” (p. 108) , por lo que puede ser considerado como un “valor de cambio”. Puede ser intercambiado, negociado o utilizado en transacciones económicas.

De esta manera, el espacio actúa como producto y a la vez como condicionante en el ejercicio de valoración del espacio, ya sea resultado del trabajo o influyente en el proceso de producción. Las características que este posea permiten que se particularice el proceso de valorización del espacio.

Aspectos que influyeron en la formación territorial del Líbano.

El Líbano fue uno de los principales productores y exportadores de café, su sistema de producción se ha caracterizado por la concentración de la propiedad en manos de grandes terratenientes, algunos de los cuales han tenido un papel en la política, como Isidro Parra y Antonio Echeverry, quienes desde una posición privilegiada al ser exgenerales del ejército durante las guerras civiles de la segunda mitad del siglo XIX, actuaron como propietarios de grandes extensiones de tierra (propietarios de la hacienda la Moka y El Tesoro) y promovieron la fundación del Líbano en función del desarrollo de una economía basada en el café.

Líbano se convirtió, en los años veinte, en la más importante región productora de café, y el pueblo mismo se transformó en un próspero centro de comercio, de arrieros (que era los únicos transportadores hasta que se construyeron carreteras a fines de los años treinta), de tostadores, intermediarios y exportadores de café. [...] En 1932, Líbano producía 15% de la producción de café en el Tolima (4.289.525 kilos de café en cáscara); había 991 fincas, con una extensión total de 7.725 hectáreas y 10.109.489 matas de café, de las cuales 8.891.503 ya estaban en producción y el resto tenía menos de cinco años (Meertens, 2000, p. 95).

Son varios los factores que inciden en el auge de producción, uno de ellos es la influencia extranjera en la producción y comercialización del café. Empresas extranjeras, atraídas por la rentabilidad de la industria cafetera, adquirieron tierras y establecieron haciendas cafeteras en el Líbano, tales como la

empresa Tropical Coffee Corporation, Ultramar Corporation y Von Mellenthin que adquirieron la hacienda la Moka, Planes y la Trinidad así mismo, intervinieron en el desarrollo e inversión de la trilladora,

Al inicio de los años treinta, 39,1% de la exportación cafetera se encontraba en manos de seis casas comerciales: el W R. Grace & Co., Hard & Rand Corporation, American Coffee Corporation, Steinwender Stoffregen Corporation, Bruer Müller & Co. y R. J. Jones & Co[...] Sólo en Líbano, ya había siete trilladoras, de las cuales dos estaban en manos de extranjeros: Von Mellenthin y La Compañía Hanseática, una casa comercial con participación de varios hacendados alemanes (Meertens, 2000, p. 99).

Para profundizar en la comprender la formación territorial del Líbano, se debe conocer su historia en cuanto a la relación dinámica entre la sociedad y el espacio relacionada al desarrollo de la economía cafetera, por lo tanto, es necesario relacionar aquellos procesos políticos y económicos por los cuales se ha efectuado la formación territorial.

Moraes (2002) afirma que

a valorização do espaço pode ser apreendida como processo historicamente identificado de formação de um território. Este envolve a relação de uma sociedade específica com um espaço localizado, num intercâmbio contínuo que humaniza essa localidade, materializando as formas de sociabilidade reinante numa paisagem e numa estrutura territorial. O valor fixado vai tomando-se uma qualidade do lugar, o quadro corográfico sendo cada vez mais o resultado de ações sociais aí desenvolvidas, obras humanas que subvertem as características naturais originais. Construções e destruições realizadas passam a fazer parte desse espaço, qualificando-o para as apropriações futuras. A constituição de um território é, assim, um processo cumulativo, a cada momento um resultado e uma possibilidade - um contínuo em movimento. Enfim, um modo parcial de ler a história (p. 44).

¿Dónde y qué condiciones permitieron el cultivo del café?, ¿cuáles son los procesos históricos que han configurado

la geografía del Líbano?, ¿cuál ha sido la relación entre este producto de exportación, y el desarrollo de las comunicaciones? Estos interrogantes son de vital importancia para comprender la formación territorial en el Líbano, dado que el café desempeña un papel dominante en el desarrollo de su economía, ejerciendo una profunda influencia en la configuración de su geografía. Por tanto, merece ser estudiado con detalle. Para obtener una comprensión integral, es esencial considerar, en primer lugar, sus aspectos físicos.

Ventajas comparativas

El proceso del establecimiento de una economía cafetera en el municipio del Líbano, parte desde momento en que el colono incorpora un trabajo mediante el desmonte, este inicia un proceso de incorporación de valor del espacio al adecuarlo para su subsistencia. Sin embargo, es necesario considerar otra característica conocida como el valor de base natural.

Para que el cultivo del café haya tenido éxito en una zona montañosa y aislada geográficamente como el Líbano, se deben tener en cuenta aquellos aspectos físicos, que, si bien en la época pudieron no haber sido tomados en cuenta, incidieron directamente en la calidad del producto y le aportaron relevancia en el mercado exportador. Las ventajas comparativas a partir de ciertas características particulares del Líbano, o lo que identificamos como valor de base natural, que, más allá de desarrollar un cultivo de montaña que aprovechaba la topografía y aprovechaba cada metro cuadrado, proporcionaba un rendimiento óptimo del cultivo.

Colombia, situada al norte de la línea ecuatorial y marcada por sus regiones montañosas, comparte una destacada similitud geográfica con Etiopía, el lugar de origen del café. Por su ubicación geográfica, la zona de confluencia intertropical (mapa 1) y el proceso de convergencia de placas tectónicas (que permitió el proceso de orogénesis y con ello la creación de la cadena montañosa de los Andes), generan unas condiciones climáticas como la distribución de las lluvias, aspecto fundamental en el cultivo del café.

Mapa 1 - Países del mundo productores de café

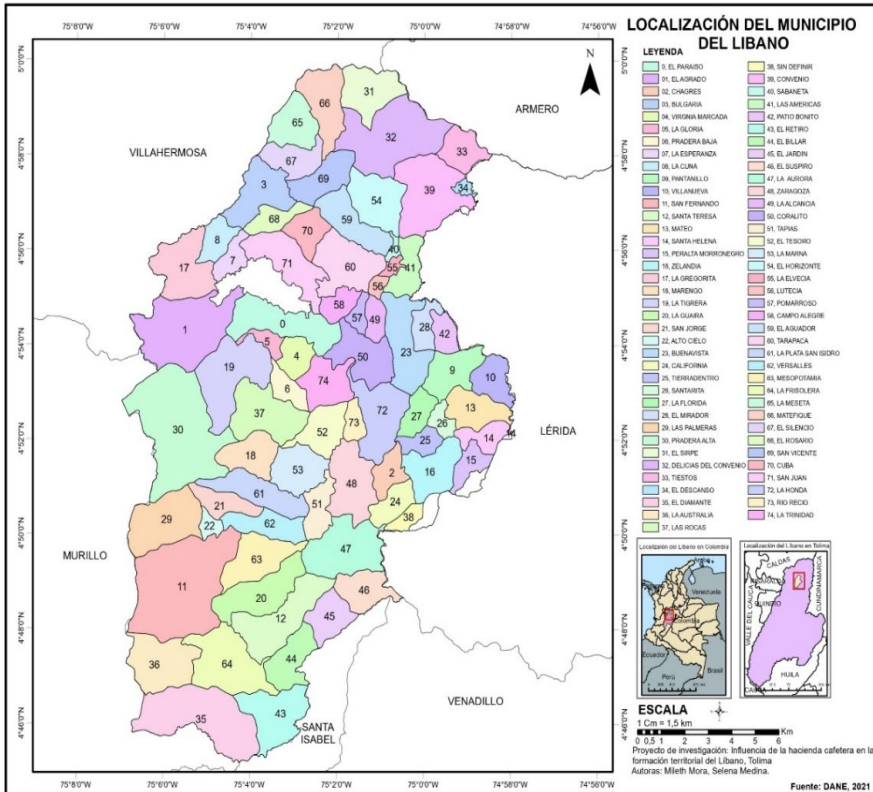


Fuente: Elaboración propia.

Estructuralmente, Colombia está influenciado por eventos tectodinámicos que son responsables de la formación de la cordillera de los Andes de la cual se derivan la cordillera oriental, central y occidental, que se consolidan como barreras orográficas y generan una variación de temperatura según la altitud, así como en patrones locales distintivos de iluminación, humedad y precipitaciones. La composición y estructura del suelo también muestran variaciones en distancias cortas, destacando volcanes en los Andes colombianos, cuyas cenizas cubren vastas regiones, aportando una capa adicional de variabilidad a las características de los suelos utilizados en la producción de café.

El municipio del Líbano manifiesta la topografía diversa de Colombia. Este se sitúa en el flanco oriental de la cordillera central y se caracteriza por su topografía que, como se aprecia en el mapa adjunto (mapa 2), su altura varía desde los 1.300 m.s.n.m hasta los 2.000 m.s.n.m , sin embargo, su promedio de altitud es de 1565 m.s.n.m.

Mapa 2 - Ubicación del municipio del Líbano.



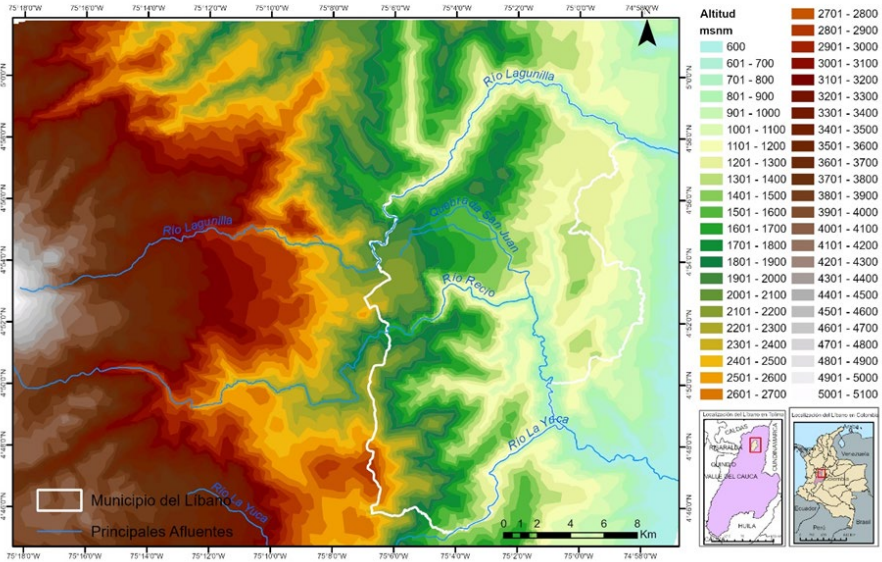
Fuente: Elaboración propia.

A su vez, está ubicado a 80 km del estratégico municipio de Honda, un importante centro comercial que destaca como uno de los principales puertos en el río Magdalena. Este río, navegable en la región, ha sido reconocido como una de las rutas comerciales fundamentales al exterior, influyendo significativamente en la actividad económica del área.

El régimen de lluvias está influenciado por factores orográficos debido a su ubicación en la cordillera. La temporada de lluvias suele ocurrir entre los meses de abril y noviembre, mientras que la temporada seca abarca los meses restantes del año, de manera que cuenta con un nivel precipitacional anual entre 1.500 y 3.000 mm y una temperatura media entre 17 y 24°C.

Mapa 3 - Mapa de altitud.

MAPA ALTITUD



Fuente: Elaboración propia.

La modelación del relieve atraviesa por unos aspectos geográficos particulares que permite la configuración de un aspecto fundamental como los suelos. Para el caso del Líbano, sus suelos son producto de la andolización, consecuencia de las cenizas expulsadas por los volcanes explosivos que se encuentran en la cordillera central. Así, los suelos del Líbano son de tipo Andisol, los cuales poseen un alto contenido de materia orgánica, su material parental depende de los depósitos de piroclastos, siendo las cenizas transportadas por el viento el agente responsable de los depósitos. “Una gran parte de la cordillera central colombiana ha sido también cubierta por cenizas provenientes de erupciones volcánicas más recientes de 2.8 Ma que han configurado las principales unidades geológicas que han dado origen a los materiales parentales de muchos suelos” (Cenicafe, 2019 pp. 77).

Los macronutrientes como el nitrógeno y el azufre hacen parte de la composición elemental del suelo, así como la alta capacidad de retención de agua. La importancia de que el nitrógeno haga parte de sus macronutrientes en el suelo, radica en que la composición

elemental de la almendra del café es el nitrógeno; así como en la pulpa el potasio.

Esta descripción se realiza con el fin de contextualizar al lector sobre los complejos aspectos físicos que se caracteriza el Líbano, pero sobre todo para comprender el por qué específicamente en esa área montañosa es que se instaura un cultivo de café.

La topografía montañosa del Líbano, ofrece una altitud y temperatura favorable para el cultivo de café que requiere de una temperatura media entre 10 y 21° C, así como de un nivel precipitacional mínimo de 1.700 mm anuales (Federación de Cafeteros, 2022). Además, la presencia de lluvias orográficas en esta región, por el ascenso del aire húmedo al encontrar las montañas, proporciona un suministro constante de agua esencial para el crecimiento de los cafetos. Los periodos de lluvia del régimen de precipitación bimodal que rige en el área se vinculan con los de floración y cosecha del café, por lo que el régimen de lluvias es conveniente e influyente para su cultivo.

Otro aspecto que influye en la instauración del cultivo es que el café es de ladera, se adapta en terrenos con alto grado de pendientes, lo que hace que las áreas montañosas sean funcionales para su producción, junto con las condiciones edáficas, altitudinales, de precipitación, entre otras, es atractivo al capital ya que requiere de baja inversión (Palacios, 2009). Así mismo, no requiere de una mecanización para su producción, lo que disminuye los costos de inversión en maquinaria agrícola. En cambio, demanda más mano de obra, la cual para finales del siglo XIX había una oferta ante la caída de los precios del tabaco. Por eso, la mano de obra venía de zonas como Ambalema.

El liberalismo económico plantea “que el orden político es resultado del orden económico” (Chaparro & Gallardo, 2015, pág. 232) se desarrollan y potencian modelos de producción para la incursión nacional a un mercado internacional a partir de la agricultura, producto la incapacidad de la república de promover un modelo industrial como el de Europa, se propondría el aprovechamiento de la fertilidad del suelo en la república.

Camacho Roldan, citado por Torres (2013) así lo afirma:

La agricultura tiene que ser nuestra industria nacional [...] tenemos tierras fértiles adecuadas a muchas clases de producciones; las tierras valen comparativamente poco; un río navegable atraviesa el corazón de nuestro territorio; y, en fin, la población está bastantemente diseminada en los campos (p. 171).

Estos intereses políticos permitieron el impulso de una economía cafetera según la necesidad de diversificar la economía de la región, que había dependido históricamente de la producción de oro y plata. Estos intereses políticos permitieron el impulso de una economía cafetera según la necesidad de diversificar la economía de la región, que había dependido históricamente de la producción de oro y plata.

En función de esta diversificación, surgió un interés hacia áreas como el Líbano para el cultivo de café, en función de aprovechar sus ventajas comparativas, es decir en atención al valor de base natural. Sin embargo, para el aprovechamiento de sus ventajas comparativas, fue necesario el desarrollo políticas económicas que potenciara el desarrollo de una economía cafetera. Ahora bien, estas estaban orientadas especialmente hacia los dueños del capital que, según el Estado, contaban con la capacidad económica para potenciar una industria cafetera, pudiendo invertir en la técnica.

Pero la intervención de aquellos que poseían capital y con ello, concentrar la propiedad mediante la figura de hacienda, fue solo hasta que dichas tierras dejaron de ser "selvas". Con el desmonte, se agregó un valor al espacio, para posteriormente incorporar el cultivo del café. Este proceso evidencia cómo el trabajo subordina el espacio según las motivaciones de una estructura económica (del capitalismo comercial), pero además, le acompañan aspectos como la concentración de la fuerza de trabajo y los medios de producción, ya que una zona montañosa y aislada geográficamente, con características de alta pendiente no era considerada más que "monte" o selva sin ningún valor y hasta que el pequeño colono logró el desmonte, se inició el proceso de valorización del espacio; aprovechado y estimulado hacia los poseedores de capital, quienes apropiaron factores de producción como la tierra y el trabajo. No

obstante, para comprender el proceso por el cual los poseedores del capital lograron concentrar la propiedad y la fuerza de trabajo, es necesario identificar los elementos políticos y económicos que influyeron.

Elementos políticos y económicos que influyeron en la configuración de un intento de industria del café en el Líbano.

La formación territorial del Líbano es el resultado de un complejo proceso histórico, económico y social que se desarrolló a lo largo del siglo XIX y principios del siglo XX en Colombia, influenciado por la actividad económica alrededor de la producción del café a través del sistema de hacienda, que constituyó una industria cafetera, basada en su exportación; aprovechando el aumento de su demanda en el exterior.

La apropiación de los baldíos a través de políticas de colonización y adjudicación fue un factor determinante en esta formación. Mediante la adjudicación y posterior apropiación de baldíos, se estimuló la migración de colonos, campesinos y trabajadores a la zona, que contribuyó al proceso de poblamiento y desmonte de la selva; y permitió así la expansión de la frontera agrícola y la incorporación de tierras para el cultivo del café.

Este proceso es producto de una serie de variables políticas y económicas externas e internas; en la primera, intervienen aspectos relacionados al impacto del comercio exterior sobre el desarrollo económico del país, el cual según McGreevy, (1975) tuvo una transición entre 1890 y 1930, que entre 1911 y 1929 hubo una aceleración del crecimiento; el segundo, como la materialización de la influencia externa, es decir, las políticas económicas a escala nacional son el mecanismo por el cual se logra el proyecto de “desarrollo comercial”

El panorama político económico a escala nacional

La sociedad colombiana, en su etapa Republicana tuvo un proyecto político dirigido hacia la expansión económica. Las prácticas sociales y económicas se orientaron desde las políticas de Estado hacia el alcance de participación en una red de mercado

del exterior a través de comerciantes y terratenientes, lo cual introdujo la producción desde el sector agrícola de quinina y tabaco, posteriormente el café.

A la par de ello, existían labores de minas en zonas como Antioquia o Cauca, lo que demuestra que a pesar de que hubo una independencia, varias de sus estructuras sociales aún eran vigentes y tangibles en el trabajo (teniendo en cuenta las relaciones de producción de la mita a la aparcería o tabloneros) y vida de quienes laboraban allí, y en la forma de acumulación de riqueza de ciertos sectores sociales, los dueños de los medios de producción³.

El desarrollo económico de la república se vinculó con la creación de economías regionales mediante una estructura de dependencia, al no estar relacionado con las necesidades de consumo de un mercado interno, sino con intereses de expansión de comerciantes liberales⁴. Muchos de los terratenientes eran también comerciantes, independientemente del partido político al que se adscribieran, lo cual facilitó que se formara rápidamente, o que se reafirmara cierta élite económica exportadora.

Machado (1978) afirma que la consolidación del capital comercial en el occidente, parte desde el siglo XVI a través de la ganadería, agricultura. La base económica era la actividad minera que se desarrollaba en Antioquia y que venía de una larga tradición minera colonial; esto permitió una acumulación de capital, especialmente en manos de comerciantes, quienes exportaban e importaban productos.

Bajo este panorama, se identifica que, desde hace varios siglos, la República o el virreinato de la Nueva Granada ha estado vinculada hacia un mercado internacional con el comercio de productos agrícolas o mineros. A pesar del proceso de independencia, se siguieron manteniendo relaciones comerciales con un mercado internacional bajo una elite comercial. Al respecto, Palacios (1980) menciona que “la independencia fue una destrucción del nexo

3 “toda la serie de medidas liberales hacen muy poco por liberar la población del yugo de las obligaciones para con los terratenientes (Kalmanovitz, 1985, pp 111)

4 Por liberales nos referimos a aquellos comerciantes que defendían el liberalismo económico. No a algún partido político.

colonial, una afirmación y una invención de la nación, pero no la destrucción de una clase social por otra” (p. 108).

La economía del siglo XIX continuaba y acentuaba el patrón ya existente durante la época colonial, y el esfuerzo de los grupos dirigentes se dirigía más que a reducir la vinculación con el mercado internacional, a encontrar nuevos productos que pudieran abrirse camino a los consumidores de ultramar (Melo, p. 24).

Bajo estos intereses se configuró una modernización territorial en función de un “Desarrollo hacia afuera” colombiano (Bejarano, A. 1987), donde el sector agroexportador fue el motor de la economía. Aunque dicho este modelo implica que “desde el momento en que se acepta un modelo de crecimiento orientado hacia afuera, el Estado y la Nación pierden el control sobre las sucesivas organizaciones del espacio” (Santos, 1996, p. 36).

La transición hacia una economía basada en la exportación en los siglos XIX y XX mantuvo a Colombia vinculada a intereses externos, en lugar de intentar desarrollar un mercado interno sólido o dirigirse hacia unas formas económicas más allá del sector primario que le permitieran un crecimiento estable. Al respecto, McGreevy (1975) afirma que “En la medida en que el comercio internacional aumentaba en volumen y en valor, las economías locales se hacían más dependientes de la influencia externa” (p. 5).

Mediante el Estado se promovió una serie de cambios y formas jurídicas para la configuración de una economía. El cultivo de café como producto de exportación, (a medida que decrecía luego de la segunda mitad del siglo la exportación de tabaco) fue producido especialmente mediante un sistema hacendatario en regiones como Santander y Cundinamarca, que se convirtió rápidamente en la alternativa a aquellos cultivos que perdían fuerza ante crisis en un mercado internacional (tal como la crisis del tabaco de 1875). Los intentos desde el Estado y las élites comerciantes por vincularse al comercio internacional, en pro de las ventajas económicas y de clase, se efectuaron con la inserción del café, aunque no fuera tan representativo en ese entonces como en los primeros decenios del siglo XX.

A fines del siglo XIX la dispersión regional de las clases dominantes, con la división del Estado en 9 provincias, propició el ambiente para que los conflictos interregionales menguaran y hubiese un desarrollo

más focalizado en cada una. Así, con la consolidación de dichas élites se estableció una pequeña parte poseedora de las tierras y del capital para intentar anexarse a los beneficios del capitalismo y a la cultura occidental que suponía la exportación.

De la misma manera, desde el gobierno de José Hilario López a mediados de siglo, el Estado inició procesos de adjudicación de baldíos que, a la par de tendencias latifundistas existentes en las regiones, generaron un flujo migratorio importante (más en unas regiones que en otras, como en el caso del centro y occidente colombiano). En dichos focos los flujos migratorios de campesinos, peones, arrieros sirvieron de colonos de aldeas y poblados, así como de trabajadores para las haciendas.

Adjudicación de baldíos

El sustento político por el cual en el siglo XIX se incentiva la incorporación de la república al mercado internacional, es mediante la política de adjudicación de baldíos, la cual no estaba orientada hacia la población campesina, sino hacia comerciantes, militares y políticos. Kalmanovitz (1986) así lo sustenta

El poblamiento de las tierras bajas fue adaptado como política oficial por la mayor parte de los gobiernos del país en ciernes, pues se consideraban que los cultivos de las tierras frías competían con los de los países europeos, pero lo que se requería era desarrollar los cultivos tropicales, que contaban con mayor demanda en los mercados metropolitanos. No obstante, no se impulsó esta producción con base en la titulación campesina, hecha hasta cierto límite la excepción de la colonización antioqueña, sino adjudicando tierras a la manera superlatifundiaría a militares y políticos y a los comerciantes que adquirieran bonos, respaldados territorialmente, para financiar el arario público (p. 106).

Esta medida corresponde a intereses económicos, que requerían vincular la república con el comercio exterior. “En Colombia la apertura del comercio fue propiciada por medidas ejecutadas por gremios inidentificables; y estos grupos formularon estas decisiones respondiendo a sus propios intereses personales” (McGreevy, 1975, p. 155).

Así se creó una relación entre Estado, terratenientes empresarios y el colono campesino, que en el caso del Líbano, tiene etapas de apropiación, adjudicación y conflictos entre los actores anteriormente mencionados, y dinámicas de organización espacial dentro de ellas (por el trabajo incorporado y las transformaciones al paisaje con la delimitación y disputas por linderos y resoluciones por determinación de condiciones para adjudicación).

Por lo anterior, dicha relación entre el Estado-terrateniente-colono, fundamenta los procesos de colonización que permitieron la fundación de aldeas como el Líbano, es decir, no hace parte de una iniciativa popular o resultado del “empuje paisa”. Se apela a algunas corrientes deterministas regionales que consideran este hecho como único y aislado de la consolidación del éxito que devino la incorporación de cultivos como el café. Estas corrientes, omiten aquellos procesos económicos y políticos que a diferentes escalas intervinieron para la configuración de una estructura socioespacial.

Desde la adjudicación de baldíos, se dió un proceso de agregación de un valor del espacio, ya que se valoriza cuando se apropió y se transformó a través de la incorporación del trabajo, como resultado de políticas económicas que reflejan intereses económicos y estatales. De hecho, una característica de este proceso es el bajo costo de venta y renta de la tierra, que no solo es consecuencia de la gran cantidad de tierras sin ocupar, sino que según Kalmanovitz (1986) no estaban valorizadas por el capital, no estaban integradas dentro de una racionalidad económica para los intereses de los terratenientes. Aquella necesidad de un vínculo con el comercio internacional refleja en sí intereses librecambistas.

Ahora bien, ¿a quién se realizaba dicha adjudicación de baldíos? Según Villegas (1978) la atención hacia las tierras baldíos radicó en que eran un potencial futuro de apropiación y transformación para la producción, esta tarea se podía desarrollar mediante la inmigración, procesos de colonización dirigida y la compraventa.

Inicialmente el centro de atención para la apropiación de los baldíos era hacia la población extranjera, “la anhelada inmigración de europeos es la panacea que curará todos los males y problemas del país: Ellos traerán capital, técnica, etc.” (Villegas & Botero, 1978, p. 2), es decir, la visión que se tenía respecto a la posibilidad de la

valorización era según la incorporación del capital y los medios de producción; sin embargo, dicho proyecto no gozó de éxito, puesto que la percepción que estos tenían sobre los baldíos se basaba en que eran “selvas profundamente malsanas, impenetrables, con algunas riquezas tales como el caucho, la quina, algunas resinas y la tagua, pero en condiciones muy difíciles de explotación” (Villegas; Botero, 1978, p. 42).

Con el proceso de colonización interna, se intentó estimular procesos de poblamiento; pretendía que los empresarios o hacendados fueran líderes de dicho proceso, pero fracasó bajo la noción de que dichos baldíos son selva sin valor. Esta política fue efectiva solo hasta que se estimuló la adjudicación a quien cultivara dicha tierra, y claramente, no fue quien tuviese el capital el dedicado a esta actividad, sino el pequeño colono, encargado además de su desmonte, su adecuación para el cultivo.

Solo hasta que el pequeño colono invirtiera su mano de obra es que se focalizó la atención de los poseedores del capital en dichas tierras, quienes posteriormente establecieron relaciones de subordinación hacia el colono ante una estructura de dominación representada mediante la hacienda como la cafetera. Esta afirmación puede argumentarse tan solo con el proceso de fundación del municipio del Líbano.

Después de la lucha colectiva contra la selva y por la creación de un nuevo espacio agrícola, fortalecida momentáneamente por una política de distribución de baldíos relativamente democrática, [...] pero cuando la base demográfica fue ampliándose y las fronteras fueron sucediéndose unas a otra, en las primeras surgió un tipo de economía orientado por lo principios de inversión capitalista, a saber, la acumulación de grandes superficies de tierra y el monopolio de algunas familias de notables (Errazuriz, 1986, p. 42).

Para comprender aquella génesis de subordinación y sujeción, hay que esclarecer aquellos aspectos que permitieron la incorporación de un sistema productivo basado en la hacienda. Como ya se ha señalado anteriormente, las políticas de las concesiones de baldíos fueron desarrolladas según unos intereses

económicos en un contexto del Siglo XIX, las cuales permitieron la expansión de la frontera agrícola según dos actores.

Unos, hombres y mujeres si tierra que iban a "tumbar montaña" y otros, que detentaban el poder, ya habían acumulado tierra y buscaban mecanismos fáciles para ensanchar sus propiedades. Frecuentemente, los hacendados en zona cafetera, ante la inexistencia de una normatividad clara con respecto a los títulos de propiedad usurpaban los terrenos -una vez cultivados y valorizados- de los colonos, expulsándolos o convirtiéndolos en campesinos dependientes de la hacienda (peones o arrendatarios), en condiciones de servidumbre (Meertens, 2000, p. 38).

Ramírez (2003) afirma que es a partir de 1849, que en el Líbano, dicho proceso de adjudicación de baldíos inicia y finaliza en 1866, con la aprobación oficial de la fundación de la aldea del Líbano por parte del Estado Soberano del Tolima. Este proceso integró conexiones entre el desarrollo capitalista y formas terratenientes y burguesas del Estado que desde que empezó a formarse, luego del proceso de independencia, se empezaron a evidenciar intereses entre comerciantes y hacendados hacia el libre cambio.

De acuerdo a las fuentes primarias consultadas en el Archivo General de la Nación, la conformación del Líbano fue a través de una gran cantidad de adjudicatarios y sociedades comerciales que se ligan y desligan según concesiones e intereses económicos involucrados a los cultivos permanentes y empresas agrícolas caso hacienda la Aurora, la Moka, la Trinidad, donde se evidencia el afán que había por titular y deslindar, y que dan cuenta de las luchas y disputas por controlar el espacio y a hacerse a títulos de propiedad, sobre todo en las tierras cercanas al casco urbano y a los caminos comerciales que se iban configurando para sacar la producción a localidades como Lérida y Honda.

Para Ramírez (2019) el proyecto poblacional de la fundación del Líbano está relacionado con el proceso de apertura de caminos, especialmente hacia la apertura del camino del Ruiz, el cual tenía como propósito comunicar a Mariquita con Antioquia, como un proyecto a futuro de comunicación de la producción con destino a los puertos fluviales del río Magdalena.

Es importante recalcar que dichas migraciones hacían parte tanto del panorama económico y colonizaciones dirigidas, como del clima político y las guerras civiles que se vivieron en el país en la segunda mitad del siglo XIX. Se puede afirmar que estos baldíos fueron cruciales en la configuración jurídica del municipio ya que consolida la propiedad privada para un uso productivo.

Así, se crearon rubros que permitían la acreditación de adjudicaciones de terrenos, 50 fanegadas a cada solicitante para estimular el proyecto del camino del Ruiz. “Así, desde 1845 otorgaba hasta 60 fanegadas de tierras, ubicadas a la orilla o cerca de los caminos, a cada una de las familias que se establecieran en las partes despobladas, siempre que se comprometieran a cultivar y a permanecer en el lugar asignado” (Ramírez, p. 8).

Sin embargo, dichas adjudicaciones no fueron democráticas, de acuerdo a la documentación encontrada en el Archivo General de la Nación⁵, muchos solicitantes eran familiares o personas allegadas a los adjudicatarios, así mismo, apellidos como Dávila, Escobar, Rojas, Agudelo, Ayala son constantes en el listado, es decir, dichos apellidos se consolidan como grandes poseedores de tierras, demostrando una tendencia latifundista de adjudicación.

Para el caso del norte del Tolima, fueron las disputas suscitadas entre colonos y terratenientes por los baldíos de ese territorio desde 1849 luego del decreto de 23 de abril de 1849, cuando José Hilario López era presidente de la Asamblea del Estado Soberano del Tolima, en dicho decreto se apoyan la fundación de aldeas, de proyectos comerciales y agrícolas, lo cual favoreció a que hubiese apropiación de baldíos a partir de 1849. En el Líbano el papel de los colonos por ser adjudicatarios de tierras se extendió hasta 1866 cuando se erige legalmente, al momento en que Isidro Parra a solicitud de algunos colonos realiza interviene ante disputas con el Francés Desiré Angeé, respecto a la legalización de algunos baldíos que hacían parte del hoy casco urbano, los cuales Desiré pretendía ser propietario.

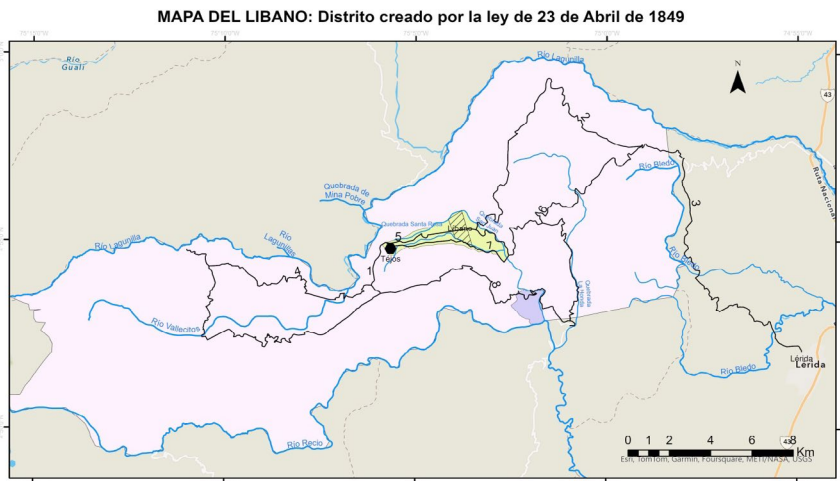
Por lo tanto, desde 1849 a 1866, se estructuran tres elementos importantes en el proceso de la formación del territorio:

5 Sección Bienes Nacionales, Tomo V, Folios 146-151. “Listado de individuos a los que se les fe adjudicado terrenos baldíos en el distrito del Líbano desde 1850”

Adjudicación de baldíos, apertura de caminos y disputas por la propiedad de la tierra.

Para su comprensión, el mapa 4 representa el área por la cual se funda el distrito del Líbano según la ley 23 de abril de 1849, acorde a la adjudicación de baldíos y la apertura de caminos. Así mismo, demuestra aquellos conflictos de concentración de propiedad por parte de Desiré Angeé al pretender 900 fanegadas y Fernando Escobar, 300. La construcción de este mapa hace parte de la revisión del AGN, por lo tanto, la explicación que condensa no expresa la interpretación de las autoras.

Mapa 4 - Fundación del Líbano de acuerdo por la ley 23 de abril de 1849.



LEYENDA Y EXPLICACIÓN

- ▨ Espacio objeto a poblar (Casco urbano)
- **Téjos** :Casa del señor Desiré Angeé, francés, como cuatro a cinco cuadras de distancia del área de población.
- **Camino 1, 2, 3** :Antiguo camino que de Lérida conducía al Ruiz y el mas largo de los practicados en la misma vía.
- **Camino 4, 5, 6**:Dirección que el camino debe tomar para que sea mas corto y mejor.
- **Camino 7**: Dirección que el camino debe tomar para que sea mas corto y mejor.

- **Camino 8** Camino que los señores Antonio y Fernando Escobar abrieron con dinero de la nación y consultando a su propia conveniencia que a la utilidad general.
- Espacio de terreno, planicie donde el Sr. Angeé pretende 900 fanegadas.
- Terreno donde el Sr. Fernando Escobar Ceballos pretende 300 fanegadas.
- Área correspondiente a la fundación del según la ley de 23 de Abril de 1849

Elaborado por: Mileth Mora- Selena Medina

Fuente: AGN, Bienes Nacionales, Tomo V: F. 144

Fuente: Elaboración Propia.

La constante de concentración de propiedad de la tierra, no solo hace parte desde este momento inicial de apertura de caminos, Ramírez (1999) afirma sobre las adjudicaciones y adjudicatarios para la expansión agroeconómica que:

Entre 1882 y 1884 se adjudicaron a título de cultivador tres extensiones de terreno. La primera fue asignada a Leonardo Párraga, por la cantidad de 100 hectáreas, allí se fundaría posteriormente la hacienda La Aurora; la segunda, la más grande del Tolima en este período, fue asignada a Isidro Parra y otros colonos en 1883 por un total de 9996 hectáreas, y se llamó La Mesopotamia; y la tercera, a su hermano Jesús María Parra y José M. Bedoya en 1884 por un total de 1821 hectáreas en el predio Primavera y Flor (p. 241).

De allí se infiere que las grandes extensiones de tierras mencionadas que luego serían las haciendas más grandes del municipio del Líbano, al ser adjudicadas en gran parte a los hermanos Parra, favorecía a personas con gran influencia política, y también con el capital suficiente para iniciar grandes plantaciones de café bajo el modelo de hacienda. Es impensable afirmar que tal cantidad de tierras se le podrían adjudicar a personas con poca capacidad económica y que no tuvieran la manera de impulsar dicho cultivo hacia la exportación, pues ya en el caso de los Parra estaba el antecedente del intento de convertir la minería del oro en exportadora y sus diferentes intentos de impulso económico mientras fue alcalde.

Fueron diversas las razones por las cuales el flujo migratorio creció y con él la expansión de la frontera agro-comercial que tenía para la segunda mitad del siglo XIX al café como producto estrella y donde su exportación estaba en crecimiento acelerado. La siembra del café se efectúa luego de que la iniciativa minera en el Líbano no produjera los frutos esperados.

Un informe del secretario de hacienda del Tolima en 1890 expresa: "... se nota una corriente de trabajadores hacia aquellas regiones en donde se encontraba acumulada alguna población y era necesario por tanto fomentar la agricultura" (p. 19). Así las tierras del norte del Tolima se convirtieron en altamente deseables para cultivar, con la adjudicación de baldíos, y el precio de las tierras, las cuales eran relativamente más baratas que en regiones como Cundinamarca, ya que no estaban efectivamente ocupadas, sino que era selva.

Este interés se evidencia desde la "Ley 61 de 1874, la cual le garantizaba títulos de propiedad a todos aquellos que tuvieran

cultivos permanentes o proyectaran establecer empresas agrícolas en tierras de la nación” (Ramírez, 2008, Pp. 39) es decir, desde un marco legal se promueve la consolidación de la propiedad privada únicamente para aquellos que contaran con el capital necesario para financiar los cultivos permanentes, tal como el café.

Ramírez (1999) afirma sobre las adjudicaciones y adjudicatarios para la expansión agroeconómica que:

Entre 1882 y 1884 se adjudicaron a título de cultivador tres extensiones de terreno. La primera fue asignada a Leonardo Párraga, por la cantidad de 100 hectáreas, allí se fundaría posteriormente la hacienda La Aurora; la segunda, la más grande del Tolima en este período, fue asignada a Isidro Parra y otros colonos en 1883 por un total de 9996 hectáreas, y se llamó La Mesopotamia; y la tercera, a su hermano Jesús María Parra y José M. Bedoya en 1884 por un total de 1821 hectáreas en el predio Primavera y Flor (p. 241).

De allí se infiere que las grandes extensiones de tierras mencionadas que luego serían las haciendas más grandes del municipio del Líbano, al ser adjudicadas en gran parte a los hermanos Parra, favorecía a personas con gran influencia política, y también con el capital suficiente para iniciar grandes plantaciones de café bajo el modelo de hacienda. Es impensable afirmar que tal cantidad de tierras se le podrían adjudicar a personas con poca capacidad económica y que no tuvieran la manera de impulsar dicho cultivo hacia la exportación, pues ya en el caso de los Parra estaba el antecedente del intento de convertir la minería del oro en exportadora y sus diferentes intentos de impulso económico mientras fue alcalde.

A la par de estas grandes adjudicaciones estaban las más pequeñas, emitidas a pequeños cultivadores y campesinos que hacían parte no solo de migraciones de la colonización antioqueña en las cuales también se empieza a cultivar el café que para 1880 ya estaba en bonanza en territorio nacional.

Es importante recalcar que las continuas migraciones hacían parte tanto del panorama económico y colonizaciones dirigidas, como del clima político y las guerras civiles que se vivieron en el

país en la segunda mitad del siglo XIX. Se puede afirmar que la existencia y adjudicación de estos baldíos fueron cruciales en la configuración jurídica del municipio ya que consolidan la propiedad privada para un uso productivo.

De la misma manera las ventajas que ofrecieron estos suelos ricos de la cordillera central ayudaron a que, incluso los terrenos que se hallaban en altos grados de pendiente fueran aptas para cultivarse. Con respecto a esto Tovar (1975) señala que:

Es importante tener en cuenta que las zonas aptas para el cultivo del café eran en Colombia zonas baldías. Sobre ellas se inició una rapiña de adjudicaciones de tierras y un flujo permanente de población que buscaba acomodarse en las zonas más próximas a los centros de mercado. Debido a la naturaleza misma del suelo, no fueron necesarios recursos técnicos para habilitar las zonas de cultivo (p. 18).

Este enfoque favoreció a aquellos que ya tenían capital y excluyó a pequeños agricultores o al colono, que podrían carecer de los medios financieros para competir en el mercado de la tierra. Se puede mencionar que esta medida fue preludeo al desarrollo de una mayor concentración de la tierra en manos de unos pocos y a la marginalización de sectores menos privilegiados de la sociedad.

Al vincular la propiedad de la tierra a la capacidad económica, se crea un ciclo de desigualdad social y económica, donde quienes acceden a la tierra tienen más oportunidades de acumular riqueza y poder, mientras que quienes no lo tienen mayores barreras para salir de la pobreza.

La estructura económica de la Hacienda cafetera

Los procesos de adjudicación de baldíos y de instauración de la hacienda cafetera en el Líbano, desarrollaron dinámicas sociales y económicas de acuerdo con los procesos históricos y políticos que se efectuaban. Así, lo que pasaba en una escala nacional, se reflejaban en una menor escala, en particular, en el Líbano. Al establecer las condiciones para formar una estructura económica importante, considerando la ubicación geográfica aislada y las disputas por la tierra desde su fundación.

La hacienda republicana se estructura como institución que concentra la propiedad de la tierra, utiliza mano de obra subordinada y reproduce relaciones de poder y dominación, Para el caso del Líbano, esta es producto de una serie de procesos como lo son el marco jurídico a través de la concesión de baldíos y la colonización, especialmente la antioqueña.

Con el proceso de adjudicación de baldíos se estimuló la creación de la propiedad privada, que, en algunos casos, como lo fue el del Líbano, el que se convierte en titular de dicha tierra es quien tenía amplia capacidad adquisitiva, el llamado terrateniente. “el terrateniente disfruta de propiedad privada en su favor, de libre enajenación [...] Aquí la propiedad privada se halla restringida a una clase que pretende un monopolio del territorio y obtiene títulos gracias a su poder político y económico” (Kalmanovitz, 1986, p. 213).

Las formas precapitalistas de agricultura en la primera mitad del siglo XIX, que hacían parte de las pocas economías de exportación que tenían las élites de los Estados Unidos de Colombia (con la quinina y el tabaco, posteriormente el café), fueron necesarias para establecer esta agregación de valor del espacio, a través de “una lógica que organiza e identifica cada modo de producción con sus relaciones, que se materializan en patrones espaciales recurrentes” (Moraes, 2009. Pp 30). Estas formas de agricultura (precapitalistas), manifestadas en los sistemas de hacienda heredados de la colonia y manejados por grandes terratenientes de las elites; establecieron formas de asociación y de sujeción, de modo que la producción como punto de arranque de un proceso económico modeló las relaciones sociales, expresadas en las formas de organización y jerarquías formadas por el trabajo.

En el contexto de la producción de café en el Líbano, se observa una tendencia hacia la formación de sociedades agrícolas comerciales, en las cuales se buscaba maximizar la rentabilidad y el rendimiento del capital invertido. Esto implicaba una organización basada en la acumulación de capital, la división de roles entre socios capitalistas y socios industriales, y una orientación hacia el mercado internacional. Además, la política estatal de adjudicación de tierras baldías para la fundación de plantaciones también

favorecía este enfoque capitalista al promover la inversión privada en la producción agrícola.

El elemento que influyó en la diversificación de las formas de asociación y de expansión económica, fue la hacienda como empresa comercial que se desarrolló en el siglo XIX, aunque existían algunas otras formas de producción, esta predominó y sostuvo el sistema autoritario y patriarcal que le había caracterizado desde la colonia, aunque con nuevas formas orientadas a la exportación.

Aunque no se puede hablar de unas relaciones totalmente capitalistas para ese momento, si destaca la dicotomía del uso de relaciones de producción precapitalistas, como lo son la aparcería o los tabloneros, para la inserción del país en un mercado capitalista mundial por medio de las exportaciones agrícolas y en medio de numerosos inconvenientes económicos y políticos. Estas relaciones de dependencia de tipo servil demuestran la contradicción con la que la república tuvo su inserción en el mercado mundial:

las relaciones de producción sufrieron cambios importantes con la inserción de parte de la economía en el mercado mundial, pero más en el sentido de aumentar caras de los arrendatarios y de recortar aún más su libertad personal, que de liberal la mano de obra y generalizar el régimen de trabajo asalariado (Kalmanovitz, 1986, p. 135).

El Líbano representa la tendencia del acaparamiento de tierras de forma irregular, en función de tendencias latifundistas. Este proceso se estructuraba especialmente cuando los poseedores de capital compraban derechos de tierras ante el “fracaso” de la pequeña y mediana propiedad (fincas y parcelas familiares para el cultivo), que no tenían una relevancia económica significativa. Al respecto, Ramírez (2019) menciona la existencia de dos etapas frente a la concentración de la propiedad:

En la primera fase de distribución, entre 1850-1854, se combinan dos formas. La primera de carácter mediano y familiar que no se desarrolla quizás por las condiciones de aislamiento de la zona; y la segunda de carácter latifundista, que se da por el

debilitamiento de la anterior. En esta fase se logran repartir 245 baldíos de 50 fanegadas, pero se forman dos latifundios, uno de 900 fanegas y otro de 300 (p. 21).

Esta segunda fase la sustentó la ley 61 de 1874, que promovía la disposición de la tierra para el cultivo, independientemente de la extensión. Esto permitió que se formara entre 1182 y 1884 la gran propiedad, es decir, la hacienda.

La primera, fue asignada a Leonardo Párraga, por la cantidad de 100 hectáreas, allí se funda la Empresa agrícola La Aurora. La segunda, la más grande del Tolima en este periodo, fue asignada a Isidro Parra y otros tres cultivadores en 1883, con un total de 9996 hectáreas y se llamó La Mesopotamia. La tercera, a Jesús María Parra y José M. Bedoya en 1884, abarcó 1821 hectáreas en el predio Primavera y Flor. Y en 1888 se devolvieron los bonos territoriales a Dagobert Angée que comprendieron aproximadamente 2000 hectáreas en el sitio de Quebradanegra (Ramírez, 2019, p. 23).

Para que la hacienda se dedicara a la producción del café, se debe tener en cuenta que este producto representaba una alternativa al fracaso que tuvo la experiencia de exploración aurífera en el Líbano, si bien, este contaba con varias minas, según Ramírez (2019) ante la falta de conocimiento y técnicas especializadas para la explotación, fracasó. En cambio, una particularidad de la producción del café en el Líbano, tiene que ver con que los latifundistas como Isidro Parra, poseían experiencias previas en la producción del café, en este caso, Parra junto a sus hermanos hacían parte de la empresa *Lorenzana i Montoya*, la cual se dedicaba a la producción del café.

Las experiencias que esta compañía ofrecía consistían en lo relacionado a la contratación y el uso de la técnica, lo que permitió que la estructura organizativa de la hacienda fuera de tipo empresarial, al momento en que inclusive se desarrollaran alrededor de ella sociedades agrícolas comerciales, las cuales contaban con socios industriales y capitalistas; el primero, contaba con conocimientos sobre la producción cafetera, así como administrativos, sus funciones son acorde a la supervisión de los trabajadores, debe llevar la contabilidad y presentar informes; el

segundo, tiene funciones comerciales, se podría considerar como un accionista.

La hacienda como una empresa comercial, se representa específicamente en el caso de la Hacienda La Aurora; fundada en 1890 en una zona mayormente baldía. La inversión inicial en estas plantaciones fue modesta debido a la escasa experiencia en la industria cafetera, la necesidad de inversiones a largo plazo y el escepticismo inicial hacia el café en el ámbito comercial urbano.

La estructura organizativa de esta empresa se basaba en la complementariedad entre socios capitalistas y socios industriales. Mientras que el socio industrial, como Montoya, tenía un enfoque gerencial y administrativo en el manejo de la plantación, el socio capitalista, con experiencia urbana y comercial, estaba orientado hacia el mercado internacional y tenía un mayor poder operacional en la empresa.

La concentración de la propiedad de la tierra en manos de grandes terratenientes trajo consigo la explotación de los trabajadores campesinos expuestos con la instauración en las haciendas cafeteras, las cuales se consolidaron como un sistema de producción agrícola. Además, es una estructura de producción como respuesta al aumento de la demanda de café en los mercados internacionales.

Si bien la antigua organización jurídica que poseía el Líbano no es la misma que existe en la actualidad, gran parte de las áreas circunvecinas del casco urbano y hacia el sur del Líbano, eran y siguen siendo cultivadas de café y conservan los vestigios de las antiguas haciendas cafeteras. Alrededor de estas se fue configurando todo un sistema de vida de trabajadores establecidos y de otros más circunstanciales; en donde no solo se trabajaba por el café sino también para sostener su sistema. Así, se debía tener sustento para casas y haciendas; cultivos de hortalizas, ganado vacuno para carne y cultivos de pasto para las bestias de carga, eran oficios realizados según la temporada, casi como si la economía cafetera y sus requerimientos estructurasen el estilo de vida de quienes tenían el sustento de ella.

Así se configuraban relaciones sociales de dependencia, donde, mediante el trabajo, se modificó el paisaje por el ciclo

de la producción agrícola, (relacionada incluso con los ciclos de precipitación en torno al proceso productivo del café⁶).

La consolidación de la economía cafetera en Colombia no fue para abastecer un consumo nacional, sino internacional, no en vano, los precios del café eran definidos por centros económicos, “Aún con su carácter precapitalista, la economía exportadora cubrió varias formas de producción en las que había un cierto grado de libertad e iniciativa individual para los productores directos” (Kalmanovitz, 1986, p. 169).

Por lo anterior, si bien la organización empresarial de carácter urbano comercial fue un factor importante en el desarrollo de la industria cafetera, esto no fue determinante; también influyó “las fluctuaciones del precio del grano, las políticas proteccionistas agro-exportadoras de los gobiernos de turno, los efectos de la situación política nacional: guerras civiles, y el avance del proceso colonizador y de urbanización en la cordillera Central” (Ramírez, 2019, pp 45).

Se puede deducir, que la hacienda se estructura con una base capitalista, ante la influencia de la normativa empresarial y jurídica, así como a las condiciones económicas y comerciales del momento.

En el contexto de la producción de café en el Líbano, se observa una tendencia hacia la formación de sociedades agrícolas comerciales, en las cuales se buscaba maximizar la rentabilidad y el rendimiento del capital invertido. Esto implicaba una organización basada en la acumulación de capital, la división de roles entre socios capitalistas y socios industriales, y una orientación hacia el mercado internacional. Además, la política estatal de adjudicación de tierras baldías para la fundación de plantaciones también favorecía este enfoque capitalista al promover la inversión privada en la producción agrícola.

No obstante, las relaciones de producción difieren de estas características. Según Meertens (2000) en una primera etapa de

6 El ciclo de producción de café tiene una estrecha relación con las precipitaciones, ya que, desde la siembra hasta la cosecha el nivel de precipitaciones incide en la floración y cosecha del café. Durante la temporada de siembra y cosecha, se demanda una alta mano de obra. Esto genera un trabajo estacional, aunque esto no implica que la demanda de obra sea únicamente para estas épocas, ya que el cultivo requiere de mantenimiento como el deshierbe.

desarrollo de la hacienda, el colono recibía pequeñas parcelas de tierra y cafetos para plantar, a cambio de cuidar y mantener los cafetos durante varios años. Durante este período, se les permitía sembrar cultivos temporales para su propia subsistencia, pero no tenían derechos sobre los cafetos ni sobre la producción cafetera. Una vez que los cafetos comenzaban a producir, se les obligaba a vender la plantación a la hacienda, recibiendo un pago nominal por los cafetos y árboles de sombra plantados. Este sistema de explotación se basaba en la obligación del colono de trabajar para la hacienda a cambio de vivienda y tierra para cultivos temporales, perpetuando así relaciones de producción de tipo precapitalistas.

En la segunda etapa, algunos colonos se convertían en arrendatarios, recibían una pequeña parcela de tierra para cultivos temporales y vivienda, a cambio de trabajar obligatoriamente en las plantaciones de café de la hacienda durante cierto período. Esta relación laboral se caracterizaba por el pago del arriendo en trabajo y servicios, con salarios significativamente más bajos que los jornales de los jornaleros contratados. Los arrendatarios tenían limitada libertad de movimiento y estaban sujetos a multas y sanciones por parte de la hacienda.

Lo que destaca en el sistema de producción en las haciendas cafeteras, es la necesidad de asegurar una fuerza de trabajo permanente y la producción. A través de mecanismos coercitivos y de control, las haciendas lograban mantener su poder sobre los arrendatarios y colonos, perpetuando así relaciones de dependencia y sumisión. Este sistema evolucionó con el tiempo hacia formas de aparcería, donde el beneficio del café se compartía entre el hacendado y el tablonero, pero aún mantenía elementos de coerción y control por parte de la hacienda.

Esta contextualización permite resaltar aquellas formas en la que el capital se apropia del excedente mediante mecanismos de absorción de mano de obra. Este proceso demuestra la transición de la república hacia un capitalismo comercial, a través “formas—materiales, jurídicas, oficiales, etcétera— con el fin de penetrar, disolver o incorporar antiguas relaciones sociales sobre las cuales construirlas suyas propias” (Moraes & Costa, 2009, pp 59).

En este caso, la producción del espacio geográfico, se identifica

como un proceso híbrido y cambiante, ya que se estructuran unas relaciones entre los sistemas de objetos y sistemas de acciones; siendo los primeros el valor de base natural que condiciona al sistema de acciones (aunque no las determina), y a su vez, estas, según sea la intencionalidad (sistemas de acciones), configuran una espacialidad concreta, interviniendo y modificando así mismo en el sistema de objetos. La incorporación del cultivo de café en el Líbano, como proyecto político-económico (sistema de acciones) configuró una espacialidad, identificada a partir de la formación de la propiedad privada que, aprovechando los aspectos físicos (sistema de objetos) acorde a decisiones políticas y económicas, generó una estructura de desigualdad social.

Lo anterior se identifica mediante las formas de sujeción de mano de obra a través de la hacienda que, a pesar de que su funcionamiento sea el de una empresa agrícola, las relaciones de producción no podrían considerarse si quiera como relaciones laborales. Esto permite comprender al espacio geográfico como heterogéneo, moldeado por fuerzas sociales y económicas, y en este caso específico, manifiesta cómo el proceso que conlleva la formación del territorio está afín de decisiones políticas, y por lo tanto las contradicciones por las cuales se formó también hace parte de una intencionalidad proveniente de un proyecto político, que consiste en la concentración de la tierra y con ello a la sujeción de la mano de obra a través de la hacienda, la cual contaba con formas de control y explotación que iban más allá de las relaciones laborales convencionales, lo que contribuía a la perpetuación de la desigualdad social.

Consideraciones finales

El siglo XIX trajo consigo una atención hacia el área rural del país, consecuencia de unas políticas agroexportadoras que primaban la necesidad de inversión para la consolidación de la propiedad privada con fines productivos. Esto se visibiliza con las políticas de concesión de baldíos que representaron un interés por una colonización dirigida del Estado para la ocupación y explotación de nuevos territorios; que sería un aspecto previo para

la consolidación de la propiedad privada mediante la figura de la hacienda, dedicada a la producción de productos intertropicales como el café.

El desarrollo de estas políticas interesa al Estado para que el país participe en una economía capitalista mundial, pero estimularon la desigual distribución de la tierra y la concentración de la propiedad en pocos, ya que las tierras públicas del Estado pasaron a manos privadas solo a quienes tenían el capital para obtener los títulos de propiedad. Esta se manifestó en el caso del Líbano (Tolima) a través de un sistema de hacienda.

Así, se evidencia que las políticas implementadas reflejan los intereses del Estado en la geografía del país, al promover la consolidación de la propiedad privada con fines productivos, aunque a expensas de la desigualdad, apropiación de mano de obra y la concentración de la tierra en manos de unos pocos privilegiados económicamente.

Referencias bibliográficas

- BEJARANO, J. *Ensayos de Historia Agraria Colombiana*. Bogotá: Colombia. Fondo Editorial CEREC. 1987
- CENICAFE. *De la geología al café*. Bogotá: Servicio geológico colombiano. 2019. p. 77
- CHAPARRO, G; GALLARDO, Á. *El pensamiento económico de los primeros economistas colombianos*. Bogotá. *Lecturas de Economía*, (83), 2015. p 253.
- ERRAZURIZ, M. *Cafeteros y Cafetales del Líbano*. Bogotá: Colombia: Universidad Nacional de Colombia. 1984
- GONZALO, S. *Los “Bolcheviques del Líbano” (Tolima)*. Bogotá: Segunda edición, Ecoe Ediciones. 1981
- KALMANOVITZ, S. *Economía y nación: Una breve historia de Colombia*. Bogotá: Siglo veintiuno Editores. 1986
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI (IGAC). *El ABC de los suelos*. (2ª ed.). Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia. 2010
- FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS DE COLOMBIA. *Glosario*. Bogotá, 29 Abr. 2022 disponible en <https://federaciondecafeteros.org/wp/glosario/> .Acceso en: 29 abr. 2022
- MCGREEVY, W. *Historia económica de Colombia 1845-1939*. Bogotá: Tecer Mundo Editores. 1975).

- MACHADO, A. **El café. De la aparcería al capitalismo.** Bogotá: Tercer mundo editores. 1978
- MELO, J. **La evolución económica de Colombia, 1830-1900.** Bogotá: Manual de Historia de Colombia. 1979. P 24.
- MEERTENS, D. **Tierra, Violencia y Género: Hombres y mujeres en la historia rural de Colombia.** Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2000
- MORAES, A. Capítulo 1 “Geografía: A Dimensão Espacial da Sociedade”. En **Geografía, Capitalismo e Meio Ambiente**, Tese de Livre Docência: FFLCH-USP. 2000
- MORAES, A. **Território e História No Brasil.** São Paulo: Editorial Hucitec.. 2002
- MORAES, A; Costa, W. **Geografía Crítica: La valorización del Espacio.** México: Itaca. 2009
- PALACIOS, M. **El café en Colombia 1850-1970. Una historia económica, social y política.** México: El Colegio de México. 2009
- PALACIOS, M. Los conflictos sociales y la producción cafetera durante la segunda mitad del siglo XIX. En **Aspectos Polémicos de la historia colombiana del siglo XIX-memorias de un seminari-**. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero. 1980. p 108.
- RAMÍREZ, R. **Fundación del Líbano (Tolima) (1849-1886).** Medellín: Anuario Colombiano de Historia Social de cultura, vol. 30. 2003. p. 241.
- RAMÍREZ, R. **Historia Laboral de una Hacienda Cafetera.** Bogotá: La carreta Editorias. 2008. p 39
- RAMÍREZ, R. **Formación y transformación de la cultura laboral cafetrea en el siglo XX.** Bogotá- Universidad Nacional de Colombia. 2019
- TORRES, D. **La idea de comercio exterior en algunos pensadores colombianos del siglo XIX.** Revista Análisis Internacional. Vol. 7. 2013. pp 171.
- VILLEGAS, J. **Baldíos: 1820-1836.** Medellín. Centro de Investigaciones económicas.1978

A produção audiovisual televisiva e sua influência sobre a formação socioespacial brasileira

Thiago Muniz Garcia¹

Introdução

Este trabalho constitui-se na etapa inicial de pesquisa em nível de mestrado que pretende compreender o ramo da produção audiovisual para televisão² e sua expressão material na formação socioespacial brasileira, constituindo-se como um circuito espacial produtivo (Santos, 2010), que se insere nos mercados nacionais e global através de conglomerados de produção midiática e tecnológica, em cooperação e sintonia com agentes econômicos e políticos hegemônicos. Neste texto, propusemos mapear alguns dos múltiplos aspectos de análise tais como culturais, econômicos e políticos que constituem essa “indústria de produção de imagens” (Harvey, 1989), em uma conjuntura que tem sua expansão concatenada às transformações no modo de produção capitalista do final do período fordista, passando pela ascensão de um modelo de acumulação flexível, fortemente sustentada por preceitos econômicos neoliberais e culturais e estéticos arquitetados na modernidade, passando pela chamada pós-modernidade e chegando ao tempo atual buscando caminhos para se posicionar em um contexto de plataformização - ultra especialização de objetos e suportes técnicos, ampla fragmentação na produção de conteúdo, concomitante a maior concentração de poder econômico e político em torno de grupos empresariais transnacionais.

1 Universidade de São Paulo - tmgthiago@usp.br - <https://orcid.org/0000-0003-3490-9303>

2 Por televisão, nos referimos ao conjunto de formatos de conteúdo que hoje se difundem não apenas pelo sinal aberto, cabo ou satélite, mas também pelas plataformas de streaming, plataformas de vídeo online, aplicativos e outras na forma de programas de entretenimento e jornalismo, novelas, séries, entre outros.

Vislumbramos como possibilidades de estudo, a articulação dos conceitos de circuito espacial produtivo, círculos de cooperação e em outras abordagens no campo da geografia que se mostrarem produtivas no decorrer deste trabalho, com intuito de investigar a relação entre os agentes que empreendem e dão suporte à produção de conteúdo audiovisual para televisão na forma de entretenimento, informação e, por fim, ideologia, enquanto instituições que pertencem a uma formação socioespacial.

Desde a concepção da ideia e planejamento até a realização da produção midiática, gravação, distribuição e recepção, os conglomerados midiáticos necessitam de uma articulação altamente elaborada entre diversos agentes econômicos e políticos para produção do conteúdo informacional - entretenimento e jornalismo. Nesse sentido, apontamos para a existência de uma dinâmica industrial de produção audiovisual, articulada como um circuito espacial produtivo que mobiliza agentes, de maneira complexa e reticular, presentes da pré-produção, etapa de produção de informações que precede a produção audiovisual como serviços advocatícios, consultorias, financiamento, pesquisas, planejamento e publicidade - passando pela compra e venda de conteúdos audiovisuais para outras grandes produtoras - chegando às empresas de tecnologia que produzem os objetos técnicos que permitem a execução de filmagens, gravação, edição, transmissão e recepção das imagens. Sua produção é baseada em equipamentos altamente tecnológicos, presentes nos estúdios, nos parques industriais de *broadcast*, a rede técnica de torres de transmissão, antenas e satélites empreendidos pelo Estado, até os aparelhos que permitem a recepção dos sinais tais como smart TV, computadores, rede de banda larga e antenas. Esses objetos técnicos que viabilizam a indústria audiovisual são mobilizados por ações, lógicas e sistemas alheios a às realidades locais onde atuam ou a finalidades de interesse público, servindo à lógicas e agentes distantes, como aponta Santos:

No passado, os objetos nos obedeciam no lugar onde estávamos, e onde os criávamos. Hoje, no lugar onde estamos, os objetos não mais nos obedecem, porque são instalados obedecendo a uma lógica que nos é estranha, uma nova fonte

de alienação. Sua funcionalidade é extrema, mas seus fins últimos nos escapam. Essa intencionalidade é mercantil, mas é, também, frequentemente simbólica. Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes. Quando nos dizem que as hidrelétricas vêm trazer, para o país e para uma região, a esperança de salvação da economia, da integração do mundo, a segurança do progresso, tudo isso são símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, vem exatamente destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais (1996, p. 56).

Usando o exemplo de Milton Santos, fazemos um esforço comparativo substituindo a hidrelétrica pelo satélite. O satélite, para além de sua função em promover uma onipresença informacional e a cognoscibilidade planetária (Santos, 2009), foi também um signo importante de imposição de verticalidades, expressas por um discurso da totalidade da técnica, da globalização e instantaneidade da informação, reafirmando a hegemonia de agentes empresariais e governamentais estrangeiros, que detinham a capacidade técnica de construí-lo e lançá-lo ao espaço. Mattelart lembra como o satélite marcou “uma virada histórica” na década de 1970 aproximando simultaneamente “os mecanismos industriais que governam a produção da informação e da cultura de massa, e a dos desequilíbrios internacionais dos fluxos e dos intercâmbios” (2000, p. 110).

O uso dos satélites como instrumento de controle da comunicação em escala planetária também é destacado por Raffestin (1993) quando aponta que “a comunicação atingiu o conjunto do espaço terrestre: basta um satélite e uma rede de pontos para transmitir toda informação desejada.

O planeta pode ser reorganizado de tal maneira que nenhum ponto fique isolado e, dessa forma, o espaço é perfeitamente dominado. O controle total do território é necessário para mobilizar os homens e os recursos, para preservar, de alguma forma, os trunfos nas áreas mais extensas possíveis. As grandes potências acionam estratégias horizontais para cobrir a maior superfície possível, no interior da qual tentam coletar o máximo de energia e de informação).

Apontamos para a existência de três principais escalas de análise referentes aos espaços de influência dos meios de comunicação: a) a escala global; b) a escala nacional e; c) a escala regional, estando os agentes controladores de meio de comunicação nas diferentes escalas articulados entre si. Sendo espaço “mídia nos dois sentidos” (Santos, 1996) essa articulação se dá como um todo, sendo o território um recorte político do espaço geográfico e expressando movimentos dos agentes hegemônicos globais.

A idéia básica subjacente à iniciativa no campo das comunicações é de que existe um “imperialismo cultural” e a situação de “dependência cultural” que ele ocasiona não é fruto de manipulação ou complô, mas um fato estrutural. Os efeitos de dominação estão na raiz do princípio do desequilíbrio dos intercâmbios entre o centro e a periferia (Mattelart, 2000, p. 111).

Em escala global o “imperialismo cultural” se realiza, há décadas, por meio do domínio sobre o mercado audiovisual planetário exercido por produtoras estadunidenses como: American Broadcasting Company (ABC), a Columbia Broadcasting System (CBS) e a The National Broadcasting Company (NBC) - e agências de notícias do norte global como a Associated Press (AP), Reuters, France Presse (AFP).

Por meio da ideologia, o “imperialismo cultural” apontado por Mattelart se manifestava já no final dos anos 1970, no flagrante desequilíbrio dos fluxos de informação noticiosa, disparados pelas agências de notícias e de entretenimento como programas de televisão, filmes e outros produtos culturais, bem como os meios técnicos que permitiam a sua realização. O tema foi alvo de debate na Conferência Geral da UNESCO em Belgrado (1980) tendo havido um impasse devido à intransigência dos Estados Unidos da era Reagan, que empenhava-se na imposição de sua doutrina do Free Flow of Information. Trouxemos esse caso relatado por Mattelart (2000) a fim de contrastamos com o debate atual referente ao poder hegemônico das chamadas BigTechs em disputa com agentes nacionais da comunicação, especialmente na Europa e Estados Unidos no concernente à produção e distribuição de todo tipo de produto

cultural por meio de suas plataformas além da ferrenha discussão sobre a “liberdade de expressão” nas redes digitais.

A tentativa da delegação soviética em trazer a discussão sobre a normatização das transmissões via satélite diretas - aquelas que não necessitam de transmissão terrestre - no âmbito da UNESCO e da Assembleia Geral das Nações Unidas, onde os Estados Unidos os únicos contrários, como aponta Mattelart (2000), que prossegue:

O debate sobre a Nova Ordem Mundial abre-se com a crítica à “cobertura freqüentemente tendenciosa, inexata, não objetiva e não adaptada feita pelas quatro grandes agências de imprensa dos países desenvolvidos que monopolizam o mercado mundial de notícias”.As agências americanas, cuja parcialidade fica claramente comprovada por suas atitudes frente ao regime do presidente do Chile, Salvador Allende, são as mais especificamente visadas. Com o tempo, o debate amplia-se num leque de reclamações sobre questões tão amplas quanto a designação dos canais de freqüência e a construção de infra-estruturas nacionais de comunicação (p. 112).

A ideologia presente busca um consenso de classe através da manipulação de idéias perpetradas pelos produtos culturais, pelo jornalismo e pela propaganda política. Como afirma Noam Chomsky (2013): “a propaganda ideológica está para a democracia assim como o porrete está para um Estado totalitário”, ainda que nos países da periferia do capitalismo não haja qualquer constrangimento no uso da força bruta e da violência a fim de “promover” o consenso nos casos em que somente a propaganda ideológica parece não dar conta frente aos mais pungentes anseios populares.

A escala nacional de influência sobre o território se desvela pela ação de agentes midiáticos nacionais - como a redes de televisão: Globo, SBT, Record e Bandeirantes (Brasil) e Televisa (México). Em um recorte vertical, as redes de televisão privadas nacionais se articulam com as grandes produtoras internacionais de entretenimento e com as agências de notícias do norte através do comércio de filmes, séries, programas de TV, direitos de produção de formatos e de conteúdo jornalístico.

Na escala regional, chegamos aos agentes de poder locais, controlados majoritariamente por grupos empresariais menores - em

relação aos nacionais - compondo as redes de televisão nacionais através do expediente da afiliação. Estas mídias locais, em inúmeros casos, controladas por oligarquias regionais representadas por empresas e políticos como a Rede Brasil Sul (Porto Alegre), TV Bahia (Salvador), TV Gazeta (Maceió), TV Mirante (São Luís), dentre outras pertencentes a grupos familiares que exercem forte poder local, respectivamente famílias: Sirotsky, Magalhães, Collor de Mello e Sarney (Intervezes, 2008).

Atualmente, o mercado de produção audiovisual abastecida pela indústria da produção de imagens, como expressa Harvey (1989), requer o aporte de grandes capitais para fazer frente aos conglomerados globais detentores de plataformas que concentram o acesso à rede e se utilizam de tal dependência para impor seu conteúdo de entretenimento e noticioso. Nesse patamar, estão em consonância com as corporações transnacionais do norte global, onde a mídia de massa procura justificar a forma como as instâncias de poder, seja o Estado, os donos do capital financeiro, dos meios de produção, etc operam medidas que mantém o estado de coisas. Pela via publicitária, desde os primórdios de suas operações até a atualidade, emprega-se vultosos financiamentos em setores de comunicação, sendo sintomático, por exemplo, que os dois maiores jornais falados da história da comunicação brasileira - o "Repórter Esso", na Rádio Nacional e TV Tupi e o Jornal Nacional, na Rede Globo - tenham nomes das empresas que os patrocinaram - respectivamente a Esso e Banco Nacional.

O poder de difusão de conteúdo audiovisual da TV Globo, por exemplo, buscou a excelência estética e técnica por meio dos mais avançados meios técnicos, contando com ampla abrangência e capilaridade sobre o território nacional, materializando-se no espaço por meio da ideologia, desde os anos 1970 até hoje. Neste período, a Globo teve papel fundamental na difusão da informação no período de passagem para um capitalismo de acumulação flexível, da ampliação do neoliberalismo, no apagamento ou demonização das lutas sociais, na constituição de valores culturais e estéticos da chamada pós-modernidade.

Nos produtos audiovisuais podemos depreender uma visão de mundo mediada pelos conglomerados midiáticos em relação a

diferentes contextos culturais, econômicos, políticos e sociais. Permite-nos acompanhar as transformações em um modo de vida baseado no consumo (Jameson, 1985), na espetacularização da vida (Debord, 1991), compressão do espaço e tempo, na precarização do trabalho (Harvey, 1989), deslindando conexões entre o conteúdo dos produtos audiovisuais, expressos pela ampla carga simbólica ideológica e sua materialização no espaço geográfico.

A produção audiovisual televisiva e suas articulações socioespaciais: psicossfera e tecnossfera

Desde seus primórdios, na década de 1940 na Europa e Estados Unidos e, 1950, no Brasil, a televisão se apresentou como um poderoso instrumento de disseminação ideológica tal como já eram o cinema e o rádio, sendo suas expressões no espaço geográfico de tal relevância que demonstram a importância dos estudos na interface midiática e geográfica.

A rápida evolução tecnológica nos anos 1960, marcada pela passagem da válvula para o transistor, viabilizou a mundialização da transmissão televisiva por meio de equipamentos de captação e gravação de imagens e sons de cada vez maior qualidade, das transmissões em cores e, posteriormente, pelas transmissões via-satélite, permitindo a globalização da produção midiática. Despontaram como as grandes beneficiárias destes avanços centrais de produção televisiva estadunidenses como as: American Broadcasting Company (ABC), a Columbia Broadcasting System (CBS) e a The National Broadcasting Company (NBC). Não apenas esses conglomerados, mas também as produtoras cinematográficas como a: 20th Century Fox, Metro-Goldwyn-Mayer (MGM), Paramount Pictures, Universal Pictures e Warner Bros, gigantes da indústria cinematográfica também beneficiadas pela abertura do mercado de televisão onde, após o lucro com as bilheterias dos cinemas, puderam obter lucros constantes com os direitos de exibição e reprises dos filmes pelas emissoras de televisão por todo o mundo.

O período histórico do capitalismo de acumulação flexível e dos aspectos culturais e estéticos da pós-modernidade consolidou inúmeros espaços do mundo ocidental sob a mesma temporalida-

de sob hegemonia dos Estados Unidos. A grande crise vivida pelo capitalismo global, o rompimento do tratado de Bretton-Woods pelos Estados Unidos, as tensões da guerra-fria e o autoritarismo e violência que vivia o Brasil em plena ditadura militar, tornavam controle da comunicação de massa, por onde era possível se empreender um controle social ideológico, como estratégico para o exercício de poder.

As produções audiovisuais estadunidenses ganharam amplo espaço na televisão brasileira a partir dos anos 1970, assim como a sintonia com agências de notícias, algumas preexistentes desde o século XIX como a Associated Press (AP), Reuters, France Presse (AFP) e EFE, que durante o século XX controlaram entre 70% e 90% das notícias distribuídas aos veículos de comunicação do mundo Boyd-Barrett (2012, p. 37); Pasti (2012). Essa linha de produção de informação noticiosa permitiu a ampla difusão de discursos e narrativas condizentes com o interesse hegemônico do ocidente frente a fatos econômicos, políticos e sociais, tornados acontecimentos históricos globalmente articulados. A transmissão da chegada do homem à Lua, por exemplo, marca a fundação de um acontecimento com imagens e sons acompanhados ao vivo em escala planetária.

Ainda que as empresas de televisão empreendam produtos intangíveis como novelas, séries, shows e telejornais, produzem materialidade a partir do discurso imbricado em seu conteúdo audiovisual, entendendo a linguagem e o discurso como potencial de transformação econômica, política e social, sendo arena onde há disputa de classes (Bakhtin, 1979) influenciando transformações no espaço.

Para Bakhtin “tudo que é ideológico é um signo. Sem signos não existe ideologia” (Bakhtin, 1979, p.31). A língua é uma arena onde se dá a luta de classes e é preciso tomar cuidado para não se reduzir o fenômeno linguístico ignorando especificidades do material semiótico-ideológico, fundamentais para a identificação das ideologias presentes em um discurso e os conflitos presentes nesses discursos (Idem, *ibidem*, p. 46).

Por meio da ideologia a realidade chega a sociedade transformada, seguindo preceitos daqueles que são donos dos meios de

produção do entretenimento e informação, sendo que raramente ficam claras as formas pelas quais ela opera e é propagada. Ademais, a produção audiovisual e sua difusão por meio da televisão se mostrou um negócio rentável com perspectivas vigorosas de lucratividade e, especialmente, como instrumento de poder, que, por sua vez, potencializa um maior acúmulo de capital.

A linguagem é produtora de sentido, contém e retroalimenta ideologia, produzindo materialidade. Sendo ideológica, a linguagem é meio por onde se disseminam os discursos globais perpetrados por grandes conglomerados midiáticos que, por sua vez, se expressam na cultura, economia, política e diversas outras esferas do conhecimento que se materializam na formação socioespacial.

O espaço é mídia nos dois sentidos. Ele é linguagem e também é o meio onde a vida é tornada possível. A percepção pela sociedade e pelo indivíduo do que é esse espaço, depende da forma de sua historicização e esta resulta em grande parte dos progressos nos transportes e nas comunicações, na construção do tempo social (Santos, 1996, p. 17).

A produção audiovisual televisiva, tal como uma linha editorial jornalística, se manifesta como produto ideológico, carregando sentidos que levam ao telespectador uma realidade transformada, conduzida por agentes midiáticos que inserem valores e pautas que interessam a instâncias de poder hegemônicas que os patrocinam. Para Kahil (2010, p. 477), “a esfera técnica, mesmo como sistema de objetos técnicos, não poderia ter valor ou significado em si”. *Psicosfera* e *tecnosfera* são frutos do artifício, estando subordinados aos que impõem as mudanças.

O conteúdo audiovisual televisivo mostra grande capacidade de reproduzir elementos da *psicosfera* e da *tecnosfera* do recorte temporal a qual pertencem. Santos (1996) conceitualiza *psicosfera* como o conjunto de idéias, crenças, paixões, sentidos e ao lugar são produzidos, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Já a *tecnosfera* é como conjunto de objetos técnicos, resultantes da progressiva artificialização do espaço.

Quanto às tecnologias necessárias para o empreendimento televisivo, há também um oligopólio de grandes empresas estadunidenses.

ses como: Ampex, Bosch, Canon, JVC, Kodak, NEC, Philips e RCA são alguns dos agentes produtores dos equipamentos para a produção audiovisual televisiva, das câmeras e microfones, passando pela gravação em videotape, edição e transmissão, situação que só se modificaria com a posterior aumento da participação do Japão com a Ikegami, Hitachi e Sony, e mais recentemente da China e Coréia do Sul.

A indissociabilidade de um sistema de objetos em relação a um sistema de ações, tal como Milton Santos define como formadores do espaço geográfico, se expressa na forma como a produção audiovisual foi - e ainda é - produzida, transmitida e recebida. Uma periodização da forma técnica e estética proposta por Garcia (2024), permite-nos relacionar o aperfeiçoamento técnico imbricado à maneira como o conteúdo audiovisual se territorializa sobre a formação socioespacial brasileira. A televisão percorre a década de 1950 praticamente circunscrita ao Rio de Janeiro e São Paulo, marcada por um tipo de produção praticamente artesanal, com recursos técnicos escassos, sendo a maior parte do conteúdo exibido ao vivo, se assemelhando a produção radiofônica e à estética circense, o que de imediato diferenciava a televisão brasileira da estadunidense, que já nascia sobre a expertise de uma grande e consolidada indústria cinematográfica (Hamburguer, 2005; Daniel Filho, 2001).

A partir da introdução do primeiro videotape da fabricante estadunidense Ampex, consideramos a passagem para a segunda fase da produção audiovisual para televisão, que permitiu a gravação e edição - ainda que precária - do conteúdo a ser exibido, sendo esse o primeiro fator de ruptura do espaço-tempo, pois o conteúdo não mais precisa estar sendo produzido e exibido em tempo real, podendo estar deslocado também no espaço, tanto em sua produção como em sua exibição.

A territorialização das comunicações viabilizada pela transmissão por microondas e via-satélite constituída durante os anos 1960, especialmente a segunda metade da década, já sob a ditadura militar brasileira, marcou a entrada na terceira etapa na produção televisiva, permitindo o alcance em escala nacional e global em tempo real. Já havia sido implantada uma rede de transmissão por microondas conduzida pela Embratel, que possibilitou o início das chamadas telefônicas de longa distância, a transmissão de

dados e formação de uma rede nacional de televisão que viabilizou a exibição, por exemplo, do Jornal Nacional, a partir de 1969, da chegada à Lua e da Copa do Mundo de 1970, levando a Globo, Tupi e, esporadicamente, a Record, veicularem programas de televisão em rede nacional (Costa et al, 1986, p. 76-77). Nesta etapa, o papel do Estado, em sua expressão autoritária, foi fundamental, seja para implantação da infraestrutura técnica como torres de transmissão, na regulação técnica que permitia as transmissões e na integração do Brasil ao projeto supranacional Intelsat, posteriormente na viabilização do próprio satélite - BrasilSat em 1985.

O satélite, para além de sua função em promover uma onipresença informacional e a cognoscibilidade planetária como aponta Milton Santos, foi também um signo importante de imposição de verticalidades, expressas por um discurso da totalidade da técnica, da globalização e instantaneidade da informação, reafirmando a hegemonia de agentes empresariais e governamentais estrangeiros, que detinham a capacidade técnica de construí-lo e lançá-lo ao espaço. Dessa forma, o signo do satélite passou a ser extensamente representado por meio de animações, filmes e vinhetas na televisão, tornado objeto simbólico de imposição de intencionalidades mercantis estranhas aos lugares e de alienação (Santos, 2009).

A quarta etapa se apresenta na introdução da microeletrônica para produção de efeitos visuais eletrônicos, através de máquinas como o Scanimate e a Oxberry.

O recurso do *chroma-key*, que permite a filmagem de uma cena substituindo usualmente a cor verde ou azul por outra imagem gravada, se generaliza entre os veículos de produção e o consideramos como um importante aperfeiçoamento no sentido da ruptura espaço-temporal, na fragmentação da imagem, na criação de espaços virtuais fabricado eletronicamente. Com isso, uma pessoa ou objeto pode ser inserido em uma outra cena, simulando uma interação, produzindo uma outra realidade, em que seres e objetos transitam entre o real e o virtual, presente e passado, perto e distante, possibilitando uma produção audiovisual imbuída de atributos que Harvey (1989) aponta como uma estética pós-moderna.

As agências internacionais de notícias, sejam estadunidenses, inglesas ou francesas cooperam e disputam o mercado mundial da

informação e os objetos técnicos que possibilitam cada vez maior primor estético e técnico no meio televisivo “fabricam ações” cada vez mais universalizados.

Hoje, esses sistemas de objetos tendem, em primeiro lugar, a ser um sistema de objetos concretos, isto é, objetos que se aproximam cada vez mais da natureza e buscam imitar a natureza. São, também, objetos cujo valor vem de sua eficácia, de sua contribuição para a produtividade da ação econômica e das outras ações. São objetos que tendem à unicidade, um sistema de objetos que, pela primeira vez na história, tende a ser o mesmo em toda parte (Santos, 1996, p 56).

Isso garante a grandes conglomerados de mídia nacionais estarem em temporalidades quase simultâneas aos padrões do primeiro mundo. Nesse sentido, em termos de capacidade técnica, uma emissora como a inglesa BBC, a TV5, na França, a NBC, nos Estados Unidos, a Televisa, no México, e a Globo no Brasil vivenciem uma similaridade técnica em caráter globalizado, servindo aos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política, como aponta Santos.

Outro elemento importante para entender os atuais sistemas técnicos é que cada vez mais eles exigem uma unidade de comando. De uma multiplicidade de instalações e uma pluralidade de comandos, encaminhamo-nos para um comando único. Essa tendência não é exclusiva de apenas um sistema técnico, como o da eletricidade, por exemplo, mas abarca a totalidade dos sistemas técnicos. Como os sistemas técnicos funcionam em uníssono com os sistemas de ações, isso pode ajudar a entender como as regiões periféricas de um país vão inserir-se na vida nacional (1996, p. 56).

A dinâmica de cooperação entre agentes privados da produção de equipamentos, da produção de conteúdo audiovisual e produção de informação noticiosa permitiu a ampla difusão de discursos e narrativas condizentes com o interesse hegemônico do ocidente frente a fatos econômicos, políticos e sociais, tornados acontecimentos históricos globalmente articulados. Tal influência em escala planetária, seja sobre a opinião pública, seja sobre agen-

tes empresariais e políticos, coloca-nos à frente do desafio que se apresenta no estudo dos diversos aspectos que compõem a íntima relação entre os produtos midiáticos e a geopolítica a partir do século XX, determinando sua importância.

Chegando às últimas décadas do século XXI, mesmo com a entrada massiva de agentes transnacionais como produtores e difusores de conteúdo, o Grupo Globo ainda é o principal agente brasileiro no mercado audiovisual, possuindo fortes relações com setores empresariais e políticos os quais patrocinam e dão suporte a diversas de suas produções tais como: agronegócio, bancos, varejistas e empresas de capital transnacional (Garcia, 2023).

Partimos da premissa de que a produção audiovisual televisiva se caracteriza como atividade precípua no contexto de meio técnico-científico-informacional, chegando aos dias de hoje, como aponta Milton Santos, em um cenário de diversidade técnica constitutiva do sistema e integradas funcionalmente (1996, p. 114), por diversos meios - sinal aberto, cabo, internet e satélite - e plataformas - TV, computadores, smartphones e smart TVs - havendo uma solidariedade entre “o telégrafo elétrico e a ferrovia, o telefone e o automóvel, o rádio e o avião, a televisão e o foguete espacial, uma relação cronológica e cultural” (1996, p. 114).

A formação de um circuito espacial produtivo e sua regulação no ramo da produção audiovisual televisiva

Hoje, as três maiores redes de televisão brasileiras possuem seus grandes parques de produção audiovisual. Seguindo a linha das grandes produtoras audiovisuais estadunidenses, a formação desses fixos no Brasil vem de um longo processo de especialização, aprimoramento tecnológico e necessidade de produzir conteúdos cada vez mais espetacularizados na disputa pela audiência e pelos mercados latinoamericanos. São verdadeiras plantas industriais de produção de entretenimento que permitem a construção de cidades cenográficas para ficção seriada, realização de reality shows, eventos de impacto global como esportivos e musicais.

Figura 1 - Parques de produção audiovisual da Globo (à esquerda) e SBT (à direita).



Fonte: Divulgação das emissoras Globo e SBT (2024).

Os conglomerados midiáticos podem agrupar circuitos diferentes como agronegócio, bancos, construção civil, instâncias governamentais, entre outros agentes formando círculos de cooperação e corroborando seu caráter indissociável do circuito espacial produtivo, visando a expansão da arena de produção, ampliação dos lucros, concentração de capital e poder através da ideologia, influenciando aspectos importantes na formação socioespacial.

Figura 2 - Edifício administrativo (à esquerda) e complexo de estúdios (à direita) da Comcast NBCUniversal (Estados Unidos).



Fonte: REUTERS/Mike Blake (2023).

A articulação entre geografia e mídia abre espaço para possibilidades de aprofundamento na discussão sobre o circuito espacial produtivo, entendendo-o como diretamente relacionado à transformação do espaço geográfico a partir do desenvolvimento de novas técnicas de produção e tecnologias da informação, permitindo articulação de diversas partes do mundo, a maior complexificação

da divisão do trabalho e a emergência de grupos empresariais que buscam impor o seu domínio tecnológico nos mercados nacionais e mundial. Esse domínio se desvela na emergência de verticalidades, com a apropriação corporativa sobre as tecnologias e os usos dos territórios, estabelecendo novas dinâmicas econômicas que convêm a essas corporações.

A vida das técnicas é sistêmica e sua evolução também o é. Conjuntos de técnicas aparecem em um dado momento, mantêm-se como hegemônicos durante um certo período, constituindo a base material da vida da sociedade, até que outro sistema de técnicas tome o lugar. É essa a lógica de sua existência e de sua evolução (Santos, 1996, p. 114).

Milton Santos considera o conceito de circuito espacial produtivo como próprio da globalização, onde as economias regionais, que se organizam a partir do fordismo, tornam-se globais, tal qual a produção televisiva, pois constitui-se um ramo de produção.

Para que seja possível uma produção global é preciso que haja capacidade produtiva somada a um conjunto de agentes que deem possibilidade e amparo para a produção se tornar global - como um mercado de consumo planetário. Pode-se visualizar uma totalidade das formações socioespaciais em escala global e as especificidades regionais e nacionais em dinâmicas que permitem abertura do mercado televisivo latinoamericano às produções estrangeiras em tal complexidade que introduzem, por exemplo, a telenovela brasileira na sociedade cubana, chinesa e italiana em plena década de 70 ou das telenovelas mexicanas em toda a América Latina, inclusive no Brasil, ainda que mais tardiamente e com menor impacto. Estas mesmas produções, todavia, estão condicionadas aos mercados considerados periféricos não se inserindo no mercado estadunidense, e timidamente no mercado europeu - a exceção de Itália e Portugal; afirmando a absoluta hegemonia dos conglomerados midiáticos estadunidenses onde há intensa produção de conteúdo audiovisual - eventos esportivos, shows, videocliques, mas especialmente filmes e séries, hegemonizando o mercado mundial da informação e entretenimento e exercendo domínio ideológico através de valores perpetrados por instâncias de poder

que vão desde o Estado aos donos do capital financeiro - cada vez mais o último. Esses valores decorrem da imposição de um consenso de classes, chegando a acepção gramsciana do conceito de hegemonia como dominação consentida. Segundo Gramsci, hegemonia é um conceito que se refere às formas como se opera a dominação promovida por um poder dominante frente ao subjugado (Eagleton, 1996, p. 195).

Tudo o que se publica é constantemente influenciado por uma idéia: servir a classe dominante, o que se traduz sem dúvida num fato: combater a classe trabalhadora. E, de fato, da primeira à última linha, o jornal burguês sente e revela esta preocupação. Mas o pior reside nisto: em vez de pedir dinheiro à classe burguesa para subvencionar a obra de defesa exposta em seu favor, o jornal burguês consegue fazer-se pagar pela própria classe trabalhadora que ele combate sempre. E a classe trabalhadora paga, pontualmente, generosamente (Gramsci, 2005, p 492).

Na sociedade civil, entende Gramsci, dá-se o espaço onde a mídia exerce o poder da classe dominante. É também no espaço da sociedade civil que outras vozes - a contra-informação - poderão surgir questionando essa hegemonia - seja econômica, ideológica, política ou mais de uma delas.

O fenômeno da regulação híbrida dos territórios é um outro aspecto possível de análise, no tocante aos meios de comunicação que utilizam a difusão eletromagnética pelo ar, que se deu a partir da década de 1950 com a constituição das redes técnicas de alcance local até o global. As ondas eletromagnéticas não respeitaram fronteiras e o potencial mercado de objetos técnicos relativos à produção televisiva e sua recepção incorreram no estabelecimento de padronizações técnicas que permitissem a produção e circulação desses objetos pelo planeta. A faixa de frequência VHF (Very High Frequency) foi uma dessas padronizações que viabilizou que em todo planeta as emissoras de televisão utilizassem as mesmas faixas e intervalos de frequência - canais 2 ao 13. Posteriormente adotou-se a banda UHF (Ultra High Frequency), também regulada internacionalmente.

Pode-se compreender o espectro radioelétrico como componente do espaço geográfico. Sua dimensão material seria marcada pelo conjunto sistêmico de objetos técnicos que compõem as condições infraestruturais necessárias para sua operação e para circulação de informações por meio do espectro (Pasti, 2018, p. 119).

O Estado exerce papel fundamental na regulação de conteúdo e técnica sobre os conglomerados midiáticos, encontrando limites definidos pela própria natureza da hegemonia, que é soberana no seu território, além da forma em que se dá o exercício de seu poder, isto é, por via totalitária ou democrática. No Brasil, um importante número de regulações técnicas ocorreu sob o comando ditatorial do governo brasileiro tais como a formação do DENTEL (Departamento Nacional de Telecomunicações), as definições de padrão de transmissão a cores, formatação de redes de transmissão pelo território brasileiro e o financiamento da produção de satélites. No que tange o conteúdo veiculado, a Divisão de Censura de Diversões Públicas era ligada à Polícia Federal e responsável pela aprovação ou proibição de exibição de programas de televisão, telejornais, etc. Após a constituição de 1988, o setor foi transformado no Departamento de Classificação Indicativa.

Existe uma relação dialética entre o monismo e pluralismo jurídico na regulação e padronização da produção e transmissão do conteúdo desses grupos de mídia como as classificações indicativas de programas, participação de capitais estrangeiros, propriedade cruzada (TV, rádio, jornal), etc; além do técnico como as disputas pelos formatos de transmissão à cores como NTSC (americano), PAL (europeu); de padrões de mídia VHS (americano) e Betacam (Japonês) nos anos 70 ou de dados e formatos HD, 4K, etc.

Há diferentes formas de regulação em relação à propriedade dos meios de comunicação entre os países do globo. Na Inglaterra, por exemplo, existem uma série de normas que dificultam a concentração midiática, além de um sólido investimento na emissora estatal, a BBC. Os Estados Unidos também possuem uma legislação que incentiva a diversidade de veículos evitando a concentração. Já no Brasil, a legislação impede que o mesmo grupo empresarial seja proprietário de mais de um canal em um mesmo município e mais

de 5 canais em todo o território nacional (Intervozes, 2019; Milani, 2006). No entanto, não proíbe a propriedade cruzada de veículos, permitindo que o mesmo conglomerado seja dono de emissora ou rede de televisão, de rádio, editoras de jornais, livros e revistas impressas e, nas últimas décadas, também os portais de notícias, plataformas de streaming, redes de infraestrutura em telecomunicações, entre outras. Tal desregulação ocasionou a paulatinamente a concentração de capital e poder em torno de poucos grupos empresariais formando oligopólios nacional e regionais no campo da comunicação de massa.

No México, por sua vez, a regulação ainda mais frouxa permitiu que apenas um conglomerado de mídia se tornasse proprietário de 6 dos 7 canais de televisão possíveis, dominando todo o espectro eletromagnético voltado à televisão aberta. No entanto, é importante salientar que, mesmo uma regulamentação mais rígida, não evitou que ocorresse nos Estados Unidos e Inglaterra uma concentração de capital e poder em torno de poucos grupos empresariais.

Os CEPs, verticalidades, horizontalidades e a hegemonia dos grandes conglomerados midiáticos

No contexto brasileiro, podemos visualizar a formação das bases de um circuito espacial produtivo no ramo televisivo brasileiro a partir da década de 1960, quando os conglomerados midiáticos foram beneficiados pelas tecnologias como o uso massivo do videotape, da rede de transmissão por microondas e, finalmente, pelo uso do satélite para a difusão de seu conteúdo. Com isso, chegam os filmes e séries das grandes produtoras dos Estados Unidos, que começam a preencher faixas de horário nobres na grade de programação das emissoras de televisão e disputar espaço com a produção nacional. Nesse período operaram círculos de cooperação entre agentes privados e o Estado brasileiro.

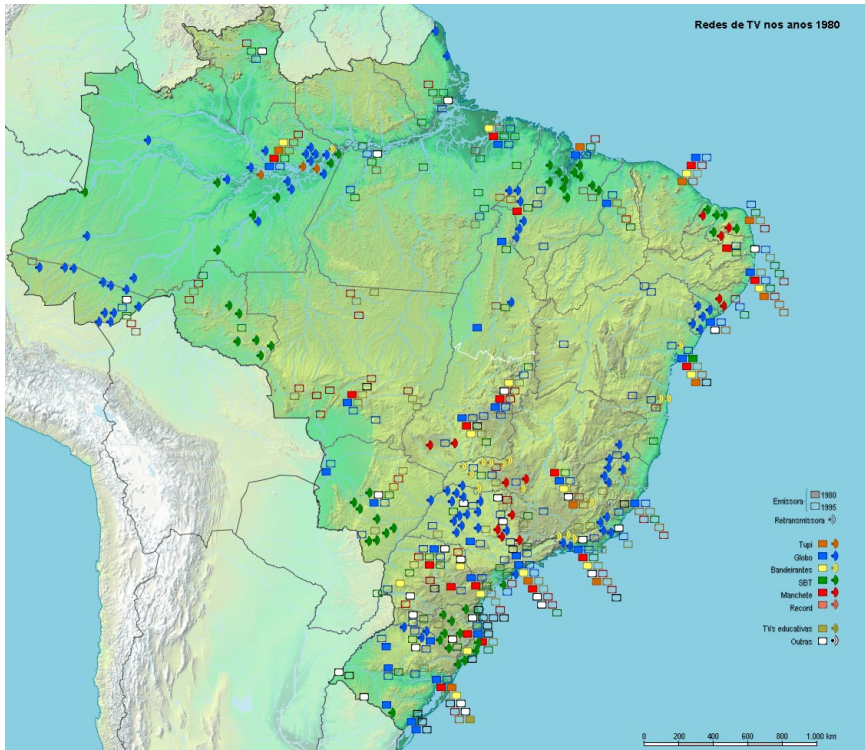
A Intelsat foi uma organização formada na década de 1960 por um grupo de países para a produção e lançamento de satélites de comunicação. Em território nacional, a Embratel viabilizou a rede de transmissão por microondas e promoveu estudos para aquisição

de satélites para comunicação - década de 1970 - e, posteriormente, construção e lançamento dos satélites produzidos no Brasil - década de 1980. Somam-se as prefeituras das pequenas cidades que assumiram a retransmissão dos sinais de televisão nos locais onde não havia interesse comercial das emissoras. No âmbito privado, as finanças também estão ligadas aos círculos de cooperação por meio de empréstimos bancários, mercado de ações, incorporações para produção de infraestrutura contratada pelo Estado, planejando e arquitetando os projetos ligados à comunicação com o estabelecimento de infraestrutura para transmissões, construção e lançamento de satélites, entre outras. O governo militar empenhou-se na integração do território nacional por meio das comunicações, primeiramente nos anos 1970, através das redes de microondas, consolidada nos anos 1980 pelo uso da transmissão via-satélite.

Na medida em que a identidade depende cada vez mais de imagens, as réplicas seriais e repetitivas de identidade (individuais, corporativas, institucionais e políticas) passam a ser uma possibilidade e um problema bem reais. Por certo podemos vê-las agindo no campo da política, em que os fabricantes de imagens e a mídia assumem um papel mais poderoso na moldagem de identidades políticas. (Harvey, 1989, p. 262)

A transmissão simultânea possibilitou que todo o país assistisse a mesma programação, o que terminou por impor as redes Globo e Tupi. Dois foram os marcos divisores deste processo: a estreia do *Jornal Nacional*, em 1969, e a transmissão da *Copa do Mundo* de 1970. Ainda no início dos anos 1970, Globo e Tupi já transmitiam sua programação para todo o Brasil simultaneamente. Posteriormente, somente a Globo passa a se articular globalmente no âmbito da produção de conteúdo de entretenimento e informação em escala planetária, constituindo uma hegemonia e homogeneização, tanto na psicosfera, na constituição de narrativas, como na tecnosfera, na disseminação de determinadas tecnologias.

Figura 3 - Mapa da evolução da cobertura das redes de televisão entre 1980 e 1995.



Fonte: Fundação Getúlio Vargas. Atlas histórico do Brasil (2002).

Neste mapa, produzido pela Fundação Getúlio Vargas, podemos visualizar a grande diferença na cobertura de televisão no Brasil. A Região Concentrada conta com a sede das grandes redes, gerando conteúdo que será retransmitido em todo o país. Vemos também que as capitais possuem emissoras geradoras, no entanto, isto ocorre apenas em horários específicos, respeitando contratos de afiliação que engessam a possibilidade de transmissão de conteúdo local. Nas franjas das regiões de ampla cobertura, as retransmissoras apenas reproduzem integralmente o sinal da rede sem conteúdo local, nem mesmo publicidade.

A formação das redes de televisão somada ao poder financeiro das produtoras de televisão do Rio e São Paulo, que possibilitava a realização de grandes produções como festivais de música, novelas e séries, programas de auditório e grandes eventos esportivos,

somada às produções cinematográficas e de ficção seriada dos Estados Unidos acabaram por sufocar as produções regionais. O uso do videotape deu início ao processo centralizador que restringiu a produção televisiva ao eixo Rio-SP. As viagens de avião das fitas de 2 polegadas levava a produção audiovisual, especialmente as telenovelas, a todos os estados brasileiros que, anteriormente possuíam uma produção local. Com mais capital e infraestrutura, Excelsior, Globo e Tupi dominaram a produção televisiva e, mesmo em menor escala, também Bandeirantes e Record. (Costa et al, 1986 e Daniel Filho, 2001). Nesse contexto, os veículos de comunicação, através de diversos suportes midiáticos, vão se concentrando e se articulando pelo território brasileiro formando conglomerados midiáticos, consolidando o eixo Rio-São Paulo como “espaços do mandar” (Santos, 1996).

A centralização do poder midiático no Rio de Janeiro e em São Paulo levou a todo território brasileiro um “cotidiano homólogo [que] leva a um aumento da eficácia política” como aponta Santos (1996, p. 195) representando maior controle sobre a produção televisiva, objetivada pela ditadura, ampliação dos lucros e viabilizando uma ação política que pode, em muitos casos “ser orientada, apenas, para um interesse particular e específico, frequentemente o da atividade hegemônica no lugar (idem, p.170).

Esses fenômenos podem ser paralelos ao do “esvaziamento” político local, com repercussões diretas ou indiretas em escala mais ampla, como a região ou o Estado. Na medida em que os atores recém chegados tragam consigo condições para impor perturbações, o acontecer em uma dada fração do território passa a obedecer a uma lógica extra-local, com quebra às vezes profunda dos nexos locais (1996, p. 170).

Como sintetiza Bernardes (2003): “o papel hegemônico de São Paulo (...) é subordinado aos interesses das corporações globais”. Tais verticalidades se expressaram no expediente da afiliação, onde as emissoras regionais se tornam repetidoras da programação centralizada no eixo Rio-São Paulo das grandes redes, deixando de ter o papel sociocultural e de produção ideológica, passando a estar conectada somente às condições materiais dos lugares, par-

tipicando e transformando as cadeias produtivas, fluxos em escala regional e funcionalidades e dinâmicas urbanas, isto é, no eixo das horizontalidades por meio de telejornais curtos, programas de entrevistas e publicidade, majoritariamente fora dos horários de maior audiência Costa et al (1986, p. 76-77); Santos (1996, p.170).

A informação tornada comum não é apenas a das técnicas de produção direta, mas tende também a ser a das técnicas de mercado. Os mesmos interesses criam uma solidariedade ativa, manifestada em formas de expressão comum, gerando, desse modo, uma ação política. A mídia local (jornais, rádio, televisão) é um testemunho desse movimento pelo qual as forças oriundas do local, das horizontalidades, se antepõem às tendências meramente verticalizantes. Um estudo da mídia empreendido em São Carlos, Estado de São Paulo, Brasil, revela esse movimento (Bernardes, 1995, p. 195).

A cassação das emissoras da Rede Tupi tornou secundário o grupo Diários Associados, donos de emissoras de rádio, televisão e jornais, consolidando a Globo como absoluta no campo das comunicações, chegando a possuir mais de 75% do mercado publicitário, enquanto o restante era dividido entre as demais emissoras de TV.

Nos anos 1990 o Grupo Globo passou a investir fortemente na produção de tecnologia e na formação de infraestruturas de recepção e transmissão de sinais, vislumbrando o mercado de televisão por assinatura. Paralelamente, o grupo investia na compra de empresas menores de televisão por assinatura e formando parcerias de maneira a hegemonizar esse mercado, tendo como principal concorrente a Abril S.A, editora de *Veja* e outras revistas e que desde os anos 1980 pleiteia a entrada no ramo de televisão. Apesar de deter tecnologia a partir da década de 1990, os conglomerados de televisão começaram a investir na construção e instalação de grandes estúdios de *broadcasting* nos padrões estadunidenses, centralizando suas produções visando otimizar e requalificar os espaços de produção.

A inserção no meio técnico-científico-informacional, ainda que possua potencial hegemônico, não se dá como uma totalidade. Ele é seletivo, visto que o modo e o tempo que os objetos

técnicos se dispõe sobre o espaço não é homogêneo notadamente pela disparidade entre o acesso ao conteúdo audiovisual sobre o território brasileiro. Enquanto em uma capital, como São Paulo, a sociedade desde os anos 1970 dispunha do número máximo de canais possíveis do espectro de frequência VHF (Canais 2 ao 13), esta quantidade de canais vai diminuindo conforme nos afastamos dos maiores centros urbanos onde o capital se reproduz mais amplamente. Nas cidades menores e mais distantes, onde o interesse comercial não é atraente, cabe às prefeituras exercer o papel de retransmissora, cooperando com o alcance dos conglomerados de mídia como Globo e Tupi e posteriormente Bandeirantes, Manchete e SBT. Outros fatores diferenciam o acesso aos meios técnicos que permitem uma boa recepção do sinal de televisão de uma grande cidade em relação a uma pequena. Os locais distantes dos grandes centros urbanos recebem precariamente e tampouco se vêem, tendo em vista que não há interesse comercial em empreender uma emissora geradora com conteúdo local, papel que acaba sendo cumprido pelo rádio. Apenas a partir de meados dos anos 1980, com o lançamento dos satélites Brasil Sat B1 e B2 é que as cidades menores e locais afastados em áreas rurais puderam receber o sinal de televisão com boa qualidade e mais diversidade de canais através das antenas parabólicas.

Na atualidade, esta seletividade onde será destinado capital está diretamente relacionada à infraestrutura de acesso a Internet. Conforme nos afastamos dos maiores centros urbanos, menos a disponibilidade de acesso a dados tais como conexão em banda larga por fibra óptica, rede de dados 5G/4G/3G e mesmo a transmissão de televisão digital.

Baudrillard (1990) observa que as novas formas de tecnologia e de informações são fundamentais para a mudança de produtiva, para reprodutiva da ordem social, e que as simulações e modelos constituem cada vez mais o mundo, de modo que a distinção entre o real e aparência diluem-se.

Na contemporaneidade, o ultraliberalismo, em sua face tecnológica, nos trouxe a fenômenos como ao mundo dos algoritmos, criptomoedas, grande redes de fluxo de informação, sistemas operacionais e servidores em escala planetária, tendo os Estados

Unidos como grande HUB global concentrador da informação que trafega por essas redes. Através destas redes é que cada vez mais circulam as produções audiovisuais, antes restritas ao espectro eletromagnético e a plataformas de mídia físicas como fitas de vídeo e discos de vídeo digitais. Empresas de comunicação, consultoria, informação e tecnologia são detentoras de um “saber global” e, por conseguinte, informações privilegiadas, utilizam-se desses dados para reprodução e acúmulo de mais capital fictício através de instrumentos especulativos que fazem a ponte entre esta dimensão e o mundo “real”.

Nossa época, cheia de paradoxos, de difícil visibilidade e de definições complexas desafiam nossa capacidade de entendimento e conceitualização. Durante séculos caminhamos do desconhecido ao conhecido; e agora fazemos a viagem em sentido inverso, do conhecido ao desconhecido: nada nos escapa e, no entanto tudo nos escapa. A histórica oposição entre o conhecido e o desconhecido, entre a essência e aparência, entre o ideológico e o real, é hoje uma oposição entre o Mundo e suas imagens que podem ser fabricadas e impostas como se elas fossem o Mundo (Santos,1995, p.107).

Alçado à condição de espaço central brasileiro das esferas empresariais, financeiras e, conseqüentemente, midiáticas, São Paulo, estado e metrópole, são exemplos prototípicos dos processos inerentes ao espírito capitalista, aos novos processos de gestão que mostram uma realidade transformada, de acúmulo de capitais e “desenvolvimento” empresarial, industrial e urbano, ocultando que a brutalidade com a qual esses instrumentos do capital agem sobre a população.

Considerações finais

Entendermos a indissociabilidade de um conjunto de sistemas de objetos e de um conjunto de sistemas de ações e sua relação dialética na formação do espaço geográfico nos conduziu à possibilidade de pensar como objeto de pesquisa a produção audiovisual televisiva, a partir de uma abordagem espacial. Uma teoria espacial

crítica que nos levasse a entender essa indissociabilidade entre a produção midiática e sua expressão espacial, na técnica indissociada da economia, da política, das normas, da divisão do trabalho, etc.

Não ousamos, neste momento inicial, mais do que traçar alguns caminhos possíveis, estando abertos aos rumos que o aprofundamento da pesquisa nos conduzir em uma análise crítica na intersecção dos campos de comunicação e geografia, com diversos aspectos ainda não explorados como: sua configuração como um circuito espacial produtivo, a formação de oligopólios regionais, como instrumentos de difusão ideológica e poder político de forma articulada às transformações no modo de produção capitalista; os fluxos no mercado de produção audiovisual, a articulação da produção midiática junto aos agentes empresariais hegemônicos e governamentais como círculos de cooperação, a materialidade que se expressa na formação socioespacial a partir do conteúdo produzido e consumido pelo público telespectador, promoção de uma análise diacrônica e uma proposta de periodização, que possa nos ajudar a compreender aspectos do espaço geográfico influenciados pela produção audiovisual.

O Grupo Globo ainda é o principal agente brasileiro no mercado audiovisual, possuindo fortes relações com setores empresariais e políticos os quais patrocinam e dão suporte a diversas de suas produções tais como: agronegócio, bancos, grandes redes varejistas e empresas de capital transnacional. recuperando os mesmos paradoxos da época em que, articulada com o governo ditatorial, atingiu a hegemonia entre as emissoras de televisão nos anos 1970, tendo desde essa época um papel ambíguo entre uma linha editorial progressista na pauta de costumes e identitárias e conservadora e neoliberal na pauta econômica e política (Garcia, 2023).

Por fim, entendemos que um modelo social baseado no pleno acesso à informação e à expressão seja fundamental na construção de uma sociedade mais fraterna, livre de opressões, justa e sustentável e a construção desse modelo passa pelo entendimento da dinâmica social que permite a compreensão de como a produção audiovisual midiática se materializa na formação socioespacial.

Referências bibliográficas

- ANTAS Jr., R. M. (2020). **A articulação dos aconteceres na construção dos fluxos globais: notas sobre o circuito espacial produtivo de medicamentos na França e no Brasil**. *GEOgraphia*, 22(48).
- ASSANGE, Julian et al. **Cypherpunks: liberdade e o futuro da internet**. Trad. Cristina Yamagami. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.
- BAKHTIN, Mikhail (VOLOCHINOV). **Marxismo e filosofia da linguagem: problemas fundamentais do método sociológico na ciência da linguagem**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- BAUDRILLARD, Jean. **As trocas simbólicas e a morte**. São Paulo: Loyola, 1996.
- BERNARDES, Adriana. **A metrópole de São Paulo e a produção da aceleração contemporânea**. Território Brasileiro. Usos e Abusos. Campinas: Edições Territorial, 2003.
- BOYD-BARRETT, Oliver. As agências nacionais de notícias na turbulenta era da internet. *Comunicação & Sociedade*, v. 33, n. 57, p. 7-56, 2012.
- CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. **Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo**. *Sociedade & Natureza, Uberlândia*, v. 22, n. 3, p. 461- 474, 2010
- CHAUÍ, Marilena. **Simulacro e poder**. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2006.
- CHOMSKY, Noam. **MÍDIA - Propaganda política e manipulação**. Martins Fontes, 2014.
- CHOMSKY, Noam; HERMAN, Edward S. **A manipulação do público: política e poder econômico no uso da mídia**. Futura, 2003.
- COSTA, Alcir; KEHL, Maria Rita; SIMÕES, Inimá;. **Um país no ar: história da TV brasileira em três canais**. SP; RJ: Brasiliense; Funarte, 1986.
- DANIEL FILHO, **O circo eletrônico**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo e Comentários sobre a sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997
- DIÉGUES, Carlos. **Bye bye Brasil**. Produção de Luiz Carlos Barreto e Lucy Barreto. Embrafilme. Brasil, 1979, Globoplay, 105 min
- EAGLETON, Terry. As vicissitudes no marxismo ocidental in **Um Mapa da Ideologia**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996. Org. Slavoj Zizek.
- FRANCÉS, M.; OROZCO, G. (Coords.) **Nuevos Modelos mediáticos: Diversidad Usuarios y ventanas**. España: Síntesis, 2016..
- FREDERICO, C. Debord: do espetáculo ao simulacro. **MATRIZES**, v.4, n.1, p.179-191, 2010.
- FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. **Atlas histórico do Brasil**. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/marcos/governo-figueiredo-1979-1985/mapas/redes-de-tv-nos-a-nos-1980>. Acesso em 29 de fevereiro de 2024.

- FREIRE FILHO, J. (Org.). **A TV em transição: tendências de programação no Brasil e no mundo**. Porto Alegre: Sulina, 2009. p. 9-25.
- JAMESON, Frederic. **Pós-modernismo. A lógica cultural do capitalismo tardio**. Trad. bras. Maria Elisa Cevasco. São Paulo: Ática: 2000.
- HARTOG, Simon; ELLIS, John. **Beyond Citizen Kane. Muito além do cidadão Kane**. London, BBC Channel four, 1993.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1989.
- LEVANTE a sua voz. Direção e roteiro: Pedro Ekman. Intervenções Coletivo Brasil de Comunicação Social, 2009. 1 filme (17 min).
- GLOBO. Nos 15 anos do Projac, alguns de seus funcionários mais antigos relembram o início. Acesso em 08 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/cultura/televisao/nos-15-anos-do-projac-alguns-de-seus-funcionarios-mais-antigos-relembram-inicio-2932722>
- MARTÍN-BARBERO, J. **De los medios a las mediaciones**. Barcelona: Gustavo Gili, 1987.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia Alemã**. Tradução de Conceição Jardim e Eduardo Lúcio Nogueira. 3a ed., Lisboa/São Paulo: Presença/Martins Fontes, 1980.
- MATTELART, Armand. **A globalização da comunicação**. Florianópolis: Edusc, 2000.
- MILANI, Aloisio. **Vozes da democracia: histórias da comunicação na redemocratização do Brasil**. Intervenções, 2006.
- ORTIZ, Renato. **A moderna tradição brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- PASTI, André. Agências transnacionais de notícias e os círculos descendentes de informações no território brasileiro no período da globalização. **Geografias da Comunicação: espaço de observação de mídia e de culturas**. São Paulo: Intercom, p. 214-227, 2012.
- _____. Os centros de comando das notícias e a rede urbana brasileira. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 8, n. 2, p. 271-290, 2018.
- REUTERS. **The Comcast NBC Universal logo is shown on a building in Los Angeles, California**. Acesso em 29 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.reutersagency.com/en/licensereuterscontent/>
- SANTOS, M. **A construção do espaço**. São Paulo, Nobel, 1986.
- _____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996
- _____. **Técnica, espaço e tempo** (1996)
- SANTOS, Milton. Les nouveaux mondes de la géographie. **Encyclopédie de géographie**. Economica, 2ème éd, 1995.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O território brasileiro: do passado ao presente. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004. SCOLARI, C. A. **Hacia la hipertelevisión: Los primeros síntomas de una nueva configuración del dispositivo televisivo**. Diálogos de la Comunicación, (77), 1–9. 2008a SCOLARI, C. A.. **This is the end. Las interminables discusiones sobre el fin de la televisión**. Diálogos de la Comunicación, (13), 13–25. 2008b

SILVA, Carlos Eduardo Lins da; DINES, Alberto. **Comunicação, hegemonia e contra informação**. São Paulo: Cortez/Intercom, 1982.

SILVEIRA, Sérgio Amadeu. **Exclusão digital: a miséria na sociedade da informação**. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2001. p.16.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

VEJA. O país numa rede, Revista VEJA, Edição 62, 3 de setembro de 1969, pg. 68. Disponível em <http://veja.abril.com.br/acervodigital>

VESTERGAARD, Torben, and K. SCHRØDER. **A linguagem da propaganda**. Trad. João Alves Santos e Gilson Cesar Souza. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

O ensino de geografia e a necessária complementaridade entre a pesquisa acadêmica e a inovação escolar

Coordenadores
Xosé Manuel Souto
Clézio dos Santos

Debater a formação docente e o ensino de geografia no contexto iberoamericano, relacionando a formação inicial e a contínua é o objetivo dos textos dessa seção. O ensino de geografia vem apresentando significativas mudanças teórico-metodológicas ao longo das últimas décadas, resultado do crescimento das pesquisas acadêmicas na área, bem como de novas pautas e demandas sociais que passaram a compor o arcabouço de preocupações sobre o ensino e a formação em Geografia. O desafio do ensino da geografia é oferecer respostas às necessidades de aprendizagem para poder participar na vida cidadã. Avaliar a relação que existe entre os problemas da vida cotidiana e os conteúdos escolares, desenvolvendo metodologias que estudem problemas sociais relevantes para mostrar a utilidade e importância do saber geográfico escolar.

Inovações e tecnologias da web 3.0 na produção social do espaço: impactos geoeconômicos e possibilidades educacionais da tecnologia blockchain

*Hindenburgo Francisco Pires¹
Yan Navarro da Fonseca Paixão²*

Introdução

Em 2023, segundo dados fornecidos pela Organização Mundial da Propriedade Intelectual (OMPI) ou World Intellectual Property Organization (WIPO), o Brasil ocupava a 45ª posição (WIPO, 2023), no Índice Global de Inovação (IGI) ou Global Innovation Index (GII), entre 132 economias mundiais. O cálculo desse índice leva em conta cerca de 80 indicadores ou variáveis (GII, 2023), agrupadas em insumos e produtos de inovações, essa medição visa destacar o conjunto de fatores, da política de investimento em educação, pesquisa e desenvolvimento tecnológico nos países, que incidem ou influenciam na formação do ambiente propício ao surgimento e ao crescimento de inovações. Atualmente, o Brasil investe no setor militar, o equivalente a quase 53 bilhões de reais, ou seja, mais do que em educação, pesquisa e desenvolvimento tecnológico, equivalente a 45 bilhões de reais (Moliterno, 2023). Segundo o levantamento realizado pela OMPI demonstrou também, que o Brasil ocupava, em 2023, o 2º lugar no IGI, entre as 18 economias da América Latina e do Caribe (GII, 2023). Como se pode perceber, o Brasil tem papel destacado em alguns dos principais rankings de adoção de tecnologias.

Recentemente, segundo artigo publicado pela revista *Forbes Tech*, o Brasil cumpre papel de destaque no rol/ranking de

1 Universidade do Estado do Rio de Janeiro - E-mail: hindenburgo@uerj.br - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2881-2655>

2 Colégio Pedro II - Campus de Realengo - E-mail: yannavarro@gmail.com - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6807-3332>

países usuários da tecnologia blockchain no mundo (Pires, 2017; Pires, 2022), principalmente no setor criptomoedas, somos o país que possui o sexto maior número de detentores desses criptoativos no mundo, que concentram mais de 50 bilhões de dólares em criptomoedas. Em 2002, segundo IPEA, o Brasil importou um número recorde desses criptoativos, cerca de 7,5 bilhões de dólares (Martello, 2023).

Aspectos metodológicos da pesquisa

Esta pesquisa utiliza uma abordagem mista, combinando revisão bibliográfica, pesquisa de campo, análise de casos concretos em escolas públicas e privadas, desenvolvimento de material pedagógico, e implementação e avaliação em ambientes educacionais reais. A pesquisa está sendo conduzida em colaboração com professores e alunos da UERJ e do Colégio Pedro II, visando a co-criação de conhecimento e a adaptação contínua das estratégias pedagógicas.

Este trabalho vem sendo desenvolvido pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro no Programa de Pós-graduação em Geografia em parceria com o Núcleo de Estudos e Pesquisas Audiovisuais em Geografia - NEPAG, localizado no Colégio Pedro II campus Realengo II, em uma de suas Linhas de Pesquisa e Projetos de extensão. Em 2012, iniciamos esse trabalho conjunto entre Universidade e escola através do Edital FAPERJ n.º 31/2012 de Apoio à Melhoria do Ensino nas Escolas Públicas do Estado do RJ (Pires & Navarro, 2012), com o projeto Trânsito Carioca, e desde então, fomos buscando novos parceiros dentro e fora do Brasil, como a Universidade de Valência (Espanha), a Universidade de Lisboa (Portugal), o Istituto Universitario di Lingue Moderne (IULM) - Milão / Itália e a Universidad Nacional de Trujillo - Trujillo/Peru, para o desenvolvimento de um trabalho crítico e colaborativo no uso de tecnologias educacionais. Em 2023 fomos também contemplados com o Edital Faperj Auxílio Básico à Pesquisa (APQ1) – 2023, para a compra de equipamentos para nossas pesquisas conjuntas.

Migração digital: o impacto da tecnologia blockchain nos mais variados serviços e setores

A migração digital das atividades econômicas do capitalismo, para a tecnologia de rastreabilidade de contabilidade pública e controle de dados digitais, a blockchain, vem propiciando o desenvolvimento contraditório do “capitalismo de plataforma” e de uma geografia política produtora de novas territorialidades digitais, na geopolítica global do ciberespaço.

Sendo assim, dentro da geografia política das tecnologias da web 3.0, o Brasil vem se destacando no potencial inovador de gerar, além de novas territorialidades digitais, produção de valor, nos mais variados serviços realizados por meio da interface de programação (API) e setores, como por exemplo:

- Agronegócio – existe um número extraordinário de publicações tratando da “revolução” produzida pelo uso da blockchain no agronegócio. Esse tema ganhou relevância na mídia corporativa pelo fato do agronegócio ser um dos pilares da economia brasileira (Futurecom, 2022). Atualmente, cresce o número de startups que atuam: a) no gerenciamento das cadeias de logística e suprimentos (*supply chain*) de produtos agrícolas; b) no mapeamento cartográfico e no inventário agrícola, por meio de geotecnologias e SIGs (tecnologias de geoprocessamento, geolocalização com drones e sensoria-mento remoto), de terrenos agricultáveis; c) na atualização dos softwares de gestão das fazendas; d) no rastreamento de produtos visando garantir a verificação da procedência ou origem, a certificação de autenticidade e a qualidade dos produtos (Redação Exame, 2020); e) na automação da gestão financeira das fazendas; e também na busca de alternativas sustentáveis etc.;
- Bancos digitais - a expansão dessa tecnologia, no setor bancário capitalista, fez emergir uma nova geografia das finan-ças, principalmente com o surgimento: a) das empresas de contabilidade pública distribuída, também chamadas de FINTECHS (Pires, 2024, 2022a), b) dos sistemas de pagamen-

- to, por meio do uso de tecnologias móveis e maquininhas, c) dos sistemas de operações com tokens fungíveis ou transações com criptomoedas (Pires, 2017) ou moedas virtuais (Bitcoin, Ethereum, Ripple etc.), d) dos sistemas de: empréstimos, câmbio e remessas de divisas. Segundo dados fornecidos pela FintechLab, o número de registros das fintechs brasileiras apresentou crescimento de 604, em junho de 2019, para 771 em agosto de 2020, ou seja, um aumento significativo de 28%. Esse levantamento detectou 13 tipos/modalidades de prestação de serviços financeiros realizados por 771 fintechs brasileiras, que foram ranqueados por ordem de classificação segundo o número de startups (Pires, 2022);
- Cibersegurança e segurança pública - no desenvolvimento de tecnologias de controle social, identificação de pessoas, reconhecimento facial, análise de retina e impressão digital (*fingerprint*). O emprego da tecnologia de contabilidade distribuída (DLT) também por empresas de cibersegurança usuárias da blockchain, gera uma capacidade de enfrentar problemas vinculados a ataques realizados aos usuários das redes sociais e à validação de vários tipos de transações (financeiras, comerciais, certificação etc.). A empresa líder a ser destacada neste setor no Brasil é a Blockbit³, que oferece serviços/soluções corporativas de proteção de redes e conectividade de ataques e ameaças digitais às empresas;
 - Cultura e artes - no auxílio à verificação, por meio da tokenização não fungível ou *non-fungible tokens* (NFT) de um bem, para a eliminação da falsificação de obras de arte (tangível ou não-tangível ou criptoarte), na garantia do acesso democrático aos bens culturais e artísticos, na facilitação de investimentos junto ao mercado de obras de artes, permitindo que galerias, museus, colecionadores e proprietários troquem ações em pinturas e esculturas em tempo real, para a realização da compra, venda e leilões de obras de arte, em plataformas *shopfront* de negociação de arte (Equipe A criação, 2018) e em exposições, como a “Década dos Ocea-

3 Conferir o sítio-web da empresa brasileira Blockbit em: <https://www.blockbit.com/pt/>

nos - I Mostra Nacional de Criptoarte”, realizada em 2024, no Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB/RJ, Cf. Teaser da Mostra⁴), ou seja, a distribuição e a troca de bens e produtos culturais, estão passando por profundas modificações com o uso dessa tecnologia, por meio da tokenização não fungível (NTF);

- Educação – o uso da tecnologia blockchain na educação vem sendo objeto de vários artigos, em algumas pesquisas prevalece a ênfase nos estudos sobre a possibilidade de seu uso para garantir a autenticidade e evitar falsificações no registro de diplomas e certificados (Melo de Moraes e Lins, 2020), e também na criação de plataformas EdTechs e Startups, para gestão de atividades administrativas e elaboração de conteúdos educacionais (Distrito, 2020)⁵. Em 2022, a Associação Brasileira de Startups em parceria com Centro de Inovação para a Educação Brasileira, realizaram um mapeamento onde “foram identificadas 813 EdTechs ativas no Brasil, esse número representa um aumento de 44% em relação ao Mapeamento de 2020, quando foram detectadas 556 EdTech” (Abstartups, 2022, p.10), 38% sediadas no estado de São Paulo, esse mapeamento demonstrou a existência de um processo neoliberal de plataformização da educação brasileira pelas EdTechs (Silva, 2022; Malafaia, 2024). Dessa forma, os professores recebem de forma obrigatória e passiva uma metodologia de trabalho que retira deles a possibilidade de elaborar/produzir aulas e conteúdos a partir de seus conhecimentos e sua criatividade.

Em 2019, o Banco Mundial, a Unicef, conjuntamente com a *Foreign and Commonwealth Development Office* (FCDO), e a Fundação Bill & Melinda Gates, lançaram o projeto EdTech HUB⁶. Este projeto resultou de uma coalizão global voltada para mitigar o impacto produzido pela Covid-19, no acesso equitativo

4 Conferir o Teaser da Primeira Mostra Nacional de Criptoarte em: <https://youtu.be/2-TuB8wuvfk>

5 Conferir o Sítio-web da empresa Distrito em: <https://materiais.distrito.me/report/edtech-report>

6 Conferir o Sítio-web do EdTech HUB em: <https://edtechhub.org/>

- à educação e à aprendizagem, a ideia foi ampliar informações relacionadas ao desenvolvimento de tecnologia voltadas à promoção da educação. O EdTech Hub possui uma biblioteca (*Evidence Library*) de acesso aberto com mais de 200 publicações e 4.000 artigos, em 2024, relacionados ao uso de EdTech em países com população em condições de extrema pobreza;
- Eleição - no oferecimento de tecnologias de escrutínio e votação seguras, que asseguram a representação digital instantânea, para o sistema eleitoral (Silva, 2018). Como vem sendo testado pelo TSE brasileiro, basta conferir a Instrução Normativa do Instituto Nacional de Tecnologia da Informação - ITI, Nº 19, de 10 de Novembro de 2021, publicada no Diário Oficial da União em: 12/11/2021, Edição: 213, Seção: 1, p. 20;
 - Energia - no gerenciamento e monitoramento do consumo de energia, no rastreamento da origem das fontes de energia e na facilitação da troca de energia entre diferentes áreas de geração e consumo. Segundo Gonçalves e Simões, a blockchain possibilita a criação de oportunidades de negócios, para pequenos geradores e consumidores permitindo capacitá-los e inseri-los no mercado de energia (Gonçalves & Simões, 2020);
 - Imobiliário - por meio da tokenização fracionada de bens, efetuando registros de aluguel, compra ou transferências de propriedades para efetivar o pagamento ou financiamento e a gestão de ativos imobiliários. Segundo Milagre,

“Os benefícios da tokenização de imóveis são inúmeros, e vão desde a atuação desburocratizada à instantaneidade no *trade* dos *shares*, onde o proprietário pode em questão de minutos vender sua fração, sem qualquer complicação e com custo abaixo do tradicional. De acordo com o previsto no *smart contract*, o comprador perceberá periodicamente os proventos da exploração do imóvel. Para proprietários, é considerada uma excelente forma de levantamento de capital sem recorrer a empréstimos burocráticos e juros altos. Outra questão importante é que como os tokens estão lastreados em imóveis reais, correm menos riscos do que as criptomoedas e ICOS, sujeitas a extrema volatilidade” (Milagre, 2021);

- Logística – Parafraseando o portal Futurecom, existe pelo menos cinco benefícios oferecidos pela tecnologia blockchain no setor de logística: o primeiro, está na rastreabilidade de estoques e suprimentos de produtos em supermercados e lojas de artefactos para construção, o segundo, é resultante da redução de intermediários e custos, principalmente na realização de transações diretas entre os participantes da cadeia de suprimentos, eliminando a necessidade de intermediação e reduzindo os custos relativos, o terceiro, é proveniente do oferecimento de maior segurança e proteção de dados, uma vez que as informações são criptografadas e distribuídas em uma rede descentralizada, o que dificulta ataques (Ransomware, Phishing, Cavalo de Troia, Ataques de força bruta, Spoofing, Cryptojacking, Backdoor etc.) e garante a proteção dos dados, evitando fraudes, quarto, favorecendo agilidade nos processos de auditoria, permitindo uma tomada de decisão mais rápida, além de facilitar a identificação de eventuais irregularidades na cadeia de suprimentos, e quinto, está na modernização da gestão de estoques, permitindo um acompanhamento mais eficiente dos produtos em tempo real. Com a utilização de Internet das Coisas (IoT) com sensores e dispositivos, para monitorar as condições de armazenamento e garantir a qualidade dos produtos evitando perdas e desperdícios (Futurecom, 2024);
- Mineração - na rastreabilidade, por meio da extração digital (coleta, análise e instrumentalização de dados digitais), dirigida à gestão, o monitoramento e a geração de novas formas de controle das cadeias de abastecimentos minerais, para empresas intervenientes de mineração a montante e a jusante (Calvão & Archer, 2021);
- Registros e cartórios - passaram a utilizar essa tecnologia, para aprimorar os registros e o processo de autenticação digital (assinaturas digitais) e verificação de dados, nos registros ou na representação de direitos autorais para garantir a propriedade de um bem digital (token) e evitar a sua falsificação (Tools, 2024);

- Saúde Digital e HealthTech - no gerenciamento de registros médicos de consultas, de exames, e de vacinas, no qual há informações sobre produtos, rastreabilidade distribuída de lotes e fornecedores. O sistema de monitoramento de vacinas do Sistema Único de Saúde – SUS, o Conecte SUS, é o exemplo típico de uso em rede da blockchain (Camara, et.al. 2021; Tools, 2024), com a implantação de uma poderosa infraestrutura de armazenamentos de dados pessoais ou *personal data stores* (PDS). O SUS representa um patrimônio social e também a principal alternativa brasileira de saúde pública, frente a destruição do estado de previdência social realizada pela financeirização privada da saúde, operacionalizada pelas grandes empresas de planos de saúde. Segundo a empresa Distrito, o segmento privado de HealthTech atualmente possui 14 setores (Telemedicina, Acesso à saúde, Gestão e PEP, Próteses e Órteses, Cannabis, Medical Devices, Engajamento do paciente, Fitness & Bem-Estar, Diagnósticos, Infraestrutura, Redes Clínicas, AI & Big Data, Farmacêutica e P&D) e 1381 startups (Distrito, 2023, p.13), nesse segmento merece ser destacada a empresa Diagnósticos da América S.A - Dasa⁷, criadora da plataforma Nav Dasa, do StartupLab e do Dasa Pulsa. Pioneira no processo de plataformização da saúde, a Dasa é a 5ª maior empresa do setor no mundo, faz parte das 5 empresas do 1% no país (Rede D'or, Dasa, Eurofarma, Notre Dame e Amil), que controla ¼ da economia corporativa do Brasil ou 63,5% do PIB (Outras Palavras, 2024). Entre os principais investidores financeiros da Dasa3, está o fundo de investimento BTG Pactual que controla 6,8% da sua composição acionária. A Dasa possui 40 mil profissionais de saúde, 15 hospitais e 54 marcas de medicina diagnóstica no Brasil, na Argentina e no Uruguai etc.;
- Seguros – segundo especialistas em blockchain, esta tecnologia está sendo utilizada na oferta de serviços dirigidos à proteção e à preservação de dados à segurança e à privacidade (Tools, 2024);

7 Conferir o Sítio-web da Dasa em: <https://dasa.com.br/>

- Turismo – pesquisa realizada em 2023 abordando a temática sobre o uso da tecnologia blockchain no turismo, forneceu um panorama de 67 publicações em português, produzidas entre 2020 e 2021, revelando que mesmo sendo incipiente o número de estudos sobre esse tema, a maioria das produções é resultado de trabalhos provenientes de programas de pós-graduação de várias áreas conhecimento, com predominância na Administração (Panno & Braga, 2023). Isso demonstra que esta tecnologia tem grande potencial no setor de turismo e na indústria de viagens, como por exemplo: a) na eliminação dos formatos tradicionais de passaportes e tickets de viagens, ocasionada pelos avanços propiciados no processo de identificação de pessoas, por meio das tecnologias de detecção biométrica, como impressão digital e verificação da retina, b) no agendamento e escolha de atividades, no planejamento de roteiros, de entretenimentos e lazer, c) na redução dos custos operacionais de viagem, principalmente com a eliminação de intermediários, d) no rastreamento de bagagens e objetos codificados, permitindo o acompanhamento e a geolocalização desses objetos pela internet, em tempo real, e) no melhor aproveitamento de pontos de fidelidade por empresas que oferecem programas de fidelidade (créditos, milhas, prêmios etc.) e de devolução de dinheiro ou *cashback* (Comben, 2018).

Impactos territoriais da tecnologia blockchain

Como se pode perceber, o uso social da tecnologia blockchain, tem impactos significativos no território e na economia, acarretando em um processo de plataformação da educação brasileira pelas EdTechs, cada vez mais presentes nos governos de abordagem neoliberal na criação de políticas públicas. Entretanto, quando analisamos o currículo de Geografia das escolas brasileiras, especialmente quando se aborda questões geopolíticas e de Geografia econômica, o Blockchain e Criptomoedas, assim como a análise do impacto da tecnologia no espaço geográfico, não estão presentes. A competência geral 5 da Base Nacional Comum Curricular (BNCC) aponta que incorporar as tecnologias digitais na educação não

trata somente de utilizá-las como meio ou suporte para promover aprendizagens ou despertar o interesse dos alunos, mas sim de utilizá-las com os alunos para que construam conhecimentos com e sobre o uso dessas tecnologias:

Compreender, utilizar e criar tecnologias digitais de informação e comunicação de forma crítica, significativa, reflexiva e ética nas diversas práticas sociais (incluindo as escolares) para se comunicar, acessar e disseminar informações, produzir conhecimentos, resolver problemas e exercer protagonismo e autoria na vida pessoal e coletiva (BNCC, 2018).

Foi realizada uma enquete com 14 professores de Geografia do Colégio Pedro II campus Realengo II em abril de 2024, mês em que se iniciou o ano letivo, com a seguinte pergunta: “você já abordou alguma temática referente a tecnologia Blockchain nas suas aulas do 9 ano ou 2 ano do Ensino Médio?”. Nenhum respondeu que sim. Em conversas informais pelo aplicativo Whatsapp, identificou-se que alguns desses professores não conhecem com profundidade suficiente o tema e seus impactos econômicos e geopolíticos para ministrarem uma aula sobre o assunto.

Dessa forma, apenas nesse contato inicial, identificou-se a necessidade de fornecer aos professores e estudantes de Geografia as ferramentas para ensinar os impactos geográficos e políticos das inovações introduzidas com a disseminação da tecnologia de contabilidade pública, a blockchain (Pires, 2022), no contexto da atual da Web 3.0 em suas aulas e projetos de pesquisa.

Nesse sentido, ao examinar um conjunto diversificado de aplicações nos mais variados setores da economia e da sociedade, está pesquisa vinculada às áreas de conhecimento da geografia política e econômica e ao ensino de Geografia, tem como objetivos específicos: 1. investigar os impactos geográficos e políticos das inovações introduzidas com a disseminação da tecnologia blockchain, no contexto da atual da Web 3.0; 2. identificar os potenciais contraditórios de utilização da blockchain nas relações de produção vinculadas às atividades na economia, na educação, nas atividades turísticas, e no meio ambiente da sociedade; e 3) contribuir para o desenvolvimento científico e tecnológico do conhecimento geo-

gráfico sobre usos/empregos da blockchain no território brasileiro e peruano, através de cursos de extensão, palestras, artigos e um documentário.

Como toda e qualquer inovação tecnológica existe, por parte de seus observadores externos e leigos, o sentimento de estranheza, desdém, receio, desconfiança e preconceito frente aos desafios que implica a sua adoção contraditória, no desenvolvimento desigual do território e da sociedade, sob a égide do “capitalismo de plataformas”.

Considerações finais

A compreensão do que realmente está acontecendo, com o emergente uso social da tecnologia blockchain, só ocorre quando são publicizadas aplicações (Apps), pesquisas, artigos, relatórios dos desenvolvedores e quando também se propicia o debate, com a realização de eventos, sobre principalmente a geografia política das novas territorialidades digitais, ensejada por essas inovações; só assim, por intermédio da difusão didática do conhecimento, se adquire uma visão mais clara das potencialidades inovadoras e sociais dessa tecnologia.

As pesquisas recentes estão demonstrando que o desenvolvimento do uso da tecnologia blockchain, nas atividades financeiras, está contribuindo para:

- a) a descentralização das operações bancárias;
- b) a redução nos custos das atividades de intermediação financeira;
- c) a geração de novas moedas digitais produzidas por bancos centrais em 60 países ou *Central Bank Digital Currency* - CBDC (Leite, 2021), como: DREX, no Brasil, RENMIMBI DIGITAL, na China ainda em fase de teste, SAND DOLLAR, Bahamas, E-NAIRA, da Nigéria (Fernandes e Kurtz, 2021) E-AUD, na Austrália e o REC, na Catalunha etc.;
- d) o estabelecimento de novas relações de segurança, rastreabilidade distribuída, confiança, transparência e intensificação do controle de dados;

- e) o fortalecimento das relações de crédito e de privacidade nas operações financeiras;
- f) o uso político de moedas digitais por bancos centrais para criação de fundos fiscais públicos.

Assim, pesquisas realizadas sobre as tecnologias da web 3.0, também no ciberespaço, como Inteligência Artificial, Blockchain e Bitcoin, são fundamentais para balizar as tendências atuais da geografia política no que diz respeito em primeiro lugar, à formação de novas territorialidades digitais; e em segundo lugar, às inovações científicas e tecnológicas do capitalismo de plataformas.

Entretanto, ainda que de forma inicial, o presente trabalho identificou uma lacuna no Programa Pedagógico de Geografia do Colégio Pedro II e um desconhecimento dos professores que aplicam esse programa em sala de aula sobre as questões citadas.

Dessa forma, se faz necessário iniciar uma reflexão sobre os desafios colocados pelo debate sobre a adoção da tecnologia blockchain para as pesquisas atuais vinculadas às áreas da geografia e da educação contribuir para o avanço do entendimento sobre os impactos geoeconômicos da tecnologia blockchain na produção do espaço, considerando a formação de novas territorialidades digitais, e contribuir também para promoção de uma compreensão crítica das mudanças nas relações socioespaciais, nos mais variados serviços e setores (culturais, econômicos etc.), vinculados à produção social de valor.

Os próximos passos de nosso projeto são proporcionar uma base sólida para a integração bem-sucedida da tecnologia de contabilidade pública, a blockchain, no ensino de Geografia, produzindo conteúdos pedagógicos alinhados com a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), que contribua para a formação de educadores e alunos para lidar criticamente com as transformações geográficas induzidas por inovações tecnológicas na Web 3.0.

Assim sendo, os resultados desta pesquisa têm o potencial de influenciar positivamente a prática educacional em Geografia, preparando os alunos para compreender e analisar os desafios da migração digital da sociedade contemporânea. Além disso, espera-se contribuir também para introduzir o debate acadêmico sobre a

incorporação de tecnologias emergentes no ensino, ampliando as fronteiras do conhecimento em Geografia, Economia e Educação.

Referências bibliográficas

ABSTARTUPS/CIEB - Associação Brasileira de Startups e Centro de Inovação para a Educação Brasileira, Mapeamento Edtech: Investigação sobre as tecnologias educacionais no Brasil, 2022. Disponível em: <https://abstartups.com.br/wp-content/uploads/2022/11/MAPEAMENTO-EDTECH-1.pdf>

CAMARA, Maria Amália Arruda; LINS, Gabriel Henrique Albuquerque; OLIVEIRA, Fábio Henrique Cavalcanti de; CAMELO, Evellyn Millene Alves; MEDEIROS, Nataly Regina Fonseca Carvalho de. **Internet das Coisas e blockchain no Sistema Único de Saúde: a proteção dos dados sensíveis diante da Lei Geral de Proteção de Dados.** Cadernos Ibero-Americanos de Direito Sanitário. 2021, jan./mar.;10(1):93-112. Disponível em: <https://doi.org/10.17566/ciads.v10i1.657>

CALVÃO, Filipe & ARCHER, Matthew. **Digital extraction: Blockchain traceability in mineral supply chains.** Political Geography, Volume 87, May 2021. In: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096262982100041X?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=7fe99cf0ddad2640

COMBEN, Christina. **Top 5 Ways Blockchain Will Disrupt the Travel Industry.** CoinCentral, Jun 27, 2018. In: <https://coincentral.com/blockchain-travel-industry/>

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. **Instrução Normativa do Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (ITI) Nº 19, de 10 de Novembro de 2021,** Publicado em: 12/11/2021 | Edição: 213 | Seção: 1 | Página: 20. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/instrucao-normativa-iti-n-19-de-10-de-novembro-de-2021-359443482>

DISTRITO. **Report Edtechs.** 2020. Disponível em: <https://materiais.distrito.me/report/edtech-report>

DISTRITO. **HealthTech Report.** 2023. Disponível em: <https://materiais.distrito.me/report/healthtech-report>

EQUIPE A CRIAÇÃO. **Arte, Artistas e Blockchain.** Agosto 19, 2018. Disponível em: <https://www.acriacao.com/arte-artistas-e-blockchain/>

ENGLER, Andrés. **Por que o Brasil é a grande aposta latino-americana para exchanges globais de criptomoedas.** CoinDesk. 21 de janeiro de 2022. Conferir em: <https://www.coindesk.com/business/2022/01/21/why-brazil-is-the-big-latin-american-bet-for-global-crypto-exchanges/>

FERNANDES, Aline Fernandes e KURTZ, Júlia V. **CBDC da Nigéria, eNaira, é lançado.** 25 outubro de 2021. Disponível em: <https://br.beincrypto.com/cbdc-nigeria-enaira/>

FERNANDES, Aline Fernandes e KURTZ, Júlia V. **Mais de 60 países têm projetos de CBDC.** 26 e 27 de Dezembro de 2021. Disponível em: <https://br.beincrypto.com/paises-projetos-cbdc/>

FUTURECOM. **5 principais benefícios do blockchain na Logística**, 2024. Disponível em: <https://digital.futurecom.com.br/tecnologia/5-principais-beneficios-do-blockchain-na-logistica>

FUTURECOM. **Blockchain no agronegócio: rastreabilidade e confiabilidade**. 2022. Disponível em: <https://digital.futurecom.com.br/sites/futurecom.com/files/Futurecom%20-Blockchain%20no%20agronegocio.pdf>

GONÇALVES, Marcela & SIMÕES, Jennifer. **Uma perspectiva da tecnologia Blockchain no setor de energia**. Rio de Janeiro: FGV Energia, Boletim Energético, Janeiro 2020. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/bc/article/download/89104/83708/196306>

GII - 2022. **Global Innovation Index 2022**. Disponível em: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_2000_2022/br.pdf

HOLICKA, Martin. **The Emerging Geography of the Blockchain Industry**, thesis presented to the University of Waterloo in fulfillment of the thesis requirement for the degree of Master of Environmental Studies In Geography. Waterloo, Ontário, Canada, 2021. in: https://uwspace.uwaterloo.ca/bitstream/handle/10012/17127/Holicka_Martin.pdf?sequence=3&isAllowed=y

LEITE, Vitor. **CBDC: o que é, como funciona e o que tem a ver com o real digital?** 06 de Agosto de 2021. Disponível em: <https://blog.nubank.com.br/cbdc-o-que-e-como-funciona/>

LIMA, Danilo Pereira de. **Sistema eleitoral brasileiro utilizando blockchain**. 2021. 61 f. Monografia (Especialização em Rede de Computadores com Ênfase em Segurança) - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2021. Disponível em: <https://bibliotecadigital.tse.jus.br/xmlui/handle/bdtse/8974>

TOOLS, Luiz. **Governo adotando cada vez mais a blockchain, que serviços poderiam ser oferecidos?**. 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/shorts/5X25VvkdhaA>

MALAFAIA, Francisco Rocha. **Empresas de tecnologia de educação no ciberespaço brasileiro: As estratégias e fundamentos do processo de territorialização das EdTechs**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia, 2024.

MARTELLO, Alexandre. **Banco Central regulará e supervisionará mercado de criptoativos no Brasil, decreta Lula**. Brasília: G1, 14/06/2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/06/14/banco-central-regulara-e-supervisionara-mercado-de-criptoativos-no-brasil-decreta-lula.ghtml>

MELO DE MORAIS, Anderson e LINS, Fernando. **Uso de Blockchain na Educação: Estado da arte e desafios em aberto**. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 10, Vol. 22, pp. 78-100. Outubro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/tecnologia/uso-de-blockchain>

MOLITERNO, Danilo. **Novo PAC destina R\$ 52 bilhões para defesa e prevê cons-**

trução de submarino nuclear. CNN - Brasil: São Paulo, 11 de Agosto de 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/novo-pac-destina-r-52-bilhoes-para-defesa-nacional-e-preve-construcao-de-submarino-nuclear-veja-projetos/>

MILAGRE, José. **Blockchain e a tokenização de imóveis no Brasil: Aspectos jurídicos e desafios regulatórios.** Jusbrasil, 2021. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/blockchain-e-a-tokenizacao-de-imoveis-no-brasil-aspectos-juridicos-e-desafios-regulatorios/1239307979>

MOLITERNO, Danilo. **Novo PAC prevê investimento total de R\$ 1,7 trilhão, com R\$ 371 bilhões em recursos da União.** CNN - Brasil: São Paulo, 11 de Agosto de 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/novo-pac-preve-investimento-total-de-r-17-trilhao-com-r-371-bilhoes-em-recursos-da-uniao/>

OUTRAS PALAVRAS. **Saúde privada: Oligopólio total.** Entrevista com Eduardo Rodrigues, 2024. Disponível em: <https://youtu.be/InCpXmSSRvw>

PANNO, Giovanna & BRAGA, Debora Cordeiro. **O panorama da pesquisa sobre blockchain no turismo: publicações em português entre 2020 e 2021.** São Paulo: Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade, 15(3), 699-723, 2023. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v15i3p699>

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Novos cenários da Geografia das Fintechs no Brasil. A disputa territorial pelo mercado de serviços financeiros.** Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos de Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de enero de 2024, vol. XXVIII, n° 286. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/aracne/article/view/44526/41119>

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Blockchain e Bitcoin: Alternativas tecnológicas para o controle público das finanças.** GEO UERJ, v. 2, p. e40759, 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/40759>

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Bitcoin: a moeda do ciberespaço.** São Paulo: GEOUSP: Espaço e Tempo - Dossiê Geografia e Finanças, v. 21, n. 2, 2017. Conferir em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/134538> DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.134538>

PIRES, Hindenburgo Francisco & NAVARRO, Yan. **Análisis del uso de las Nuevas Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en la Enseñanza de Geografía en los Artículos de Revistas Científicas Brasileñas de Geografía.** In: La Educación Geográfica Digital, 2012, Zaragoza. La Educación Geográfica Digital. Zaragoza: Grupo de Didáctica de la Geografía de la Asociación de Geógrafos Españoles y Universidad de Zaragoza, 2012. v. 1. p. 431-442. Disponível em: http://didacticageografia.age-geografia.es/docs/Publicaciones/2012_Educacion_Digital.pdf

REDAÇÃO EXAME. **Future of money. Blockchain no Agronegócio: Conhecendo o mercado,** 01 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://exame.com/future-of-money/blockchain-e-dlts/blockchain-no-agronegocio-conhecendo-o-mercado/>

SILVA, Matheus Passos. **A segurança da democracia e a blockchain.** Estudos

Eleitorais, Brasília, v. 13, n. 3, p. 71-105, set./dez. 2018. Disponível em: <http://bibliotecadigital.tse.jus.br/xmlui/handle/bdtse/5961>

SILVA, Paula Alves Pereira da. **EdTech e a Plataformização da Educação**. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado) Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Educação, 2022.

WIPO - 2023 / OMPI - 2023. **World Intellectual Property Organization**. In: <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2023-en-main-report-global-innovation-index-2023-16th-edition.pdf>

A participação de estudantes adolescentes no processo de aprendizagem da geografia

Maria das Graças de Lima¹

Introdução

A percepção de que a produção de recursos didáticos deve ser diferente entre crianças e adolescentes conduziu-nos a pensar sobre as metodologias de ensino utilizadas no processo de aprendizagem de estudantes adolescentes que estão entre os últimos anos da Educação Fundamental, do 6º ao 9º ano, e o Ensino Médio, 1º, 2º e 3º anos².

Essa reflexão possibilitou-nos à constatação de que tanto a produção de textos, quanto as experiências didáticas são escassas para essa faixa etária, o que foi confirmado por Batista³, em pesquisa realizada sobre as publicações de trabalhos na Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Educação – ANPEd, por um período de 10 anos.

A partir dessa constatação, utilizamos, como ponto de partida, o texto “Papel e valor do ensino da Geografia e de sua pesquisa”, escrito por Pierre Monbeig⁴, para pensarmos uma metodologia de ensino que expusesse fato e complexo geográficos como uma possibilidade de ainda aprender Geografia. Isso se deu com a ajuda dos estudos de Maria Eliza Miranda⁵ que apontou a atualidade do geógrafo francês, apesar de fazer ressalvas sobre a temporalidade de seu texto em relação a algumas questões, mas também reconhecendo que muitas temáticas, se o texto fosse escrito hoje, teriam sido incluídas certamente pelo autor.

1 Universidade Estadual de Maringá - E-mail: mglima@uem.br - ORCID: [0000.0003.3554.1256](https://orcid.org/0000.0003.3554.1256)

2 Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB 9.394/96), Artigo 21. (Brasil, 1996).

3 Batista, 2021.

4 Monbeig, 1956.

5 Miranda, 2012.

A atuação no ensino de Geografia remeteu ao diálogo com autores que pensaram o desenvolvimento humano, como Lev Vygotsky⁶, considerando a influência histórica e social neste processo, e Reuven Feuerstein⁷, analisando tanto a importância do processo mediado da aprendizagem, quanto da autonomia dos professores.

A intenção de uma metodologia de ensino para estudantes adolescentes levou-nos, ainda, a interlocução com autores que pensaram a sociedade, a cultura e a tecnologia de forma democrática, para além de um ensino “bancário”, como diria Paulo Freire⁸, justificando o diálogo com Edgard Morin⁹, Paul Claval¹⁰ e Manuel Castells¹¹.

Para melhor evidenciar nosso objetivo, que foi o de pensar uma metodologia de ensino para a Geografia, dialogamos com autores que estabeleciam relação entre a sociedade e a natureza, do ensino de Geografia com o conhecimento geográfico, e de áreas da Geografia que poderiam contribuir com o ensino de Geografia, como a Geografia Cultural; autores da psicologia que estudaram o desenvolvimento humano; autores da Filosofia e Sociologia, para melhor compreender o universo social e tecnológico do estudante adolescente.

A escassez de metodologias de ensino de Geografia nos anos finais da Educação Fundamental e no Ensino Médio

Embora o Brasil seja um signatário das políticas educacionais da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, com suas políticas orientadas para os países capitalistas, adequa essas propostas curriculares, como demais países fazem, às suas particularidades.

Tanto pesquisas desenvolvidas sobre a implementação de propostas curriculares de Geografia, suas práticas de ensino, suas metodologias de ensino e o público para o qual eram dirigidas, como

6 Vygotsky, 2009.

7 Feuerstein, R.; Feuerstein R. S.; Falik, 2014.

8 Freire, 1985.

9 Morin, 2010.

10 Claval, 2001.

11 Castells, 2002.

e, principalmente, discussões a respeito da formação e atuação dos professores conduziram-nos a fazer uma distinção do ensino de Geografia na Educação Básica do sistema de ensino brasileiro. Dessa forma, o quadro que pode ser estabelecido é: os cinco anos iniciais da Educação Fundamental são mais voltados à Educação Geográfica, enquanto que os anos finais da Educação Fundamental e o Ensino Médio são mais voltados à Ciência Geográfica. Essa situação, no Brasil, é resultado da implementação de propostas que polarizaram duas influências teóricas: a Geografia Francesa e a Geografia estadunidense.

Além dessa dicotomia, de modo geral, a formação de professores no Brasil acontece de duas formas distintas entre os níveis que estamos analisando, com uma ou outra experiência que foge à regra: 1) a formação de educadores para atuação na Educação Fundamental (os cinco anos iniciais da educação fundamental I); e 2) a formação de educadores para os quatro anos finais da Educação Fundamental II, e os três anos do Ensino Médio.

A primeira constatação que se faz quando se aprofundam as investigações sobre as metodologias de ensino utilizadas nos quatro anos finais da Educação Fundamental e no Ensino Médio, período que abrange a formação de estudantes adolescentes, é a ausência de metodologias de ensino e, conseqüentemente, dos recursos didáticos, tanto textuais quanto de experimentos. Conforme se desloca do 6º ano da Educação Fundamental para os três anos do Ensino Médio, as aulas vão ficando mais informativas e mais expositivas¹².

A constatação de lacunas nas metodologias de ensino e nos recursos didáticos na formação de professores de Geografia para os anos finais da Educação Fundamental e do Ensino Médio estimulou uma revisão bibliográfica da produção voltada a metodologias de ensino para alunos adolescentes.

Essa prática e a dificuldade em se implementar uma proposta curricular no Ensino Médio chamou-nos a atenção para a baixa produção na pesquisa dessa esfera de ensino, principalmente de metodologias que incluam o adolescente em processos de aprendi-

12 Davis, 2013; Batista, 2021.

zagem adequados às suas necessidades. Por isso, voltamos nossa atenção para esse público e nível de educação e ensino.

As aulas utilizam excessivamente o recurso da exposição dos assuntos, como informação. Eventualmente, há a utilização de discussões como recurso didático e os alunos registram ou apenas ouvem as informações transmitidas. Como não há uma metodologia de ensino para orientar o desenvolvimento do conteúdo, a participação nas aulas é pequena, quando existe.

Diante disso, podemos refletir sobre a contribuição de Pierre Monbeig em “O Papel e Valor do ensino da Geografia e de sua Pesquisa”¹³. Para o autor, ensinar Geografia deve estimular a participação, o debate, a compreensão da realidade, tanto por parte dos alunos, quanto dos professores, ou seja, as práticas propedêuticas, como aulas expositivas, ou as práticas tecnicistas devem ser evitadas.

Além de considerar o processo de aprendizagem, o geógrafo francês ainda sugere uma forma de abordar o conteúdo geográfico, levando-se em consideração procedimentos que fazem parte do suporte teórico metodológico da disciplina. Propõe, embora tivesse escrito na década de 1950, o que se assemelharia hoje a uma sequência didática.

A metodologia de Pierre Monbeig sugere que, a partir de um fato geográfico, haja o seu aprofundamento, pensando na complexidade do tema. Isso resultaria uma nova questão que iria favorecer a participação dos estudantes, tanto pela pesquisa que poderiam fazer para entender o que se estava estudando, quanto pela organização e apresentação do estudo, considerando seu grau de escolarização¹⁴.

O autor contemplou exemplos da Geografia Humana e Física para evidenciar como essas áreas da Geografia poderiam abordar suas temáticas no ensino e como poderiam ser desenvolvidas no processo de aprendizagem, demonstrando de que maneira essa abordagem era importante, dada as condições do território brasileiro, adiantando-se à abordagem estadunidense de sustentabilidade e preservação ambiental.

13 Monbeig, 1956.

14 Miranda, 2012.

Dessa forma, pensar a relação sociedade e natureza em um país tropical contribuiria para a formação dos professores no sentido de valorizar as potencialidades ambientais e, especialmente, a preservação ambiental¹⁵.

A participação dos estudantes adolescentes nas dinâmicas das aulas faria surgir mudanças na concepção de escola, propondo que ela fosse considerada como um local onde se pensasse formas de um conhecimento de qualidade ao invés de um conhecimento em quantidade, significando uma crítica à abordagem escolar que apenas transmite informações.

Essa metodologia inspirada em Pierre Monbeig levou-nos a reflexões sobre a concepção de escola e de sociedade que orienta as reformas, não só educacionais, mas também as de pensamento, frente à intensa especialização do conhecimento¹⁶.

As reformas educacionais que o Brasil promoveu a partir da década de 1990 receberam influência das propostas curriculares da Espanha país que, por sua vez, vinha, desde a década de 1970, implementando as propostas curriculares da UNESCO.

A Geografia brasileira, então, toma contato com a produção bibliográfica de Horácio Capel¹⁷ abrindo espaço para debater outras questões, que não só aquelas representantes de um enfoque econômico. O geógrafo espanhol contribuiu com as discussões sobre a Base curricular espanhola, sugerindo conteúdos que pudessem compor o ensino de Geografia na Espanha¹⁸, e exerceu influência, a partir de suas pesquisas, sobre inúmeros pesquisadores brasileiros que dialogam com seu trabalho.

As reformas educacionais que se implantaram na educação brasileira, em governos administrativos populares, solicitavam uma Geografia que dialogasse para além de seu conhecimento científico com a escola, com a realidade da comunidade escolar, favorecendo a utilização de metodologias de ensino que evidenciassem a importância do conhecimento didático nas práticas escolares¹⁹. No entanto, o recurso mais utilizado continuava sendo a aula expositiva.

15 Conti, 2002.

16 Morin, 2010.

17 Capel, 2004, 2010, 2013.

18 Capel, 1984.

19 González, 1999.

Embora possa parecer que o conhecimento didático faça parte da formação dos professores, é fato que no Brasil houve um prejuízo pela adoção da didática tecnicista²⁰; concepção que influenciou o sistema de ensino brasileiro a partir da década de 1960 e atingiu o ensino de Geografia, caracterizando, ainda, suas práticas didáticas²¹.

Além disso, as medidas tomadas em torno da pandemia de Covid-19 evidenciaram a importância das tecnologias digitais da informação e comunicação – TDICs – no processo de aprendizagem. Essa situação retomou questões sobre a importância em se definir uma política efetiva de utilização desses recursos nas escolas brasileiras. Ademais, a tecnologia é uma linguagem utilizada pelos estudantes adolescentes, então, seria impossível pensar numa metodologia de ensino de Geografia sem o domínio dessa ferramenta²².

A preocupação com metodologias de ensino para estudantes adolescentes evidenciou outras possibilidades de se ensinar Geografia e apontou a necessidade de se aproximar das produções geográficas e das produções que permitissem elaborar técnicas de aprendizagem para se buscar superar as persistentes práticas de exposição de informações nas aulas, bem como seminários, debates, “trabalhos” e provas como únicos recursos utilizados nas avaliações classificatórias.

Desse modo, a concepção de escola se alteraria também, pois passaria a abrigar um local com uma dinâmica de participação democrática, de metodologias de ensino que considerassem o conhecimento trazido pelo aluno, a sua experiência externa, a investigação e a identificação do amadurecimento intelectual desse estudante. Ou seja, a escola se tornaria um ambiente mais estimulante à participação dos adolescentes.

A dinâmica da sociedade, a influência das metodologias de ensino e as teorias socioconstrutivistas contribuíram para pensar a realidade do estudante adolescente, seu trabalho, a consideração da cultura que ele acaba gerando nos espaços de vivência.

20 Principal preocupação é a transmissão de informações.

21 Lima, 2020.

22 Castells, 2002.

A partir da metodologia de Pierre Monbeig, sugerindo uma “sequência didática” na Geografia, e dos ensinamentos de Reuven Feuerstein, ao apontar a importância dos professores na mediação da aprendizagem e do conhecimento, identificamos em Batista (2021), com base na experiência do Grupo de Genebra, uma proposta de sequência didática, baseada na linguagem, que contribui com essa discussão.

Quando os professores se responsabilizam por uma aprendizagem mediada e se aprofundam nos procedimentos de levantamento da realidade dos alunos adolescentes, querendo saber sobre o meio em que eles vivem, o que pensam a respeito de diversas questões, e têm uma compreensão sobre sua cultura, contribuem para se pensar uma metodologia de ensino de Geografia voltada a esses estudantes adolescentes. Esse procedimento de levantamento sobre o conhecimento prévio dos alunos, inclusive acerca do tema estudado na Geografia, deve ser feito em quantos módulos forem necessários para o processo de aprendizagem²³. Então, o uso de um roteiro, previamente organizado, pode gerar um movimento de inclusão nos debates deflagrados em sala de aula e/ou orientar a pesquisa dos temas estudados.

Com a preocupação em mostrar algumas possibilidades metodológicas para o ensino de Geografia ou para uma concepção de aprendizagem, envolvendo experiências democráticas na sala de aula e na escola, propondo maior participação dos estudantes adolescentes, Monbeig e Feuerstein apresentam metodologias que não envolvem apenas recursos didáticos que destacam as habilidades dos alunos, mas procedimentos que consideram sua participação, sua aprendizagem conceitual, seu conhecimento cultural.

O processo de aprendizagem envolvendo alunos adolescentes concentra-se em aulas expositivas, entretanto, as metodologias utilizadas e a sequência didática utilizada podem contribuir para que o aluno produza algo, ou seja, pesquise, escreva, reflita, reescreva sobre o conhecimento que está aprendendo e, assim, consiga

23 Grupo de Genebra - Grupo GRAFE - Grupo Romando de Análise do Francês Ensinado, vinculado à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Genebra, Suíça.

demonstrar didaticamente sua compreensão sobre o que está estudando.

A organização do sistema de ensino brasileiro não tem como característica principal a continuidade no processo de implementação de reformas educacionais. Devido à alternância de governos administrativos, em todas as esferas (municipal, estadual, federal e distrital), a implementação de propostas curriculares sofre interrupções²⁴, causando, com isso, mudanças na organização do ensino escolar, nas nomenclaturas dos níveis de ensino, nos objetivos pedagógicos e didáticos, nas orientações quanto às metodologias de ensino, na fundamentação teórica, na participação de professores, alunos, administração escolar, pedagogos, dentre outras.

As propostas curriculares implementadas entre a década de 1980 e o ano de 2017 demonstram essa alternância das propostas curriculares²⁵, contudo, isso ocorre desde a década de 1950, com as reformas educacionais e proposições curriculares sugeridas por órgãos supranacionais como a UNESCO²⁶.

Há uma contribuição para o ensino da Geografia de autores que partiram de suas experiências e dialogaram com o conhecimento geográfico²⁷, numa perspectiva interdisciplinar e transversal, dialogando com problemas das cidades, da educação, de moradia, de questões da sociedade que atingem a comunidade escolar. É a perspectiva de um ensino de Geografia que dialoga com o conhecimento geográfico, no sentido de apropriar-se, na aprendizagem, dos conceitos da Geografia²⁸.

Durante a leitura realizada das propostas curriculares e da produção de recursos didáticos, bem como da avaliação que fizemos dos debates em torno das metodologias do ensino da Geografia e da produção de recursos, notamos como todo esse material estava referenciado pelas orientações da UNESCO. Por isso, identificamos que tais questões eram históricas quanto ao seu enfoque: centravam-se nos anos iniciais e pouco apareciam nos anos finais da Educação Fundamental e no Ensino Médio.

24 Lima, 2020.

25 Lima, 2020.

26 Bossoni, Lima, 2023.

27 Miranda, 2019.

28 Batista, 2021.

Na Geografia, percebe-se a repetição das propostas curriculares e do uso de recursos didáticos dos anos iniciais da Educação Fundamental nos anos finais da Educação Fundamental e no Ensino médio, com destaque para procedimentos da alfabetização cartográfica²⁹.

O que vamos discutir no texto é uma fundamentação possível de metodologias de ensino, baseadas na Geografia e em áreas que podem contribuir para uma aprendizagem democrática e, dessa forma, possibilitar a formação e a aprendizagem de alunos adolescentes.

Essa busca por metodologias de ensino para a Geografia tem, frente à recente aprovação da Base Nacional Curricular Comum, a BNCC, e de propostas curriculares para o Novo Ensino Médio, NEM, a pretensão de contribuir para as discussões atuais em torno do embate entre a formação intelectual, preocupação maior de educadores, e o atendimento ao mundo do trabalho, intenção de organizações não governamentais e fundações ligadas ao empresariado brasileiro e internacional³⁰.

Na conjuntura atual das reformas educacionais, a organização do Ensino Médio aprovou propostas que pretendem preparar os alunos do Ensino Médio para o mundo do trabalho, sem destaque para sua formação intelectual.

Políticas Educacionais da UNESCO – orientações para os anos iniciais

Ao longo das décadas de 1980-1990, tornou-se quase consensual a hipótese sobre o estreitamento das opções de políticas públicas de orientação nacional determinado pelos processos de globalização. Esses processos estariam sustentados pelo ritmo geométrico de crescimento das transações internacionais, com integração de mercados financeiro e comercial, e emergência de novos atores na cena interessados em políticas macroeconômicas de controle dos gastos públicos e focalização dos programas de proteção social (Costa, 2002, p. 14).

29 Lima, 2020.

30 Todos pela Educação; Fundação Lemann, dentre outras.

Ao falar sobre a educação (políticas setoriais) ligada às políticas macroeconômicas³¹, especificamente em relação ao ensino de geografia³², a concentração de recursos didáticos nos anos iniciais da Educação Fundamental I se deu em decorrência das políticas setoriais financiadas pelo Banco Mundial, sugeridas pela UNESCO: a formação de professores e a produção de recursos didáticos nos anos iniciais da Educação Fundamental. Desde então, o sistema nacional de ensino investe nesses segmentos.

A dinâmica de implementação das reformas educacionais, seguindo as orientações da UNESCO, dá uma atenção maior aos anos iniciais da Educação Infantil, como já foi apontado, em termos de capacitação dos professores, e produção de recursos didáticos a longo prazo.

Há um estímulo maior dessas políticas nesses anos iniciais³³ e um refluxo, com a retirada das capacitações e produções didáticas, nas séries finais da Educação Fundamental e no Ensino Médio. Via de regra, as capacitações para essas esferas do ensino se resumem a poucas palestras, diferente dos anos iniciais que recebem capacitações mais completas, com palestras também, mas outras atividades como oficinas, cursos, *lives*, dentre outras.

Essa concentração de ações educacionais na Educação Básica brasileira, nos anos iniciais, deveu-se às políticas supranacionais, sugeridas pela UNESCO, e que eram condições impostas nos contratos de empréstimos feitos pelo Brasil junto ao Banco Mundial, para investimentos no setor econômico.

Desencadeadas a partir da Segunda Guerra Mundial com vistas a orientar políticas sociais em países capitalistas subdesenvolvidos, no Brasil, tais políticas supranacionais chegaram com convênios assinados na década de 1950 para setores da agricultura que culminaram na implementação da mecanização em áreas rurais. Esse processo ficou conhecido na década de 1970 como “revolução verde”³⁴. Além de se tornar signatário desses convênios na agricultura, tornou-se signatário também das políticas educacionais.

31 Costa, 2002.

32 Bossoni e Lima, 2023.

33 Nunes, Corsino, Didonet, 2011

34 Silva, 1982; Nogueira, 1999.

No caso do Brasil, as orientações pedagógicas e didáticas para os anos iniciais privilegiaram um enfoque referenciado pela Educação Geográfica, destacando temáticas ambientais e sociais e habilidades ligadas à Cartografia Escolar para representação do espaço geográfico, dando destaque para mapas mentais e questões do cotidiano dos alunos. Segundo Bossoni e Lima (2023):

[...] publica-se o documento intitulado de “Manual da UNESCO para o Ensino da Geografia”, em conjunto com uma campanha mundial de alfabetização. Tal documento foi produzido no âmbito do “Projeto amplo relativo à apreciação mútua dos valores culturais do Oriente e do Ocidente” com o intuito de propor orientações para as séries iniciais, uma vez que uma das preocupações era a alfabetização. Primeiramente, destacamos o fato de que o documento publicado em 1965, obteve uma tradução para a língua portuguesa (de Portugal), somente em 1978 (Bossoni e Lima, 2023, p. 19).

Todas as orientações de implementação das propostas curriculares tinham esse ponto de partida: os anos iniciais da Educação Fundamental. A Educação Fundamental I é formada pelos cinco primeiros anos de escolaridade e seus conteúdos representam o enfoque da Educação Geográfica³⁵. De modo geral, a Educação Geográfica sempre esteve conectada aos debates mais gerais da sociedade, ao mesmo tempo em que atua nos anos iniciais da escolarização regular ou em alfabetização. Sugere incorporar informações físicas e humanas, promovendo uma leitura ambiental; aborda conceitos e desenvolve habilidades, de modo a desenvolver uma leitura crítica de mundo, de atitudes em relação as condições humanas e aos impactos ambientais (Graves e Stoltman, 2015).

Já nos últimos quatro anos da Educação Fundamental II e no Ensino Médio, os conteúdos caracterizam enfoques entre a relação Sociedade e Natureza, demonstrando a influência da Geografia Francesa. Isso foi mantido na atual proposta curricular da Base Nacional Comum Curricular – BNCC³⁶.

35 Segundo a União Geográfica Internacional – UGI –, a educação geográfica surge como política educacional para questões envolvendo os direitos humanos.

36 Brasil, 2018.

As metodologias de ensino sugeridas em várias atividades didáticas para o ensino de Geografia, dentre elas as atividades propostas pela Cartografia Escolar, respondiam às dinâmicas dos anos iniciais, utilizando-se de metodologias para alfabetizar cartograficamente, como mapas mentais, estudos do meio, todavia, conforme avançam os anos, essas metodologias deixam de fazer sentido para os estudantes adolescentes, pois não derivam práticas que envolvam o seu amadurecimento intelectual.

Uma metodologia para o ensino de Geografia: a contribuição de Pierre Monbeig

O texto “O Papel e Valor do Ensino da Geografia e de sua Pesquisa³⁷”, um clássico³⁸ e um ponto de partida, mostrou-nos uma possível proposta de Metodologia de ensino que efetivamente relacionava temáticas da Geografia, seus procedimentos de pesquisa e o processo de aprendizagem.

Esse trabalho de Monbeig resultou de sua experiência na Universidade de São Paulo, a partir de 1934³⁹, quando compôs, com outros professores, a “Missão Francesa⁴⁰”, e presenciou movimentos de organização do sistema de ensino paulista e brasileiro, contribuindo inclusive para a formação das Ciências Humanas no Brasil⁴¹.

Até a criação da Universidade de São Paulo, a Geografia era ensinada por advogados, engenheiros e médicos que gostavam de “pedras” e baseavam-se nos manuais de Geografia escritos na Europa, cujo conteúdo era formado por listas de fatos geográficos sobre o continente americano⁴².

Em seu texto, Pierre Monbeig já apontava alguns problemas que precisavam ser tratados pela Geografia no sentido de melhorar seu ensino. Dentre eles, a memorização de fatos mensuráveis,

37 Monbeig, 1956.

38 A leitura de textos clássicos nos auxiliam a avaliar o avanço das temáticas que estamos estudando.

39 Ano de criação da Universidade de São Paulo.

40 Grupo formado por professores franceses que fundaram a Universidade de São Paulo, em 1934.

41 Prado Jr, 1933.

42 Monbeig, 1956.

herança das avaliações realizadas a partir desses manuais de Geografia europeus, mas que continuam influenciando o ensino da disciplina no Brasil⁴³. Segundo Miranda, o geógrafo francês “Estabeleceu uma posição crítica em relação ao uso excessivo de memorização no ensino de Geografia, não ignorando a relevância das funções da memória nos processos de ensino e aprendizagem”⁴⁴.

Para Monbeig, “É erro comum e persistente pretender tomar e ensinar fatos geográficos isolados e atomizados”⁴⁵. Por isso, o autor apresenta alguns exemplos, evidenciando como deveria ser ensinado um tema geográfico: “[...] o geógrafo procurará o conjunto dos fenômenos [...] os laços que os unem e fazem dele um todo vivo”⁴⁶.

Signatário das discussões de seu tempo e que ainda são atuais, para sugerir uma possibilidade de Metodologia para o ensino de Geografia, o geógrafo francês definiu, mesmo que “de modo sintético[,] uma concepção de escola e uma determinada concepção de currículo na qual ocupa lugar central o conhecimento e sua relação com o desenvolvimento do ser humano”⁴⁷.

A educação brasileira presenciou intenso debate entre as décadas de 1930 e 1960, quanto à organização do sistema de ensino que, por sua vez, originou-se de discussões relacionadas ao modelo econômico que o Brasil deveria adotar.

Pierre Monbeig presenciou essa conjuntura e não só contribuiu para a formulação de uma Geografia Humana brasileira, como também contribuiu para a reflexão em torno do ensino da Geografia no Brasil.

A clareza com que pensava a conexão entre o pensamento geográfico e a formação do professor levou-a a adotar:

[...] uma posição radical em prol de uma didática para o ensino de Geografia cuja centralidade estaria relacionada ao processo da aprendizagem e não apenas ao conteúdo a ser ensinado. E isto por si só também é muito atual, já que vivemos um momento em que a questão do desenvolvimento e da aprendizagem no

43 Monbeig, 1956.

44 Miranda, 2012, p. 53.

45 Monbeig, 1956, p.9.

46 Monbeig, 1956, p.9.

47 Miranda, 2012, p.54.

debate educacional persiste, inclusive devido à contribuição dos avanços da psicologia, da neurociência, da ciência da informação e das ciências tecnológicas (Miranda, 2012, p. 55).

Embora apresentasse, por meio dos exemplos que utilizou, como dar sentido aos fatos geográficos, falando numa compreensão complexa do conteúdo estudado, mencionando aspectos que poderiam constar no roteiro desses estudos, como localização, aspectos físicos e humanos, dependendo da temática; ou aspectos econômicos, políticos e sociais, com maior ou menor profundidade, dependendo do tema; ou, ainda, aspectos culturais, naturais e ambientais, o autor compreende o papel na formação intelectual dos alunos e a importância que tem a abordagem dos conceitos para sua formação.

Essa abordagem pode ser teórica e pode resultar em recursos didáticos, favorecendo a participação dos alunos nas dinâmicas de debates, porque estimula a pesquisa sobre o tema estudado e promove aquilo que hoje se conhece como sequência didática, do mesmo tema ou temas que derivam do que foi estudado. A orientação didática de Pierre Monbeig pressupõe um fluxo aberto que se retroalimenta.

As contribuições de L. Vygotsky e Reuven Feuerstein para pensar uma metodologia em Pierre Monbeig

As poucas experiências democráticas de escola, as tentativas em se adotar metodologias de ensino em políticas educacionais que propunham reformas pedagógicas e curriculares, as reformas educacionais que aconteceram durante as décadas de 1980, 1990 e 2000 no Brasil contribuíram para o diálogo com autores como Lev Vygotsky que pensavam a relação da escola com a sociedade a partir de uma construção social e histórica.

A influência de Vygotsky na educação brasileira foi mais notada na reforma educacional realizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo, no final da década de 1980, quando uma administração de cunho popular assumiu a gestão da maior cidade da América Latina. Com problemas de moradia, saneamento bási-

co, educação, saúde e meio ambiente, era de fundamental importância implementar uma proposta curricular no município que transformasse a escola numa experiência receptiva aos alunos e sua realidade.

A proposta curricular da Prefeitura Municipal de São Paulo, implementada em 1989, considerou como ponto de partida a Proposta Curricular da CENP, feita pelo Estado de São Paulo, implementada anteriormente, em 1986; e foi influenciada pela Proposta Curricular da Espanha, que retomou e aprofundou a influência da Geografia estadunidense⁴⁸.

Como era uma administração municipal preocupada com a população, principalmente aquela que utilizava as escolas públicas municipais, formada por segmentos mais pobres da população, considerava aspectos, segundo Miranda⁴⁹, que já se apresentavam também na obra de Monbeig:

do processo de desenvolvimento do ser humano, quando exige que os professores ensinem a nossos filhos e filhas os conhecimentos em geral, mas também propiciem o desenvolvimento de suas faculdades intelectuais, determinando assim uma importante finalidade da escola, que interessa muito pensar atualmente, que é o papel da escola para também apoiar o desenvolvimento das faculdades intelectuais, dentre as quais destacamos a iniciação da criança e do adolescente no sistema de conceitos, conforme encontramos em Vygotsky (Miranda, 2012, p. 54).

Segundo Miranda (2012), Vygotsky já tinha escrito sobre a iniciação da criança e do adolescente no sistema de conceitos bem antes de Monbeig, como pode-se observar:

O desenvolvimento dos conceitos científicos na idade escolar é, antes de tudo, uma questão prática de imensa importância – talvez até primordial – do ponto de vista das tarefas que a escola tem diante de si quando inicia a criança no sistema de conceitos científicos. Por outro lado, o que sabemos sobre esta questão impressiona pela pobreza. É igualmente grande a importância

48 Lima, 2020.

49 Miranda, 2012.

teórica dessa questão, uma vez que o desenvolvimento dos conceitos científicos –autênticos, indiscutíveis, verdadeiros – não pode deixar de revelar no processo investigatório as leis mais profundas e essenciais de qualquer processo de formação de conceitos em geral (Vygotsky, 2009, p. 54).

A leitura de Vygotsky fundamentou as etapas apontadas por Monbeig para ensinar Geografia, visto que o geógrafo, ao sugerir possibilidades de abordagem das temáticas geográficas, evidenciava “compreender o potencial cognitivo humano e a natureza dos processos operatórios nele envolvidos”⁵⁰.

Pierre Monbeig alertava para que os professores não considerassem a criança e o adolescente, seus alunos, como geógrafos em miniatura, e sim levassem em consideração o processo de desenvolvimento de crianças e adolescentes, orientando que deveriam ser relacionados às etapas de escolarização⁵¹.

E quanto a ensinar geografia para os adolescentes, ele apontava que:

Para evitar a monotonia e, aproveitando o crescente amadurecimento intelectual dos alunos, os professores apresentarão os documentos mais complexos e procurarão obter observações cada vez mais agudas. [...] Não só à faculdade de observação aproveita o ensino da geografia, mas também ao espírito crítico, pois o jovem interrogado sobre uma carta ou uma fotografia é obrigado a escolher entre o essencial e o secundário. Aprende assim a raciocinar com método e exercitar-se na escolha dos dados apresentados à sua observação. Ao mesmo tempo sua mente habitua-se a reconhecer as relações entre os fatos (Monbeig, 1956, p. 17).

Ao final do que sugeria como metodologia, Monbeig⁵² não se resumia a concluir o tema estudado, mas apontava que a conclusão deveria subsidiar “escolhas”; o que movia todo o processo de aprendizagem era o fato de que, ao final, os alunos podiam fazer a melhor escolha frente às alternativas que lhes eram apresentadas

50 Miranda, 2012, p.55.

51 Miranda, 2012.

52 Monbeig, 1956, 26.

nesta sociedade cheia de informações. O processo de aprendizagem sugeria a construção de alternativas a partir das temáticas estudadas que permitisse ao estudante realizar a melhor “escolha”.

A identificação de uma metodologia no texto de Pierre Monbeig foi uma possibilidade encontrada para ensinar Geografia, mas era necessário conectar essa metodologia às demais metodologias do ensino, que considerassem o desenvolvimento cognitivo e a formação humana.

Foi com essa orientação que identificamos, na produção de Reuven Feuerstein⁵³, a aprendizagem mediada, ou seja, a possibilidade de conexão com a metodologia de ensino de Pierre Monbeig. Para a aprendizagem, Feuerstein afirma que há a necessidade do estabelecimento de uma relação de confiança entre o mediador (o professor) e o mediado (o aluno).

Essa mediação pressupõe, dentre vários procedimentos, levantamento de informações sobre a realidade dos alunos. Da mesma forma, para sistematizar e organizar esse processo, há a necessidade de sequências didáticas.

É fundamental que os professores saibam relacionar o desenvolvimento cognitivo à escolarização e que tenham domínio sobre o conhecimento que ensinam – neste caso a Geografia –, pois os procedimentos sugeridos pelos dois autores, Monbeig e Feuerstein, são “abertos” no sentido de permitir que sejam utilizados em todos os níveis da escolarização.

Portanto, o que dará significado ao “fato geográfico” será todo o “complexo geográfico” e as etapas de investigação sobre o tema estudado. No texto de Monbeig (1956), há algumas sugestões de como este procedimento de estudos pode ser desenvolvido:

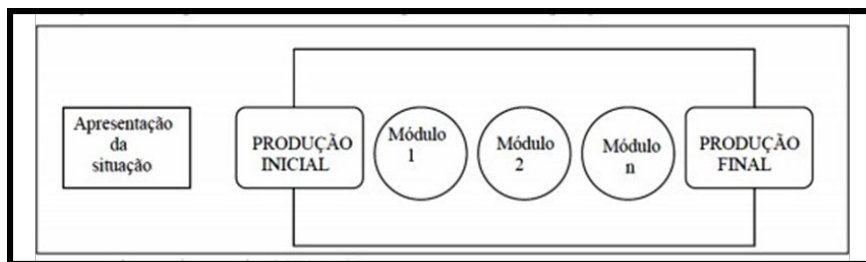
[...] o que é o problema das secas ou a questão do esgotamento dos solos, pois o ensino de geografia física e o da geografia do Brasil darão ao professor a oportunidade de discuti-los. As aulas de geografia humana serão outras tantas ocasiões para facilitar o conhecimento dos problemas de imigração, de colonização, de dispersão ou de agrupamentos de populações. Serão conhecidos na aula de geografia todos os tipos humanos

53 Feuerstein, R; Feuerstein, R. S.; Falik, 2014.

do Brasil, não como temas literários, mas como seres vivos em meios naturais definidos, representando papéis definidos na vida social do país, exercendo atividades econômicas diversas na economia nacional [...]. Certamente não se trata dessa caricatura de geografia econômica que consistia em enumerar os países e seus produtos, classificando estes por ordem de grandeza [...]. Referimo-nos a uma geografia econômica explicativa que, estreitamente ligada à realidade, indica problemas e tendências (Monbeig, 1956, p. 19).

Buscando uma sequência didática que melhor respondesse às concepções de desenvolvimento cognitivo e aprendizagem mediada, encontramos um esquema da estrutura de sequência didática por gênero discursivo, sugerida pelo Grupo de Genebra⁵⁴ (Figura 1) em Batista⁵⁵:

Figura 1 - Esquema da estrutura de Sequência Didática por gênero discursivo textual.



Fonte: Dolz; Noverraz; Schneuwly, 2004, p. 83.

Essa sequência didática permitia levantar o conhecimento do aluno sobre o tema estudado na produção inicial. A informação levantada na produção inicial é organizada no Módulo 1, 2 e n, com os conteúdos que deverão ser ensinados; e a conclusão final será a mesma pergunta da produção inicial, buscando identificar o que aprendeu nesse processo. A avaliação permite que os estudantes percebam seu desempenho no processo de aprendizagem.

54 “[...]sequência didática é um conjunto de atividades escolares organizadas de uma maneira sistemática em torno de um gênero oral ou escrito” (Dolz; Noverraz; Schneuwly, 2004, p. 82).

55 Batista, 2021, p. 101.

Compreensão sobre a sociedade atual, a cultura e a tecnologia da informação

A compreensão que tivemos do processo de aprendizagem, com base na mediação, considerando uma abordagem histórica e social do desenvolvimento cognitivo, com foco na aprendizagem do aluno adolescente, e a metodologia sugerida por Pierre Monbeig envolveram pensar a sociedade, a cultura e a tecnologia.

É fundamental pensar a cultura, porque o principal interesse é o processo de aprendizagem dos estudantes adolescentes.

Pensar o processo de formação dos alunos, pensá-los como cidadãos capazes de avaliar as transformações que acontecem na paisagem do espaço geográfico em que vivem, envolveu considerar a cultura na perspectiva de Morin:

A cultura é constituída pelo conjunto de saberes, fazeres, regras, normas, proibições, estratégias, crenças, idéias, valores, mitos, que se transmite de geração em geração, se reproduz em cada indivíduo, controla a existência da sociedade mantém a complexidade psicológica e social. Não há sociedade humana, arcaica ou moderna, desprovida de cultura, mas cada cultura é singular. Assim, sempre existe a cultura nas culturas, mas a cultura existe apenas por meio das culturas (Morin, 2000, p. 56).

Edgard Morin, antropólogo, sociólogo e filósofo francês, desempenhou importante papel nas reformas educacionais da França. Refletindo sobre o processo, afirmou que “repensar a reforma” envolvia “reformular o pensamento”. O autor contestava a especialização que havia se apropriado da ciência de modo geral e trazia como pressuposto para orientar as reformas francesas⁵⁶ de que seria melhor “a cabeça bem-feita” do que cheia.

Nosso diálogo com Morin (2002) ampliou nossa concepção de ensino, porque, nessa abordagem de pensar uma metodologia para adolescentes, fez-se necessário apropriarmos-nos também a respeito da Cultura, para poder compreendermos o mundo atual e seus reflexos no comportamento dos estudantes adolescentes, e da Tec-

56 Morin, 2010.

nologia, pelas modificações que imprimiu na sociedade, principalmente no comportamento dos jovens.

Em se tratando da Geografia, a concepção de Paul Claval⁵⁷ sobre Cultura se dá na relação da sociedade com a natureza, interessando-se, na atualidade, em compreender o comportamento social dos jovens franceses, dos novos espaços franceses, em que se agregam jovens, filhos de uma população que, em decorrência da pobreza, migrou de países africanos, colonizados pela França, para a França. Essa relação tem gerado conflitos em decorrência da resistência do governo francês em reconhecer muitos jovens, filhos de imigrantes, nascidos na França, como franceses.

Apesar da possibilidade de inúmeras leituras, optamos pela compreensão da importância que a tecnologia tem na vida dos jovens, já que é uma linguagem que se incorporou à vida diária deles, ao seu cotidiano.

Neste sentido, buscamos a contribuição de Manuel Castells para entender a importância da Tecnologia da Informação que, segundo o autor, move a formação da sociedade em rede e amplia essa revolução para além da tecnologia, abrangendo aspectos socioculturais, na redefinição das relações humanas e das estruturas de poder⁵⁸.

Desta forma, pensamos que sugerir uma metodologia de ensino para alunos adolescentes envolveria pensá-los do ponto de vista da sociedade, da cultura e da tecnologia e elegemos, então, autores que discorriam sobre a modificação das formas de pensar para compreender como ocorre a formação do desenvolvimento humano nos adolescentes. Isso tudo de forma ampla, usada pela educação, mas sempre em diálogo com possibilidades para um ensino por meio de metodologias que envolvam a Geografia e seu conhecimento, sem deixar de lado a perspectiva de uma escola democrática que se conecte e conecte os estudantes à compreensão da vida social.

57 Claval, 2001.

58 Castells, 2002; 2015.

Considerações finais

A concentração de textos e recursos didáticos voltados ao ensino de Geografia nos anos iniciais da Educação Fundamental conduziu-nos ao reconhecimento da escassez dessa produção nos anos finais da Educação Fundamental e no Ensino Médio, o que justifica a principal preocupação deste texto: apresentar uma sugestão de metodologia para o ensino de Geografia a estudantes adolescentes.

Evidenciou-se a pertinência de uma metodologia de ensino, considerando o contexto escolar, a realidade do aluno, o conhecimento científico, e os procedimentos adotados para desenvolver a sequência didática.

Uma educação democrática para o universo de estudantes adolescentes deve pensar uma concepção de ciência menos especializada e mais inclusiva das questões culturais, que envolve a vida desses adolescentes e que conceba a tecnologia como parte de sua linguagem, evidenciadas em seu comportamento, expressão e concepção de vida, contribuindo, dessa forma, para a compreensão de questões sociais, culturais, políticas e econômicas na relação que este estudante adolescente estabelece com a sociedade.

Referências bibliográficas

BATISTA, Angélica de Jesus. **Aprendizagem mediada em geografia: o desenvolvimento e a formação de conceitos em adolescentes**. 2021, p. 201, Dissertação, Programa de pós-graduação em geografia humana, Faculdade de Filosofia, letras e ciências humanas - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

BOSSONI, C. O.; LIMA, M. G. Influências estrangeiras sobre o ensino brasileiro da geografia: um percurso histórico de correntes educacionais. **Revista Geoingá**, Maringá/PR, vol. 15, nº 2, p. 164-186, 2023. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Geoinga/article/view/65861/751375155843>. Acesso em: 21 fev. 2024.

BRASIL. **Lei no 9.394**, de 20 de dezembro de 1996. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 dez. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9394.htm. Acesso em: 08 mar. 2024.

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. Brasília: MEC, 2018. Disponível em: <http://basenacionalcomum.mec.gov.br/>. Acesso em: 10 mar. 2024.

CAPEL, Horacio; LUIS, Alberto; URTEAGA, Luis. La Geografía ante la Reforma Educativa. **Geocrítica**, nº 53, Set. 1984.

CAPEL, Horacio . **Filosofia e ciência na Geografia contemporânea**. Maringá: Editora Massoni, 2004.

CAPEL, Horacio . **Geografia Contemporânea: ciência e filosofia**. Maringá, EDUEM, 2010.

CAPEL, Horacio . **Ruptura e continuidade no pensamento geográfico**. Maringá, EDUEM, 2013.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 6.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CASTELLS. Manuel. A comunicação em rede está revitalizando a democracia. **Fronteiras**, 2015. Disponível em: <https://www.fronteiras.com/leia/exibir/manuel-castells-a-comunicacao-em-rede-esta-revitalizando-a-democracia>. Acessado em: 10 mar. 2024.

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. Florianópolis: Editora UFSC, 2001.

CONTI, José Bueno. **A Geografia física e as relações sociedade/natureza no mundo tropical**. 2.ed. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2002.

COSTA, N. do R. Política social e ajuste macroeconômico. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.18, p. 13-21, 2002.

DAVIS, Claudia Leme Ferreira. Et al. Os esquecidos anos finais do Ensino Fundamental: políticas públicas e a percepção de seus atores. In: **Reunião anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Educação**, 36, Goiânia, 2013. Anais eletrônicos, Goiânia: ANPED, 2013. Disponível em: <http://www.anped.org.br>. Acesso em: mar. 2024.

DOLZ, J.; NOVERRAZ, M.; SCHNEUWLY, B. Sequências Didáticas para o oral e a escrita: apresentação de um procedimento. In: SCHNEUWLY, B; DOLZ, J. et al. **Gêneros orais e escritos na escola**. trad. Roxane Rojo; Glaís Sales Cordeiro. Campinas, Mercado de Letras, 2004.

FEUERSTEIN, R.; FEUERSTEIN R. S.; FALIK, L. H. **Além da inteligência: aprendizagem mediada e a capacidade de mudança do cérebro**. Petrópolis: Vozes, 2014.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. São Paulo: Paz e Terra, 1985.

FUNDAÇÃO LEMANN. São Paulo. Disponível em: <https://fundacaolemann.org.br/>. Acesso em: 09 mar 2024.

GEOCRÍTICA. Barcelona. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/>. Acesso em: mar. 2024.

GONZALEZ, José M. Souto. **Didáctica de la geografía**. 2.ed. Barcelona: Ediciones del serbal, 1999.

GRAVES, N.; STOLTMAN, J. **The Commission on Geographical Education of the International Geographical Union 1952-2012**. Disponível em: <https://www.igu-cge.org/history/>. Acesso em: 21 nov. 2024.

- LIMA, Maria das Graças de. Uma leitura sobre propostas curriculares de Geografia no Brasil: 1986-2018. *Revista Aracne*, v. XXIV, n° 248, 36 p. 2020. <https://revistes.ub.edu/index.php/aracne/article/view/32713>. Acesso em: 5 fev. 2024.
- MIRANDA, Maria Eliza. A Atualidade de Pierre Monbeig e o Direito de Aprender Geografia. *Revista do departamento de Geografia (USP)*, v. 2012, p. 52-67, 2012.
- MIRANDA, Maria Eliza. *Olhares de jovens geógrafos para o estado, a cidade e a educação*. Curitiba: Appris Editora, 2019.
- MONBEIG, Pierre. O Papel e Valor do ensino da Geografia e de sua Pesquisa. Rio de Janeiro, *Conselho Nacional de Geografia*, 1956. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/54922/mod_resource/content/1/pierre%20monbeig.pdf. Acesso em: fev. 2024.
- MORIN, Edgard. *Os sete saberes necessário à educação do futuro*. São Paulo: Cortez, 2000.
- MORIN, Edgard. *A cabeça bem-feita*. 18ªed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- NOGUEIRA, F. M. G. *Ajuda externa para a educação brasileira: da usaid ao banco mundial*. 1. ed. Cascavel/PR: EDUNIOESTE, 1999.
- NUNES, Maria Fernanda Rezende; CORSINO, Patrícia; DIDONET, Vital. *Educação infantil no Brasil: primeira etapa da educação básica*. Brasília: UNESCO, Ministério da Educação/Secretaria de Educação Básica, Fundação Orsa, 2011. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000214418>. Acesso em: 9 mar. 2024.
- PRADO JR., C. *Evolução política do Brasil: ensaio de interpretação materialista da história brasileira*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1933.
- SILVA, José Graziano da. *A modernização dolorosa: Estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.
- TODOS PELA EDUCAÇÃO. São Paulo. Disponível em: <https://todospelaeducacao.org.br/>. Acesso em: 09 mar. 2024.
- VYGOTSKY, L. S. *A construção do pensamento e da linguagem*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

O ensino de geografia e a formação continuada de professores na educação básica: a rede temática de extensão e pesquisa nós propomos!

Silvia Aparecida de Sousa Fernandes¹
Noemia Ramos Vieira²

Introdução

Uma discussão tem conquistado espaço entre os pesquisadores e professores de Geografia no Brasil nos últimos anos, especialmente após a apresentação da Base Nacional Comum Curricular do Ensino Fundamental e Médio, em 2017 e publicação da versão final em 2018, é a estruturação dos conceitos de pensamento geográfico e do raciocínio espacial. Embora na literatura nacional e internacional esses conceitos tenham sido apresentados já na década de 1990 e aplicados em documentos curriculares em países europeus e anglo-saxões, no Brasil ganham relevo após a publicação da BNCC, em decorrência da importância deste documento na organização curricular em todo o país. A BNCC pode ser considerada o documento curricular oficial do governo brasileiro, que conduziu nos anos seguintes à sua publicação a reestruturação curricular em diferentes unidades da federação.

Autores tem se debruçado sobre o tema com o intuito de evidenciar, caracterizar ou descrever práticas que desenvolvam o raciocínio e o pensamento espacial e, sobretudo, apontar os caminhos teóricos da construção desses conceitos (Cavalcanti, 2010; Cavalcanti, 2017; Castellar, 2019; Almeida, 2019).

1 Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília-SP - [E-mail: sas.fernandes@unesp.br](mailto:sas.fernandes@unesp.br) ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0679-3905>

2 Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília-SP - [E-mail: noemia.ramos@unesp.br](mailto:noemia.ramos@unesp.br) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3565-4018>

Os conceitos de pensamento espacial e raciocínio geográfico são apresentados desde os primeiros anos do ensino fundamental, inclusive em outras áreas do conhecimento. Na área de Ciências, o pensamento espacial é considerado fundamental para que os estudantes possam compreender os fenômenos naturais nos anos iniciais, conforme descrito na unidade temática Terra e Universo (Brasil, 2018, p. 328). Contudo, é na área de Geografia que tais conceitos ganham dimensão central. O documento traz, na área de Geografia a diferenciação entre pensamento espacial e raciocínio geográfico, conceitos que estruturam a organização curricular, juntamente com os conceitos-chave da Geografia.

Para fazer a leitura do mundo em que vivem, com base nas aprendizagens em Geografia, os alunos precisam ser estimulados a pensar espacialmente, desenvolvendo o raciocínio geográfico. O pensamento espacial está associado ao desenvolvimento intelectual que integra conhecimentos não somente da Geografia, mas também de outras áreas (como Matemática, Ciência, Arte e Literatura). Essa interação visa à resolução de problemas que envolvem mudanças de escala, orientação e direção de objetos localizados na superfície terrestre, efeitos de distância, relações hierárquicas, tendências à centralização e à dispersão, efeitos da proximidade e vizinhança etc. O raciocínio geográfico, uma maneira de exercitar o pensamento espacial, aplica determinados princípios [...] para compreender aspectos fundamentais da realidade: a localização e a distribuição dos fatos e fenômenos na superfície terrestre, o ordenamento territorial, as conexões existentes entre componentes físico-naturais e as ações antrópicas (Brasil, 2018, p. 359).

Em seguida, o documento apresenta os princípios do raciocínio geográfico e reafirma o papel da Geografia na educação básica, como área protagonista na formação para a cidadania, por meio do desenvolvimento do pensamento espacial, utilizando para isso, o raciocínio geográfico.

Essa é a grande contribuição da Geografia aos alunos da Educação Básica: desenvolver o pensamento espacial, estimulando o raciocínio geográfico para representar e interpretar o mundo em permanente transformação e relacionando componentes

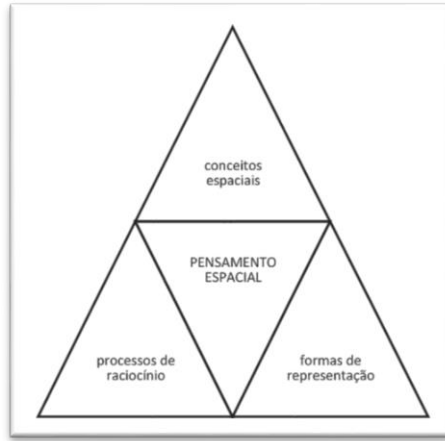
da sociedade e da natureza. Para tanto, é necessário assegurar a apropriação de conceitos para o domínio do conhecimento fatural (com destaque para os acontecimentos que podem ser observados e localizados no tempo e no espaço) e para o exercício da cidadania (Brasil, 2018, p. 360).

Concordamos com tal objetivo da área de Geografia e com a argumentação de que o ensino deve-se dar por meio de conceitos geográficos. Espaço geográfico, lugar, região, natureza, paisagem, território. Tal proposição referenda o debate na área de ensino de Geografia que se realiza desde os anos 1980, como sintetiza Cavalcanti (2011). A formação de conceitos geográficos no ensino deve corresponder a ensinar um modo de pensar geográfico, um olhar geográfico, um raciocínio geográfico. “Sendo assim, ensinar Geografia é ensinar, por meio de temas e conteúdos (fatos, fenômenos, informações), um modo de pensar geograficamente/espacialmente o mundo, o que requer desenvolver, ao longo dos anos do ensino fundamental, um pensamento conceitual” (Cavalcanti, 2011, p. 7).

Se pensamento espacial e raciocínio geográfico não novos no debate sobre ensino de Geografia, por que ganham relevância após a publicação da BNCC? Straforini (2018) sugere como grande mudança o papel da Base Nacional Comum Curricular na proposição de um novo caminho teórico-metodológico para o ensino de Geografia, em que o pensamento geográfico e a construção do raciocínio espacial ganham centralidade. O autor destaca a importância de diferenciarmos o pensamento espacial e o pensamento geográfico como caminho teórico-metodológico para as pesquisas em ensino de Geografia.

Segundo Straforini (2018), no Brasil, este debate ganha notoriedade após a aprovação da BNCC, em 2017, que traz na fundamentação da área de Geografia para o Ensino Fundamental essa discussão, pautada na definição apresentada pelo National Research Council (NRC), destinado a orientar a discussão sobre o ensino de Geografia nos EUA, publicado em 2006. A figura 1 apresenta como o pensamento espacial seria estruturado com base nessa proposta.

Figura 1 - Pensamento e raciocínio espacial segundo o National Research Council



Fonte: Straforini, 2018, p. 181.

Em outras palavras, embora não sejam conceitos novos, pensamento espacial e raciocínio geográfico ganham destaque no debate teórico no Brasil após 2018, pois está na centralidade do currículo nacional que leva, também, à reformulação dos currículos das unidades da federação, além de ser a mais tempo, referência em outros países europeus e anglo-saxões.

As matrizes teóricas do debate sobre a necessidade diferenciação conceitual de pensamento e raciocínio espacial são resgatadas por Palacios (2018, p. 66):

El pensamiento geográfico corresponde a un conjunto de relaciones sociales y naturales cuyo objetivo persigue que los alumnos integren la información adquirida, básicamente a través de los sentidos, en una estructura de conocimiento que tenga pertinencia para ellos (Amestoy, 2002). Actualmente, en el contexto cultural anglosajón, el concepto desarrollado para definir y profundizar este proceso se denomina Spatial Thinking. Ello implica investigar sobre diversas modalidades y estrategias para desarrollar el pensamiento espacial, desde la perspectiva social, didáctica y curricular.

Concordamos com Straforini (2018) e Palacios (2018) que esses conceitos estruturantes da BNCC são de extrema relevância para

fundamentar o currículo na área de Geografia e conduzir a novos caminhos para o ensino de Geografia na educação básica. Isso porque, ao ser apresentado em documentos curriculares oficiais, leva os professores a buscarem novas formas de realização curricular, buscando correlacionar o que é prescrito à dimensão das escolas em que atuam e ao contexto dos estudantes com que trabalham.

Visando contribuir de forma propositiva ao debate, abordaremos neste artigo o papel do trabalho de campo como estratégia metodológica para a construção do raciocínio geográfico e do pensamento espacial. Ao nosso ver, o trabalho de campo nas aulas na educação básica é uma estratégia crucial para o ensino de Geografia (Fernandes, Monteagudo, Gonçalves, 2016) e para o desenvolvimento do pensamento espacial, pois contribui fundamentalmente para compreender o local e com ele articular os complexos princípios do raciocínio geográfico, tais como ordem, diferenciação, conexão e localização. Isso porque ao reconhecer lugares e dos temas de estudo em campo, problematiza-se da realidade social e conduz o estudante a estabelecer relações entre a teoria, o vivenciado no trabalho de campo, as novas experiências e os problemas identificados.

Como afirma Cavalcanti (2017, p. 198), as abordagens metodológicas não podem limitar-se ao empirismo clássico ou a análise teórica, mas sim oferecer a oportunidade de “[...] ajudar os alunos a formar, pelo pensamento teórico, conceitos amplos que o ajudam a ir mais longe, para além de seu mundo imediato. Trabalhar com as escalas – local e global e suas mediações – requer uma construção intelectual, que permita compreender suas interrelações, e também seus limites.” Investigar o local deve possibilitar ao estudante refletir geograficamente e desenvolver o pensamento espacial.

Entendemos que o conceito de cidadania territorial ou cidadania participativa desde o local (Claudino, 2014; Claudino, Soto, 2019) corrobora com esta construção, por meio de projetos que problematizem e valorizem o ensino do lugar. O lugar, ampliado pela complexidade contemporânea, poderá contribuir para a construção do pensamento espacial, valorizando os sentidos do território em sua dimensão de apropriação, mas também de construção e de identificação comunitária, de participação social. A cidadania territorial é o compromisso ético dos sujeitos sociais na participação e na re-

solução dos problemas da sua comunidade desde a comunidade. A educação geográfica tem particular responsabilidade em promover.

Rede temática de Ensino Pesquisa e Extensão: a inovação na universidade em articulação com as escolas de educação básica

O Projeto “Nós Propomos! tem por objetivo oportunizar o estudo de caso de problemas locais aos estudantes da educação básica, para promover a formação cidadã de jovens estudantes. Numa perspectiva de pesquisa colaborativa, tem se realizado na Unesp de Marília desde 2017, em parceria com escolas da rede estadual paulista de ensino fundamental e médio e com a Universidade de Lisboa.

Este projeto internacional tem se desenvolvido dentro da disciplina de Geografia e mobiliza uma grande quantidade de escolas portuguesas, brasileiras, espanholas e de outros países participantes. Tem como principal objetivo promover efetivamente a cidadania territorial local, numa perspectiva de governança e sustentabilidade. Ele se desenvolve através de parcerias entre escolas, universidades, movimentos sociais e demais associações, sempre estabelecendo cooperações no desenvolvimento educacional. Segue uma linha de pesquisa- problema a partir do que os alunos identificam em seu cotidiano, bairro e cidade, tendo como um dos objetivos a expansão dos “manuais didáticos” que direcionam as aulas de geografia, trazendo uma nova forma de estudos geográficos no qual o estudante se coloca como protagonista de seu campo de pesquisa (Claudino, 2017; Claudino, Soto, 2019).

A metodologia se dá através de estudos de caso em que há a exposição, debate e discussão em torno de determinado tema social, ambiental, geopolítico, delimitado previamente e dentro dos eixos da disciplina de Geografia. Após essa etapa, realiza-se um trabalho de campo para que haja a identificação de questões-problemas a serem investigados pelos estudantes e com isso, a proposição de ações efetivas que venham a auxiliar na solução de alguns dos problemas identificados. A última etapa do projeto é a apresentação das propostas e projetos desenvolvidos pelos estudantes

ao poder público, contribuindo, assim, para o desenvolvimento de uma cidadania participativa, pensando globalmente e agindo localmente (Claudino, 2017).

Em Marília, o Projeto “Nós Propomos!” tem a particularidade de ser realizado em conjunto com projetos de extensão integrados às ações na escola, o que possibilita envolver estudantes bolsistas e voluntários do curso de Ciências Sociais. Essa condicionalidade é de suma importância para que se viabilize, pois permite as condições materiais para a realização dos trabalhos de campo, além de envolver os estudantes da universidade na coleta de dados, preparação das atividades temáticas e visitas às escolas participantes para realização do projeto. Um dos pressupostos da articulação destes três projetos, é promover a discussão sobre o currículo e a didática da Geografia e das Ciências Humanas na educação básica e realizar pesquisa colaborativa que tenha por foco a reflexão sobre o currículo prescrito e práticas inovadoras na educação básica.

Em 2023, em decorrência de um programa de extensão universitária inaugurado na UNESP, pela Pro-reitoria de extensão e Cultura – PROEC, foi possível articular as experiências e pesquisas do Projeto Nós Propomos! Realizadas em Marília e Ourinhos com a criação da “Rede Temática de Extensão Nós Propomos: articulação Unesp e escola para a cidadania”. A rede temática envolve docentes de diferentes campi: Marília, Ourinhos, Presidente Prudente e Rio Claro, além de professores da educação básica das cidades de Gália, Fernão, Martinópolis, Ourinhos, Rio Claro.

Entendemos que esta rede temática proporciona uma articulação entre a universidade e a escola, promovendo diálogo, debate e práticas de formação continuada de professores, em caráter inovador. A rede é financiada pela Pro-reitoria de Extensão e Pesquisa – PROEC, mas envolve a pesquisa, considerando que os docentes da rede coordenam e integram equipes de projetos de pesquisa sobre os temas desenvolvidos com os professores da educação básica. Articula-se, deste modo, pesquisa, extensão e formação contínua de professores, em parceria entre a universidade e as escolas de educação básica.

Na próxima seção, apresentaremos as atividades de formação realizadas na Unesp de Marília.

A rede temática de extensão como possibilidade de formação a docentes e estudantes da educação básica

Nos anos 2017 a 2022 o projeto foi realizado na Escola Estadual Oracina Correa Moraes Rodini, Marília-SP, envolvendo diferentes professores da área de Geografia, estudantes do curso de Ciências Sociais e equipe pedagógica da escola. Os locais e temas de investigação foram se modificando a cada ano, definidos de acordo com as séries envolvidas, os interesses dos professores responsáveis na escola e o currículo estadual. Nos anos de 2021 a 2023 foi realizado na Escola Graciema Baganha Ribeiro, Gália-SP, envolvendo professores de Geografia, Biologia e Língua Portuguesa, em disciplina eletiva do Ensino Médio. Envolveu, também, a pesquisa em nível de pré-iniciação científica, com a participação de estudantes bolsistas no Programa de Iniciação à Pesquisa PIBIC-Ensino Médio.

Um princípio orientador da pesquisa colaborativa é estabelecer o diálogo entre sujeitos envolvidos e coletivamente definir os objetivos, temas e procedimentos do trabalho a ser realizado. Considerando este princípio, o trabalho inicia-se com a sensibilização da equipe escolar, apresentação do projeto e definição locais de investigação e temas de estudo em conjunto com os professores participantes. Para isso são realizadas reuniões de planejamento com a equipe, estudo do currículo para identificar os objetivos de aprendizagem, unidades temáticas e período de realização das atividades junto às turmas participantes. Ao longo dos anos foi possível conhecer o entorno das escolas, identificando os problemas ambientais urbanos, tais como o abastecimento de água, tratamento de efluentes líquidos e resíduos sólidos, identificar áreas de preservação ambiental com uso inadequado e propor políticas e ações de revitalização de áreas de uso coletivo tais como praças e parques nas duas cidades participantes.

Outro tema de investigação realizado nas duas escolas foi a relação cidade-campo e a produção de alimentos na região. Este tema ganhou relevância no projeto nos últimos anos devido ao contexto em que as escolas se inserem. Marília, cidade média do interior do estado de São Paulo, com 240.590 habitantes (IBGE, 2020) é anun-

ciada pelos governos locais como “capital brasileira do alimento”, devido ao número de indústrias alimentícias na cidade. Gália- SP, com 6482 habitantes (IBGE, 2020), tem uma estreita relação com o campo. A escola participante recebe estudantes da zona rural, oriundas de pequenas propriedades, assentamentos da reforma agrária e fazendas do município, pois é a única escola que oferece o Ensino Médio.

Em debate trazido por Monteagudo *et. al.*, no Foro 25 do Geoforo intitulado o meio rural na educação geográfica, uma realidade esquecida e necessária para a formação cidadã³. Concordamos com Monteagudo *et. al.*, realizamos em 2022 e 2023 as atividades do Projeto Nós Propomos! articulando a percepção da comunidade local ao entorno da escola e o tema Assentamentos da Reforma Agrária, por meio do estudo do tema relação cidade-campo e produção de alimentos saudáveis, realizadas nas duas escolas participantes, com a investigação no mesmo território: o Projeto de Assentamento (PA) Luiz Beltrame.

O Assentamento Luiz Beltrame, no município de Gália-SP foi implementado pelo Instituto de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, como Projeto de Assentamento, em 2013, após a organização da luta pela terra pelo Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), iniciada em 2009. Possui 77 famílias assentadas. A questão da terra neste território ainda tramita na justiça, devido ao pedido de reintegração de posse pelos antigos proprietários. Em 2021, em plena pandemia, a justiça deu parecer favorável ao latifundiário, o que levaria à remoção de 11 famílias. A ação foi contestada. Em dezembro de 2023 a justiça determinou a reintegração de posse de parte da área, o que levou ao despejo de 11 famílias.

Em 2010, duas fazendas foram desapropriadas por improdutividade no município de Gália: a fazenda Santa Fé (Recreio Gleba 3) e Portal do Paraíso. Com isso, as famílias passaram por processo de homologação em 2013 e regularização legal por parte do INCRA. Desde então o assentamento foi

3 1 Ver o debate em GEOFORO - FORO 25 <https://geoforoforo2.blogspot.com/2019/04/foro-25-el-medio-rural-en-la-educacion.html>

se consolidando, desenvolvendo intensamente a produção agrícola e laços comunitários efetivamente sólidos (Carta aberta à sociedade. Assentamento Luiz Beltrame, 2019).

O Assentamento não recebeu apoio governamental para infraestrutura, como a perfuração de poços ou produção de moradias para as famílias assentadas, o que dificulta as condições de vida no local. Para permanência na terra, as famílias organizam a produção em lotes individualmente e práticas coletivas de produção agroecológica, por meio de Sistemas Agroflorestais (SAF). Em 2019 haviam 25 unidades de SAF em produção.

Mesmo num assentamento precarizado e sem investimentos em infraestrutura e créditos, segundo estimativas da safra de 2018, o assentamento produziu e comercializou 10.500 toneladas de mandioca, 100 cabeças de gado, 300 toneladas de mandioca pré-cozida, 5 mil caixas de maracujá, 200 sacas de feijão orgânico, 50 mil dúzias de milho verde, 2 mil caixas de quiabo, 8 mil toneladas de manga, entre outros produtos hortifrutigranjeiros. (Carta aberta à sociedade. Assentamento Luiz Beltrame, 2019).

Para comercializar a produção, as famílias organizadas em Associação utilizam a estratégia de venda direta, com a entrega de cestas de alimentos agroecológicos quinzenalmente em Bauru e Marília. Os consumidores, denominados de coprodutores, fazem os pedidos por meio de aplicativo de celular e a entrega dos alimentos é realizado na sede do sindicato dos professores - Apeoesp. Para as famílias assentadas que participam da associação, “Neste território, a mudança no processo produtivo e a implementação dos SAFs, representou a ruptura com o uso de herbicidas e defensivos agrícolas em larga escala e a recuperação de áreas degradadas” (Fernandes, et. al. 2023, p. 104).

O primeiro contato dos estudantes da educação básica com o Assentamento Luiz Beltrame ocorreu, no âmbito do Projeto Nós Propomos!, em 2018, com alunos do 2º ano do ensino médio de uma escola pública do município de Marília. Em 2022 e 2023, em nova escola parceira, no município de Gália, onde também está localiza-

do o PA Luiz Beltrame, buscamos analisar a relação entre a escola, o entorno e os assentamentos da reforma agrária. A pergunta de pesquisa que levou às atividades de campo no Assentamento foi: de onde vem os alimentos que comemos na escola? Onde são comercializados os alimentos produzidos no Assentamento Luiz Beltrame, considerando que não há feiras locais em Gália-SP? A população urbana de Gália conhece o termo Reforma Agrária e conhece os assentamentos existentes no município?

As turmas do 2º ano do Ensino Médio de 2018 da EE Professora Oracina Corrêa Moraes Rodine, realizaram o trabalho de campo no Assentamento Luiz Beltrame como parte das investigações sobre o tema Soberania e Segurança Alimentar. De acordo com o currículo paulista vigente naquele ano, o “Caderno do Aluno do São Paulo Faz Escola”, trazia na Situação de Aprendizagem 06, a questão agrária e agrícola no Brasil.

Como trabalho preparatório ao trabalho de campo, abordamos as reportagens com os temas de agropecuária, agroecologia, sistemas agroflorestais, soberania e segurança alimentar, além de produção agrícola em geral e seus desdobramentos como o consumo, com o total de 20 reportagens, recolhidas no Observatório do Meio Ambiente de Marília. O intuito foi problematizar e despertar o interesse pelo tema, pouco abordado em sala de aula, embora presente no currículo. Nesta etapa, a metodologia foi a aula dialogada.

O trabalho de campo foi planejado para identificar modelos de produção agrícola, como vivem as famílias assentadas e os problemas das políticas de reforma agrária na região. Para tanto, as turmas foram divididas em grupos, que, após o trabalho de campo, analisaram os temas: agroecologia, soberania alimentar e nutricional, Marília e o consumo de alimentos agroecológicos, modelos de produção agrícola. O trabalho de campo percorreu um SAF em que a produção consorciada de alimento é feita com verduras, legumes, arbustos frutíferos e ervas aromáticas, conversou-se com algumas famílias assentadas, percebeu-se o modo de vida no campo, em comparação ao modo de vida na periferia da cidade de Marília.

Após o trabalho de campo, os grupos se reuniram em sucessivas aulas para discutir impressões dos estudantes sobre a visita e

aprofundar temas de estudo. Nos grupos, os estudantes fizeram a escrita de textos que explicitassem as dificuldades identificadas e possíveis soluções aos problemas identificados, que resultaram na elaboração de painéis para exposição à comunidade em seminário aberto, que contou com um representante do legislativo municipal.

Em 2023 o projeto Nós Propomos! foi realizado na EE Graciema Baganha Ribeiro, município de Gália-SP. Em continuidade ao projeto iniciado em 2022 e estimulados pela presença de estudantes oriundos dos assentamentos da reforma agrária no município, o objetivo do projeto foi entender a relação cidade-campo e como a produção de alimentos no entorno urbano modifica ou influencia a vida na cidade. O município tem em seu território três assentamentos da Reforma Agrária: Assentamento Luiz Beltrame, Assentamento Margarida Alves e Assentamento Antonio Lafaiete.

A problematização do projeto pautou-se na discussão sobre a questão agrária no Brasil e o acesso à terra, por meio da luta pela Reforma Agrária, organização das famílias assentadas após a conquista da terra, produção agroecológica e produção em grande escala. Foram realizados trabalhos de campo aos assentamentos Luiz Beltrame e Margarida Alves, pois a escola recebe estudantes desses assentamentos.

A escola integra o Projeto de Escolas em Tempo Integral (PEI) da SEDUC-SP e ofertou em 2023 a ênfase em humanidades, conforme a organização do Novo Ensino Médio. As etapas de investigação foram planejadas com a equipe escolar, que contou com a participação de 2 professores de Geografia, 1 professora de língua portuguesa e 1 professora de biologia. A ampliação do grupo decorre da definição do espaço da disciplina eletiva “Do Campo à Cidade: Nós Propomos!” para realização do projeto. Se, por um lado esta mudança na organização escolar permitiu a ampliação do grupo de professores participantes para além da área de Geografia, por outro se colocou como um desafio, pois a disciplina é oferecida para turmas mistas do Ensino Fundamental e Médio e não se vincula diretamente a conteúdos curriculares específicos da área. Os professores planejaram a disciplina eletiva especificamente para a realização do Projeto Nós Propomos! na escola, o que é um grande mérito dos docentes envolvidos, tendo em vista que a adesão dos

estudantes às eletivas ocorre por demanda espontânea, num evento denominado “feirão das eletivas”.

O primeiro trabalho de campo foi realizado no entorno da escola, na área urbana, no dia 28 de abril de 2023, para identificar quais as impressões que os moradores tinham sobre os assentamentos da reforma agrária do município. As entrevistas realizadas pelos alunos foram tabuladas, analisadas em classe e posteriormente, apresentadas na “culminância das eletivas”, evento público que encerra o semestre letivo. Destaca-se que, embora os entrevistados afirmem já terem ouvido falar dos assentamentos do município e conhecerem famílias que vivem nos assentamentos, afirmam não saber o que é Reforma Agrária.

A segunda atividade de campo ocorreu no dia 05 de maio de 2023, no assentamento Luiz Beltrame. Os alunos e professores da eletiva “Do campo à cidade: Nós Propomos!”, assim como os bolsistas do projeto e membros do CPEA puderam conhecer a realidade do assentamento. Os estudantes realizaram entrevistas semiestruturadas com as famílias nos lotes visitados e puderam vivenciar o dia no campo e realizar roda de conversa com duas famílias assentadas.

Uma realidade complexa que chamou a atenção dos estudantes e todos os participantes do projeto é que, em 2023, além das famílias assentadas, há famílias acampadas, mesmo no assentamento já constituído. Este conflito levou à problematização das políticas de reforma agrária no retorno ao trabalho em sala de aula.

Após o trabalho de campo, em sala de aula, houve a problematização da visita e análise das entrevistas. Os alunos se interessaram pelas vivências dos assentados, demonstrando disposição e curiosidade ao visitar as moradias temporárias, os barracos de lona dos acampados e o a produção agroflorestal nos SAFs. Questões como “O que é a reforma agrária? O que é o projeto de assentamento? Por que os assentamentos são importantes e impactam o município?”. Os estudantes, divididos em grupos, dedicaram-se ao estudo dos temas movimentos sociais do campo, assentamento, agroecologia.

Em continuidade ao projeto, no segundo semestre retomaram-se as rodas de conversa e os trabalhos de investigação nos gru-

pos. Contudo, como as disciplinas eletivas são semestrais, um novo grupo de estudantes que não haviam participado do trabalho de campo, integravam agora a disciplina. Nas rodas, ficou evidente a participação mais aguçada, pautada nas vivências de campo, dos estudantes que realizaram o trabalho de campo. Afirmamos a prática realizada e a avaliação da mesma pelos estudantes corrobora a estratégia de trabalho de campo como elemento fundamental para a construção do raciocínio geográfico.

Considerações finais

O desenvolvimento do pensamento espacial em Geografia é possível por meio de um ensino comprometido com desenvolvimento de conceitos e temas geográficos. Este ensino é potencialmente mais efetivo se realizado por meio de problematizações e estudos que façam articulação entre o conhecimento local, cotidiano e as análises teóricas próprias da ciência geográfica.

Para que se realize, contudo, o papel dos professores é fundamental, uma vez que, a despeito dos currículos nacionais hegemônicos, são os docentes que tomam as decisões sobre como o currículo se realiza.

Acreditamos, como afirma Cavalcanti (2017, p. 94), que, no complexo cenário contemporâneo, podemos incluir um projeto de ensino de Geografia articulado a um “[...] projeto de sociedade mais humanista, que busque a formação cidadã, pautada na democracia e na justiça social, nas diferentes escalas geográficas e nas diferentes dimensões da vida humana.” Faz parte desse desafio, o ensino dos conceitos estruturantes da ciência geográfica, articulando-os aos temas específicos do currículo, tentativa da construção de um pensamento espacial crítico, que forneça as bases para o exercício da cidadania territorial.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Rosângela Doin de. Cartografia escolar e pensamento espacial. **Revista Signos Geográficos**, [S. l.], v. 1, p. 17, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/signos/article/view/61540>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BEL MARTÍNEZ, Juan Carlos; COLOMER RUBIO, Juan Carlos; VALLS MONTÉS, Ra-

fael. Alfabetización visual y desarrollo del pensamiento histórico: actividades con imágenes en manuales escolares. *Educación XX1*, 22(1), 353-374, 2019. doi: [10.5944/educXX1.20008](https://doi.org/10.5944/educXX1.20008)

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. Base Nacional Comum Curricular. Brasília: MEC, 2018.

CARVALHO FILHO, Odair R.; LASTORIA, Andrea Coelho; FERNANDES, Silvia Aparecida de Sousa. (2022) Olhares docentes sobre a cidadania: considerações sobre os avanços e desafios do Projeto Nós Propomos! No Estado De São Paulo. *Revista Signos Geográficos*, v. 4, p. 1-19, 2022, Disponível em: <https://revistas.ufg.br/signos/article/view/72572>. Acesso em: 20 nov. 2023.

CASTELLAR, Sonia Maria Vanzella. Raciocínio geográfico e a teoria do reconhecimento na formação do professor de Geografia. *Revista Signos Geográficos*, [S. l.], v. 1, p. 20, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/signos/article/view/59197>. Acesso em: 20 jan. 2024.

CAVALCANTI, Lana de Souza. A Geografia e a realidade escolar contemporânea: avanços, caminhos e alternativas. *Anais do I Seminário Nacional: currículo em movimento – perspectivas atuais*. Belo Horizonte, 2010, p. 1-16. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/docman/dezembro-2010-pdf/7167-3-3-geografia-realidade-escolar-lana-souza/file>. Acesso em 28 nov. 2023.

CAVALCANTI, Lana de Souza. Ensinar Geografia para a autonomia do pensamento: o desafio de superar dualismos pelo pensamento teórico crítico. *Revista Da ANPEGE*, 7(01), 193–203, 2017. <https://doi.org/10.5418/RA2011.0701.0016>. Acesso em: 25 nov. 2023.

CLAUDINO, Sérgio. Escola, Educação Geográfica e Cidadania Territorial. *Anais. XIII Coloquio Internacional de Geocrítica: El control del espacio y los espacios de control*. Barcelona, 2014, p. 1-9

CLAUDINO, Sérgio; SOUTO, Xosé Manoel (2019). Construimos uma educação geográfica para a cidadania participativa. O caso do Projeto Nós Propomos!. *Revista Signos Geográficos*, [S. l.], v. 1, p. 16, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/signos/article/view/59171>. Acesso em: 2 jan. 2024.

GARCÍA, Francisco. Los modelos didácticos como instrumento de análisis y de intervención en la realidad educativa. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, n 207, 2000. Disponible en <http://hdl.handle.net/11441/17136>

GONÇALVES, Isabela Vieira. Projeto nós propomos! marília: relato de uma experiência metodológica de ensino geográfico no contexto pandêmico.. *Anais do XIV ENANPEGE...* Campina Grande: Realize Editora, 2021. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/78735>. Acesso em: 02/03/2024 18:23

FERNANDES, Sonia Aparecida Sena; FERNANDES, Silvia Aparecida de Sousa Fernandes. Buscando formas de inovar e ensinar Geografia: práticas educativas do Projeto Nós Propomos no município de Gália-SP. In: Rosa, Claudia do Carmo;

Pires, Lucineide Mendes; Portela, Mugiany Oliveira Brito. (Org.). Currículo e ensino de Geografia. 1ed. Sobral: Sertão Cult, v. 1, 2023, p. 233-244.

FERNANDES, Silvia. Aparecida de Sousa; MONTEAGUDO, Diego Garcia; SOUTO-GONZALES, Xose Manoel. Educación Geográfica y las salidas de campo como estratégia didáctica: um estudo comparativo desde El Geofoto Iberoamericano. **Biblio 3W (Barcelona)**, v. XXI, p. 1-22, 2016. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1155.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2023.

LAVRATTI, Iara Milreu. Práticas ambientais como possibilidades de Educação Emancipatória: interfaces entre o 'Projeto Nós Propomos!' e o 'Observatório do Meio Ambiente'. Trabalho de Conclusão de Curso (Ciências Sociais), Faculdade de Filosofia e Ciências, Unesp, Marília, 2018.

LAVRATTI, Iara Milreu; FERNANDES, Silvia Aparecida de Sousa Fernandes. Cidadania territorial na educação básica: o Projeto Nós Propomos e o Observatório do Meio Ambiente em Marília-SP. *Revista Querubim (Online)*, v. 15, p. 85-92, 2019. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/querubim/issue/download/2467/622>. Acesso em 25 jul. 2020.

PALACIOS, Fabian Araya. Programa de Educación Geográfica de la Universidad de La Serena, Chile: avances de investigación en torno al desarrollo del pensamiento geográfico. *Anekumene*, n. 7, 2018, p. 64-75.

PALACIOS, Fabian Araya; BARAHONA, Sandra Álvarez. Desenvolvimento do pensamento geográfico e formação cidadã: um olhar desde o espaço vivido. *Revista Signos Geográficos*, [S. l.], v. 1, p. 18, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/signos/article/view/59376>. Acesso em: 20 jan. 2024.

STRAFORINI, Rafael. O ensino de Geografia como prática espacial de significação. *Estudos Avançados*, v.32, n. 93, p. 175-195, ago. 2018. Acesso em: 20 jan. 2024.

Ensino e inclusão étnico-racial. O papel da escola e de práticas antirracistas

*Simone Rezende da Silva*¹
*Tathianni Cristini da Silva*²

Introdução

O resultado do poder colonial teve consequências culturais claras que chegam à atualidade. Os povos inferiorizados foram despojados de suas singulares identidades históricas, culturais, etc., e a imposição de uma nova identidade “inventada” inferior, subalterna, racial, colonial e negativa implicava o despojo de seu lugar na história da produção cultural da humanidade.

A cor da pele foi eleita a característica fenotípica principal para a definição de raça, o que outorgava legitimidade à dominação imposta pelas conquistas europeias nas Américas e posteriormente na expansão colonial pelo mundo. A ideia de raça passou a ser a naturalização da relação entre dominadores e dominados.

A codificação das diferenças entre conquistadores e conquistados fundamenta-se em uma supostamente distinta estrutura biológica que situava uns como seres superiores (brancos) e outros como inferiores (não brancos). A cor da pele passou a ser o traço mais marcante dessa distinção codificada e legitimadora da dominação europeia sobre outros povos. Assim, identidades “raciais” foram estabelecidas.

A expansão colonial (imperialista e capitalista) primeiro dos povos ibéricos e posteriormente dos britânicos, necessitava de mão de obra, que foi contemplada com a força de trabalho dos escravizados por meio do lucrativo negócio do “tráfico negro”.

1 Universidade Metropolitana de Santos (Unimes) - simone.silva@unimes.br - [ORCID https://orcid.org/0000-0002-8064-816X](https://orcid.org/0000-0002-8064-816X)

2 Universidade Metropolitana de Santos (Unimes) - tathianni.silva@unimes.br - [ORCID https://orcid.org/0000-0002-7469-9868](https://orcid.org/0000-0002-7469-9868)

A idéia de raça, em seu sentido moderno, não tem história conhecida antes da América. Talvez se tenha originado como referência às diferenças fenotípicas entre conquistadores e conquistados, mas o que importa é que desde muito cedo foi construída como referência a supostas estruturas biológicas diferenciais entre esses grupos. A formação de relações sociais fundadas nessa idéia, produziu na América identidades sociais historicamente novas: índios, negros e mestiços, e redefiniu outras. Assim, termos como espanhol e português, e mais tarde europeu, que até então indicavam apenas procedência geográfica ou país de origem, desde então adquiriram também, em relação às novas identidades, uma conotação racial. E na medida em que as relações sociais que se estavam configurando eram relações de dominação, tais identidades foram associadas às hierarquias, lugares e papéis sociais correspondentes, como constitutivas delas, e conseqüentemente, ao padrão de dominação que se impunha. Em outras palavras, raça e identidade racial foram estabelecidas como instrumentos de classificação social básica da população (Quijano, 2005, p. 228 e 229).

Essa ideia de raças distintas, ainda que de forma camuflada, impregnou a sociedade brasileira, transformando diferenças fenotípicas em formas de submissão social.

O subconsciente do brasileiro foi contaminado ao longo de nossa formação social e histórica por uma ideologia preconceituosa cheia de estereótipos negativos, que estigmatizou e ainda hoje estigmatiza o negro. O escravo negro além da sua condição de subordinação estrutural leva cumulativamente, o chamado estigma de cor, transformado em marca de inferioridade. [...] O negro inserido como escravo no Brasil tem sua imagem construída a partir de elementos altamente negativos, tais como criatura inferior, de uma cultura primitiva, preguiçoso, intelectualmente inferior, portador de maus instintos. Assim o negro foi colocado à margem da história como sujeito e visto apenas como um objeto no sentido literal do termo, mesmo após sua abolição (Rezende-Silva, 2008. P. 64).

A formação territorial do Brasil dá-se sob a égide colonial. A Pindorama, terra das palmeiras, como era chamado este país por seus povos originários, foi conquistada pelo colonizador europeu

que aqui desenvolveu sua prática de dominação marcada pela apropriação dos espaços e pela exploração intensa dos recursos naturais, bem como dos povos aqui encontrados e que foram considerados seres inferiores, portanto, passíveis de serem consumidos.

A colonização é, antes de tudo, uma relação sociedade-espaço. A relação de uma sociedade que se expande e os lugares onde se realiza tal expansão, num contexto no qual os 'naturais' do lugar são concebidos como atributos do espaço, uma sorte de recurso natural local (Moraes, 2005, p. 68).

E essa é a lógica que persistirá em nossa história, pois dos colonizadores europeus passamos as elites nacionais cujo projeto territorial e sócio-econômico para o país eram exatamente os mesmos, o de apropriação e consumo dos recursos naturais e das gentes. Assim, a independência é um ato formal que não altera a vida sócio-econômica do Brasil. O regime escravocrata, o latifúndio e a concentração de riquezas apenas fortaleceram-se.

muitas das determinações coloniais permanecem vigentes mesmo após os processos de emancipação política de tais países, uma vez que a nova ordem política é construída sobre o arcabouço econômico e social gerado no período colonial (Moraes, 2005, p. 91).

O negro, tornado escravizado, foi coisificado e desumanizado. O europeu se auto outorgou a missão civilizadora e subtraiu aos povos "colonizados" sua história, cultura e identidade. Milhares morreram nas guerras de captura na própria África, outros milhares na insalubre travessia do Oceano Atlântico para que por fim milhões de outros negros africanos viessem a formar a fortuna dos conquistadores, mas, sobretudo a formar o povo brasileiro.

Segundo Ribeiro (2004, p. 118) a empresa escravista atua como uma mó desumanizadora e deculturadora de eficácia incomparável. Submetido a essa compressão, qualquer povo é desapropriado de si, deixando de ser ele próprio, primeiro, para ser ninguém ao ver-se reduzido a uma condição de bem semovente, como um animal de carga.

A escravidão além de base econômica da colonização brasileira foi também o fundamento de todas as esferas da vida social e

política. De acordo com Moraes (2005, p. 97) o escravismo imprime a desigualdade e a excludência como regras básicas do convívio social. A sociedade escravocrata estabelece o império da violência, o trabalho compulsório prescinde da hegemonia, pois se realiza diretamente pela força.

Ao negro foi-lhe negada uma cidadania real mesmo após a abolição da escravatura. Recusados e discriminados como mão de obra paga, muitos negros estabeleceram-se sob as bases da agricultura de subsistência, comercializando, quando possível, seus excedentes. Na maioria das vezes posseiros ou pequenos proprietários os grupos rurais negros constroem coletivamente a vida sob uma base material e social, formadora de uma territorialidade negra, na qual elaboram-se formas específicas de ser e existir como camponês e negro.

De acordo com Gusmão (1995, p. 12) a história oficial e a ideologia que lhe é própria não mostram a presença negra na terra, posto que foi assumida apenas enquanto força de trabalho escrava e, depois, livre. Disso resultam concepções enganosas e pré-noções tanto a respeito do modo de vida rural, quanto do negro, de modo geral, tornando invisível a existência de uma questão camponesa e negra.

A questão fundiária em nosso país está extremamente vinculada à sorte da população negra, pois ao instituir que as terras deveriam ser “compradas” naturalmente os negros foram excluídos desse processo de apropriação destas, primeiro porque eram escravizados (mercadorias), depois de 1888 por serem libertos, mas marginalizados na sociedade e, portanto, sem a possibilidade de adquirir terras. Embora a questão da obrigatoriedade da compra de terras afetasse também imigrantes e brasileiros brancos e pobres, pois também para estes a terra tornou-se mais difícil, para os negros essa questão levou a uma maior marginalização, visto que se o negro não tinha terras para sua subsistência tampouco tinha outras possibilidades de garantir seu sustento (Rezende-Silva, 2008. P. 61).

Contudo, a história do negro no Brasil não se constitui somente de submissão, houve também, é claro, diversas formas de re-

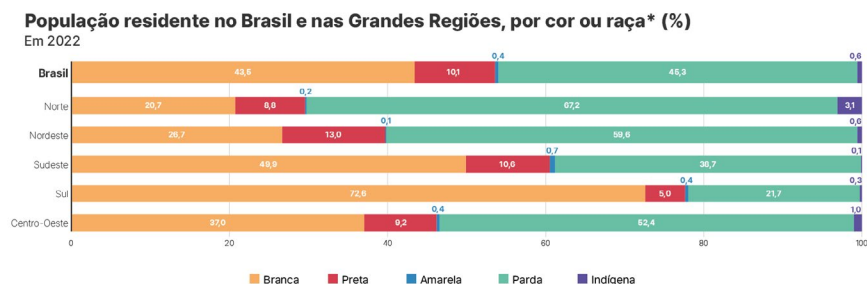
sistência negra à escravidão como revoltas, fugas, assassinato de senhores, abortos e a constituição de quilombos.

Os quilombos são a materialização da resistência negra à escravização, foram uma das primeiras formas de defesa dos negros, contra não só a escravização, mas também à discriminação racial e ao preconceito.

Embora seja inegável a grande miscigenação ocorrida no país, é inegável também que não se vive uma democracia racial, o preconceito de cor existe, ainda que camuflado e suas origens remontam ao passado escravista que marcou as consciências e o modo de ser dos brasileiros.

Pode-se observar no quadro abaixo que a composição da população brasileira varia em cor e espacialmente.

Figura 1 - População residente no Brasil e nas Grandes Regiões, por cor ou raça.



Fontes: Censo Demográfico 2022: Identificação étnico-racial da população, por sexo e idade - Resultados do universo; Agência IBGE Notícias



Fonte: https://educa.ibge.gov.br/images/educa/jovens/populacao/coreRaca_jovens02.png Acesso em: 10/03/2024.

Devido ao fato da abolição da escravatura ter ocorrido sem reparação ao povo negro originou-se uma sobreposição classe/cor que resulta até a atualidade em diferentes oportunidades socioeconômicas para o povo brasileiro.

Somente após 1988, ano do centenário da abolição da escravatura, com a promulgação da nova Constituição Federal brasileira é que as questões que envolvem o destino das comunidades negras do país conseguem notoriedade, pois assegura-se a estas o direito a seus territórios ancestrais. E apenas em 2003 passa a ser obriga-

tório nos currículos escolares o ensino de história afro-brasileira e indígena por meio da Lei 10.639 e em 2008 pela Lei 11.645.

Contudo, não foi especificado nas leis de que forma esse ensino ocorreria de fato nas escolas. Sendo este ensino tratado como um tema transversal, em geral, cabendo às disciplinas de Geografia e História darem conta de tais discussões.

No entanto, esbarra-se em problemas para a concretização do ensino desta temática, dentre os quais se destacam a falta de materiais didáticos adequados e a ausência de capacitação dos docentes para tratar de forma ampla o tema.

Desta forma, na maioria dos casos o assunto é tratado de forma superficial durante uma única semana no ano, a da consciência negra, em novembro aproveitando o feriado do dia 20, dia da consciência negra.

As Leis nº 10.639/2003 e nº11.645/2008

Aprovada em 2003, a Lei nº 10.639 alterou a Lei nº 9.394/1996 que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, em seus artigos 26-A, 79-A e 79-B, ao incluir o estudo da História e Cultura Afro-Brasileira no ensino fundamental e médio nas escolas oficiais e particulares. Posteriormente em 2008, a Lei nº 11.645 alterou novamente o Art 26-A, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 26-A. Nos estabelecimentos de ensino fundamental e de ensino médio, públicos e privados, torna-se obrigatório o estudo da história e cultura afro-brasileira e indígena.

§ 1o O conteúdo programático a que se refere este artigo incluirá diversos aspectos da história e da cultura que caracterizam a formação da população brasileira, a partir desses dois grupos étnicos, tais como o estudo da história da África e dos africanos, a luta dos negros e dos povos indígenas no Brasil, a cultura negra e indígena brasileira e o negro e o índio na formação da sociedade nacional, resgatando as suas contribuições nas áreas social, econômica e política, pertinentes à história do Brasil.

§ 2o Os conteúdos referentes à história e cultura afro-brasileira e dos povos indígenas brasileiros serão ministrados no âmbito de todo o currículo escolar, em especial nas áreas de educação artística e de literatura e história brasileiras (NR).

A inserção da temática na educação brasileira deveu-se primeiramente, a campanha política do então candidato a presidência da república, o Luis Inácio Lula da Silva, em virtude de seu combate e reconhecimento das desigualdades sociais entre as populações brancas e negras.

Até ser sancionada em lei, existiram diversos movimentos sociais negros que defendiam igualdade de direitos no Brasil. Na década de 1930 o movimento negro pernambucano intitulado Frente Negra Pernambucana e na década de 1970 o Movimento Negro Unificado (MNU) representaram marcos históricos importantes na luta contra a discriminação racial.

Em 1985 em Salvador foi inserida nas escolas da rede estadual de ensino a disciplina “Introdução aos Estudos Africanos”, um símbolo para a população afrodescendente local, e, com a promulgação da Constituição Federal em 1988, a lei maior do país, a prática do racismo foi considerada inafiançável e imprescritível (Pereira & Silva, 2012).

Em lembrança aos 300 anos da morte de Zumbi dos Palmares no ano de 1995, o movimento social negro promove muitas discussões sobre a população negra, principalmente nas universidades, debatendo a respeito das políticas antirracistas, culminando assim na “Marcha Zumbi dos Palmares: Contra o racismo, pela cidadania e a vida”, onde cerca de 10 mil negros e negras foram a Brasília com um documento reivindicatório, que foi entregue ao presidente Fernando Henrique Cardoso (Dias, 2005).

A aprovação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) em 1996 e dos Parâmetros Curriculares (PCNs), em 1997, orientou os conteúdos a serem desenvolvidos no ensino fundamental e médio para o aprendizado, desenvolvimento e formação cidadão dos alunos. Assim, os temas transversais (Ética, Saúde, Orientação Sexual, Meio Ambiente, Trabalho e Consumo e Pluralidade Cultural), com o intuito de promover o respeito a diversidade, visando integrar todas as áreas do conhecimento (Ministério da Educação, 2000).

Portanto, denota-se que a introdução da pluralidade cultural no ensino foi uma forma de afirmar a intervenção do Estado, das leis e das políticas públicas na Educação, uma vez que retrataram

as necessidades de uma transformação social, em prol de direitos políticos e fundamentais reconhecidos pela sociedade.

Livro didático e a invisibilidade negra

O livro didático é o principal suporte utilizado pelos professores em sala de aula como instrumento de pesquisa e ensino para atividades com seus alunos. Este pode ser apresentado de inúmeras maneiras, mas, sobretudo, jamais deve ser empregado sem criticidade. Sua existência nos bancos escolares é antiga:

de início, a literatura religiosa de onde se origina a literatura escolar, da qual são exemplos, no Ocidente cristão, os livros escolares laicos “por pergunta e resposta”, que retomam o método e a estrutura familiar aos catecismos; em seguida, a literatura didática, técnica ou profissional que se apossou progressivamente da instituição escolar, em épocas variadas — entre os anos 1760 e 1830, na Europa —, de acordo com o lugar e o tipo de ensino; enfim, a literatura “de lazer”, tanto a de caráter moral quanto a de recreação ou de vulgarização, que inicialmente se manteve separada do universo escolar, mas à qual os livros didáticos mais recentes e em vários países incorporaram seu dinamismo e características essenciais (Chopin, 2004, p. 552).

Assim, o livro didático foi uma variação de livros utilizados para o ensino religioso que tomaram lugar de destaque nas escolas desde os anos iniciais do letramento infantil até a formação final no Ensino Médio. Portanto, das cartilhas e livros de leitura até os grandes manuais por componentes curriculares. Na atualidade, não há escolas sem livro didático, quando muito ele foi substituído por apostilas que se caracterizam, ainda mais, por sua esquematização e resumo de conteúdos para realização de provas seletivas como ENEM (Exame Nacional do Ensino Médio) e vestibulares.

Como qualquer objeto do nosso cotidiano o livro didático está repleto de intencionalidade e é material produzido em seu tempo, representando a historicidade daquele momento no qual foi idealizado. Kazumi Munakata (2003) explica que cada livro didático representa seu momento e, por conseguinte, a política deste. Se du-

rante a ditadura militar brasileira os livros representavam heróis militares e o país do futuro, nos anos 2000 a história do cotidiano passava a figurar timidamente, trazendo os trabalhadores como sujeitos da história. Conforme podemos ler na fala de Lizâneas de Souza Lima, editor das áreas de História e Geografia daquele momento na editora FTD.

Se você se fecha dentro [da editora], você está perdido. Por exemplo, agora os livros estão saindo com história do cotidiano, história das mentalidades, que é uma coisa que na universidade já tem uns 15, 20 anos, não é? (Munakata, 2003, p. 278).

Os livros didáticos passam por renovações de tempos em tempos, de acordo com os demais produtos da cultura de massa, contudo apresentam imensa dificuldade em imprimir novas temáticas com novas linguagens.

Conforme Circe Bittencourt (2011) o livro didático é de fácil identificação sendo, no entanto, de difícil definição por se tratar de obra bastante complexa, que se caracteriza pela interferência de vários sujeitos em sua *produção, circulação e consumo*. Este é, ao mesmo tempo, uma *mercadoria*, um *suporte de conhecimentos escolares*, um *suporte de métodos pedagógicos* e um *veículo de um sistema de valores*. (Grifo nosso).

Dessa maneira constitui também um suporte de conhecimentos escolares propostos pelos currículos educacionais. Essa característica faz que o Estado esteja sempre presente na existência do livro didático. E como os conteúdos propostos pelos currículos são expressos pelos textos didáticos, o livro torna-se um instrumento fundamental na própria constituição dos saberes escolares (Bittencourt, 2011).

Uma das razões essenciais é a onipresença — real ou bastante desejável — de livros didáticos pelo mundo e, portanto, o peso considerável que o setor escolar assume na economia editorial nesses dois últimos séculos. É impossível para o historiador do livro tratar da atividade editorial da maior parte dos países sem levar isso em conta: em um país como o Brasil, por exemplo, os livros didáticos correspondiam, no início do século XX, a

dois terços dos livros publicados e representavam, ainda em 1996, aproximadamente a 61% da produção nacional (Chopin, 2004, p. 551).

No ano de 2016 de 200 milhões de livros vendidos no Brasil 147 milhões foram vendidos por meio do PNLD (Programa Nacional do livro didático), programa este do governo federal para viabilizar o acesso dos estudantes da escola pública ao livro didático.

As cifras acima propiciam a dimensão da importância do livro didático no país para a indústria livreira e o papel essencial do governo federal enquanto seu motor gerador. Os números também explicitam o pouco acesso aos livros não escolares para a maioria da população brasileira, que em muitos casos, terá no livro didático seu único livro para a vida.

Contudo, ao analisarmos coleções didáticas das componentes curriculares Geografia e História, visto que recaem sobre estas o dever/obrigação de formar os estudantes acerca da história afro brasileira e suas contradições, percebe-se que estas, em geral, são escassos, superficiais e tendem a reproduzir estereótipos consagrados na sociedade.

A extensão mínima do material dedicado a um problema ainda tão grave dentro da sociedade brasileira mostra o quão longe está-se da resolução dos mesmos.

Em geral os livros apresentam o Brasil como país da diversidade cultural da festividade, da miscigenação e por uma perspectiva da cordialidade e harmonia, ou seja, como um povo sem contradições.

As imagens que ilustram os materiais são folclóricas e retratam os estereótipos das diferentes manifestações culturais presentes no país e que conviveriam de forma pacífica, o que é facilmente desmentido por frequentes casos de intolerância religiosa por exemplo.

Embora por vezes apareça a questão do surgimento e artificialidade da democracia racial brasileira, inclusive apontando o autor e obra que norteiam esta tese, isto é, Gilberto Freyre e seu 'Casa grande e senzala', os autores tendem a descrever esta como algo superado.

É fato que a miscigenação ocorrida no Brasil foi um fator unificador da nação bem como a língua portuguesa. Contudo, falta na exposição desta questão criticidade, pois a miscigenação foi em grande parte brutal, sobretudo para as mulheres negras e indígenas e não resultou em um país sem conflitos ou problemas étnicos.

Quando é incluída a presença do negro no país o apresentam como tendo contribuído para a formação do povo brasileiro dando exemplos superficiais como as palavras absorvidas pela língua portuguesa e que são de origem africana, além das manifestações culturais tais como religiosidade, danças, festas etc., e de forma superficial apresentam as formas de resistência do povo negro à escravização.

Embora os autores apresentem parte dos problemas enfrentados pelo povo negro no país não se explora a correlação entre os dados e a distribuição da população, a sobreposição classe cor – histórica no país.

A brevidade com a qual é tratada a questão do negro no Brasil não permite aprofundar a discussão de um tema tão importante.

As políticas afirmativas aparecem apenas como um assunto polêmico, porém não é dado ao estudante elementos para que este reflita sobre a importância destes para a correção das explícitas diferenças socioeconômicas na sociedade brasileira entre negros e brancos.

Invisibilidade e Memória

O livro didático, a historiografia tradicional, bem como o ensino de Geografia e História invisibilizaram as questões étnico-raciais no Brasil.

Antes e depois da abolição da escravatura o negro foi marginalizado em uma sociedade que buscou o embranquecimento e o apagamento das identidades negras.

Poucos são os documentos escritos, cartográficos e iconográficos que mostram o negro ou legitimam a presença negra enquanto constituinte e formador da nação.

Antes da abolição da escravatura sua presença é descrita como mera mercadoria trabalhando em fazendas, em trabalhos subalternos ou como fugitivo.

Após a abolição o negro some de qualquer representação, ele é ignorado como ocupante de terras, as quais ele busca e instala-se fugindo agora da discriminação racial que o condena a marginalidade.

Há, portanto, um grande vazio no registro destas populações que somente pode ser preenchido pela memória destes povos.

O fenômeno da memória em si, pode ser entendido como capacidade do indivíduo de guardar seletivamente certas informações fazendo uso de funções psíquicas e cerebrais e cognitivas. As pessoas fazem uso de sua memória o tempo todo. A cada instante, seja na reprodução de um gesto corporal que em uma tenra idade apreendemos e o usamos instintivamente, seja recordando a letra de uma música ou onde deixamos determinado objeto. Contudo, ao mesmo tempo fazemos uso de nossa memória, recordando situações boas ou más pelas quais passamos, memórias estas que são subjetivas e que a cada momento podem aflorar de forma diferenciada de acordo ao contexto ou à nossa percepção da vida naquele instante. A memória é lida e reinterpretada pelos sujeitos, daí a sua complexidade. Alguns autores acreditam que neste processo há sempre invenção.

É comum ouvirmos expressões como “se não me falha a memória”, “memória de elefante”, “lapso de memória” ou “minhas memórias”, a visão do senso comum sobre a memória é de que esta seja um lugar profundo em nós, no qual guardamos nossas experiências, é um depósito, uma espécie de caixa preta da qual tiramos e colocamos coisas, registros. No entanto esse retirar é sempre uma leitura, mediada pelo sujeito que lê.

Porém, a memória é mais que a vivência armazenada de um indivíduo, ela forma parte de um contexto social. O que guardamos e o que excluímos depende de nossas experiências sociais e coletivas.

Neste sentido a teoria psicossocial de Maurice Halbwachs, herdeiro e continuador das ideias de Émile Durkheim que enfatiza o papel que as representações e ideias dos homens exercem na sociedade, ou seja, do predomínio do social sobre o individual.

Halbwachs desloca o eixo de interesse do indivíduo para o social, ele não está interessado na memória propriamente dita e sim

nas suas representações sociais, como bem aponta o título de sua grande obra *Quadros sociais da memória* (1994[1925]). Pois para ele o homem se caracteriza essencialmente por seu grau de integração no tecido das relações sociais, afinal um homem que se lembra sozinho do que os outros não se lembram é como alguém que enxerga o que os outros não veem.

Isto quer dizer que boa parte do que somos, ou do que acreditamos ser, muitas de nossas lembranças, ou mesmo de nossas ideias, não são originais, e sim foram inspiradas nas conversas e vivências com outras pessoas. Somos criativos, mas nunca originais, pois que a cultura é sempre transmissão. Com o passar do tempo, elas tecem uma história dentro de nós, acompanham nossa vida e são enriquecidas por experiências e embates. Parecem tão nossas que não sabemos o ponto exato de entrada em nossas vidas, pois em geral, este é um processo inconsciente.

Cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva. A cada instante refazemos nossas lembranças, a todo tempo inserimos novos elementos, nos deslocamos espacialmente, conhecemos novas pessoas, etc. A mudança de perspectiva nos impõe novos conceitos sobre determinadas situações.

Práticas para uma educação antirracista e inclusiva

A educação antirracista é uma necessidade premente em nossa sociedade. É necessário que esta seja abrangente e inclusiva.

Como já visto, a sobreposição classe/cor tem gerado uma série de exclusões na sociedade e infelizmente o ambiente escolar não está imune a esta realidade.

Embora o enfrentamento da situação tenha tido avanços, com a obrigatoriedade do ensino de história afro-brasileira nos currículos de forma transversal, ainda há muitos passos a serem dados.

Um dos maiores entraves encontrados é a má formação dos professores quanto à temática e sua importância na sociedade.

O docente, de forma geral, tem sido sobrecarregado com mais atribuições do que de fato é remunerado para exercer. Além disso, se intensifica dia a dia a pressão sobre estes docentes acerca do desempenho dos estudantes nas avaliações institucionais nacio-

nais ou estaduais que se centram em conteúdos de Português e Matemática.

Infelizmente corroboram para isso as provas aplicadas para avaliação da educação brasileira, seja em nível nacional ou estadual. Como exemplo temos o SARESP – Sistema de Avaliação de Rendimento Escolar do Estado de São Paulo e a ANA – A Avaliação Nacional da Alfabetização. Sobretudo, as avaliações valorizam e cobram língua portuguesa e matemática de forma disciplinar, sem considerar a interdisciplinaridade fundamentais para formação do estudante e nas quais história e geografia dialogam diretamente com os componentes citados anteriormente. As avaliações gerais precisam evoluir, do contrário os professores ficam presos ao ensino disciplinar de algumas matérias e a proposta de uma educação viva, inter e transdisciplinar se torna pouco factível, uma vez que precisam ir bem nestas.

Embora em teoria o currículo contemple as questões étnico-raciais, na prática, no cotidiano o professor tenha pouco tempo para desenvolver práticas inovadoras, interdisciplinares e inclusivas de fato. Visto que é pressionado a dar maior ênfase em conteúdos cobrados nas provas institucionais.

Além disso, esse mesmo professor muitas vezes não tem a formação adequada para propor atividades que realmente contribuam para a formação de uma nova geração mais esclarecida e empática com a formação do povo brasileiro.

É necessário a valorização da identidade e memória negra, de sua contribuição para a constituição do povo brasileiro. Na ausência de documentos escritos ou de mapeamentos que visibilizem sua presença no território é necessário enxergar sua contribuição de forma imaterial e identitária.

Essa valorização também pode ocorrer com a visibilidade de personalidades negras, com o resgate de jogos e brincadeiras de origem africana, mas também com a incorporação de uma literatura de inspiração afro-brasileira, na qual características do biotipo afro-brasileiro sejam conhecidos e estimados, como por exemplo o cabelo crespo, o nariz arredondado e assim por diante.

Projetos interdisciplinares que envolvam o resgate destas me-

mórias e sua valorização podem ser um caminho frutífero, visto que podem envolver a comunidade escolar como um todo, com montagem de árvores genealógicas, contação de histórias por familiares dos estudantes por exemplo.

Outro aspecto que deve ser levado em consideração é tratar a questão como um problema do presente e não um resquício do passado, pois é preciso proceder à superação da suposta democracia racial que só existiu em discursos ideológicos que buscavam mascarar as desigualdades da sociedade.

Além disso, conhecer os estudantes em suas realidades socioespaciais é imprescindível. Embora a questão étnico-racial seja por excelência interdisciplinar, no que diz respeito aos aspectos espaciais, territoriais, socioeconômicos a Geografia tem uma contribuição ímpar, pois a análise do espaço geográfico contém estas questões.

A Geografia pode tratar da diversidade de paisagens, de economias, sociedades, culturas e cores das gentes.

Considerações finais

O preconceito ainda é um problema atual. Embora penalizado ele persiste de diversas maneiras fazendo com que questões que envolvem as populações negras não possam mais serem tratadas como eventos do passado.

As questões que envolvem as populações negras não podem ser tratadas como episódicas e isoladas e sim incluídas em planos de ações com premissas, metas, alocação de recursos e prazos determinados, ou seja, devem ser realmente incluídas e integradas no planejamento público.

Além disso, é necessário que se proceda a uma revisão historiográfica na qual o negro seja visto como parte constituinte do que somos enquanto brasileiros e que a escravização de seres humanos não seja vista como um passado distante, mas como fato que produziu marcas que persistem sem tratamento adequado em nossa formação social.

Desta forma, faz-se necessário pensar os problemas das populações negras enquanto movimento de auto afirmação e valorização da herança africana na constituição da população brasileira,

não numa tentativa de homogeneização da população sobre um falso suposto de uma democracia racial, mas sim de admitir que as heterogeneidades são importantes e necessárias e por isso devem ser respeitadas e valorizadas, sendo um dos lugares primordiais para isto a escola.

Para tanto, é necessário pensar alternativas e revisões a partir de um olhar multi e interdisciplinar, pois a realidade de preconceitos e desigualdades vividas no Brasil só podem ser analisadas e superadas com junção de esforços e a escola, o ensino é uma via privilegiada para se atingir tais objetivos.

Referências bibliográficas

ADÃO, Edilson; FURQUIN JR, Laercio. **Geografia em rede**. Vol. 2. 2ª ed. São Paulo: FTD, 2016.

BRASIL. Lei nº 11.645, de 10 de março de 2008. Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, modificada pela Lei nº 10.639, de 9 de janeiro de 2003, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para incluir no currículo oficial da rede de ensino a obrigatoriedade da temática “História e Cultura Afro-Brasileira e Indígena”. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 mar. 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/l11645.htm. Acesso em: 13 jun. 2019.

BITTENCOURT, Circe M. F. **Ensino de história: fundamentos e métodos**. 4ª.ed. São Paulo: Cortez, 2011.

BOULOS JR., A. **História. Sociedade & Cidadania**. Vol. 2. 2ª ed. São Paulo: FTD, 2016.

CHOPIN, Alain. História dos livros e das edições didáticas: sobre o estado da arte. In: **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v.30, n.3, p. 549-566, set./dez. 2004.

DIAS, Lucimar R. **Quantos passos já foram dados? A questão de raça nas leis educacionais - da LDB de 1991 á lei 10.639/03**. In: Secretaria da Educação continuada, Alfabetização e Diversidade. Educação do negro e outras histórias. Brasília, SECADI/UNESCO, 2005, p. 49-62.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Geografando nos varadouros do mundo**. Brasília: IBAMA, 2003. 590p.

GUSMÃO, Neusa Maria Mendes de. **Terra de pretos, terra de mulheres. Terra, mulher e raça num bairro rural negro**. Brasília: Fundação Cultural Palmares, 1995. 260p.

GUSMÃO, Neusa Maria Mendes de. **Campinho da independência: um caso de proletarização caiçara**. 1979. Dissertação (Mestrado) PUC-SP, São Paulo, 1979.

- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006. 189p.
- IBGE. Aspectos Demográficos - Informações Gerais. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaoodevida/indicadoresminimos/tabela1.shtm> Acesso em: 11/06/2019.
- MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Apresentação dos Temas Transversais: Ética**. Rio de Janeiro, DP&A, 2000.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias geográficas**. Espaço, Cultura e Política no Brasil. São Paulo: Annablume. 2005
- MOURA, Clóvis. **Os quilombos na dinâmica social do Brasil**. Maceió: EDUFAL. 2001. 378p.
- MOURA, Clóvis. **Os quilombos e a rebelião negra**. São Paulo: Brasiliense, 1986. 100p.
- MOURA, Clóvis. **O negro: de bom escravo a mau cidadão?** Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1977.
- MUNAKATA, Kazumi. Histórias que os livros didáticos contam, depois que acabou a Ditadura no Brasil. In: FREITAS, Marcos Cezar de (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. 5ª ed. São Paulo: Contexto, 2003, p.271-296.
- PEREIRA, M. M.; SILVA, M. **Percurso da Lei 10.639/03: antecedentes e desdobramentos**. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/LeC/article/view/23810>. Acesso em: 13 jun. 2019.
- REZENDE-SILVA, Simone. **Negros na Mata Atlântica**. 2008. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo. 2008.
- RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

Migrações e Precarização do Trabalho

Coordenadores

Eduard Montesinos Ciuró

Denise Cristina Bomtempo

As migrações e a organização social do trabalho possuem novas configurações e conteúdos. As primeiras décadas do século XXI, marcadas pelo acirramento das contradições do sistema mundo (flexibilidade, conflitos políticos e culturais, emergência de pandemias e desastres ambientais) têm proporcionado a existência de novas formas de vulnerabilidade que se manifestam pelo modo com que são inseridos no território os sujeitos migrantes de diversos perfis, vinculados a uma condição de vida precária no que concerne ao trabalho, à moradia e a garantia de direitos básicos como a saúde. Essa mesa pretendeu discutir temas que contribuem para a explicação geográfica das migrações e a organização social do trabalho no século XXI, com ênfase em questões que envolvam precarização das condições de vida, assim como estratégias coletivas desenvolvidas como enfrentamento às múltiplas precarizações, expulsões e restrições impostas.

Geografia do trabalho e trabalho na geografia: intersecções entre as categorias trabalho e gênero na geografia brasileira

Isabela Magalhães Bordignon¹

Introdução

As décadas finais do século XX foram cruciais para a configuração do mundo tal qual se conhece atualmente e para a maneira como o aferimos e interpretamos. Foi um momento de reestruturação do sistema capitalista marcado por uma revolução tecnológica, centrada nas tecnologias da informação, responsável por remodelar a base material da sociedade (Harvey, 1989; Castells, 1999). Diante dessa nova forma de acumulação do capital, a informação e o conhecimento ganham destaque ao criar bases fluidas e permitir grande mobilidade dos fatores de produção, trabalho, produtos, mercadorias e capital pelo espaço (Santos, 2009).

A complexidade das novas relações capitalistas engendra uma nova realidade social e política que se reverbera pelo espaço geográfico, acompanhada por uma série de questões. Ao passo que o campo se esvazia, as cidades se enchem; e o mundo na segunda metade do século XX tornou-se mais urbanizado como jamais fora antes. A urbanização crescente dos grandes centros, não somente nos países do capitalismo central quanto nos países periféricos; a industrialização e mecanização das atividades agrícolas, e sua consequente expulsão de mão de obra em direção aos centros urbanos; o agravamento dos problemas sociais e ambientais são alguns desses problemas a serem enfrentados nos grandes centros urbanos (Hobsbawn, 1995; Matias, 1996; Fraser, 2006).

As mudanças descritas não se restringiram à esfera econômica, política e tecnológica, mas alcançaram também a esfera social,

1 Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) - isabelabord1@gmail.com - <https://orcid.org/0000-0002-8322-8128>

culminando em uma revolução social/cultural (Hobsbawn, 1995). A entrada de mulheres, em grande parte mães, no mercado de trabalho, juntamente com a expansão da educação superior, formam o pano de fundo para o reflorescimento dos movimentos feministas a partir da década de 1960. Vale ressaltar que, como afirma Hobsbawm (1995, p. 306-307), “[...] o que mudou na revolução social não foi apenas a natureza das atividades das mulheres na sociedade, mas também os papéis desempenhados por elas ou as expectativas convencionais do que devem ser esses papéis”. O mundo político estava mudando rapidamente, embora o reconhecimento público das mulheres em geral ainda assumisse formas de representação simbólica ou figurativa em corpos públicos.

Nesse aspecto, pode-se compreender que os estudos de gênero consistem em uma das consequências das lutas libertárias dos anos 1960, especialmente dos movimentos sociais de 1968, que englobam as revoltas estudantis de maio em Paris, a primavera de Praga na Tchecoslováquia, o movimento antirracista dos *Black Panthers* (Panteras Negras), o movimento hippie e lutas contra a guerra do Vietnã e contra a ditadura militar no Brasil. É nesse contexto que emerge a problemática de gênero, momento em que as mulheres que participavam desses movimentos começaram a identificar que, apesar da militância ocorrer com igualdade entre os homens, elas desempenhavam um papel secundário. Paralelamente a isso, a comercialização da pílula anticoncepcional e a dissociação entre prazer e reprodução convergem na luta pela liberdade sexual, especialmente no âmbito das relações no espaço privado (Grossi, 1998).

As lutas desses movimentos passam a refletir no campo acadêmico por diversos fatores, dentre os quais Grossi (1989) elenca o fato da Universidade constituir um local de produção de conhecimento com fortes influências dos movimentos sociais e pelo fato de que muitas estudantes e professoras reconheceram a necessidade de buscar um lugar para as mulheres também dentro das diferentes disciplinas acadêmicas, lugar, este, que até então era invisível.

No contexto nacional, Grossi (1998) aponta que os estudos de gênero (ou relações de gênero) surgem nos anos 1970 e 1980, em torno da problemática da condição feminina. Inicialmente se pensava na existência de um problema da mulher, o qual deveria ser

analisado unicamente pelas mulheres, como uma forma de garantir seu protagonismo. A tese de livre docência defendida por Heleieth Saffiotti na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Araraquara (FFCLA) (atual Universidade Estadual Paulista – UNESP), intitulada *A mulher na sociedade de classes*, no final dos anos 1960, demarca o início dos estudos de gênero no Brasil, ao se preocupar em estudar a opressão das mulheres nas sociedades patriarcais.

Compreender como se dão as relações de trabalho sob um viés da ciência geográfica significa compreender como se dão as mudanças no modo de produção no capitalismo, ao passo que interfere diretamente na concepção de trabalho e da própria classe trabalhadora. Por conseguinte, tal cenário, ao ser analisado por um viés de gênero, se complexifica, visto que o trabalho realizado por mulheres não consiste apenas no trabalho assalariado. No âmbito da Geografia isso significa dizer que, se o trabalho produz espaço geográfico, ao passo que o trabalho realizado por mulheres não é o mesmo trabalho dos homens, o espaço produzido também possui suas distinções e especificidades.

Nesse aspecto, o presente texto tem por objetivo analisar a inserção do gênero enquanto uma categoria analítica para a ciência geográfica brasileira e como as relações de trabalho passaram a ser compreendidas, identificando quais são os aspectos e temas principais a serem considerados tendo como ponto de partida a necessidade de se produzir mapas que representem tais relações.²

Compreendendo a necessidade de se pensar uma ciência que, mais do que estar comprometida com a qualidade formal e política (Demo, 1995), rompa com as opressões de gênero e com a visão da ciência e da própria realidade enquanto neutra (Harding, 1986; 1991; 1992; Haraway, 1988; 1995), adota-se a concepção de saberes localizados de Haraway (1988) para a produção do presente texto. E a fim de melhor estruturar o fazer investigativo, os procedimentos metodológicos foram subdivididos em dois eixos. O primeiro diz respeito à necessidade de compreensão de como se estrutura a Geografia de Gênero no contexto brasileiro e a participação das

2 O presente texto consiste em uma parte das discussões realizadas na dissertação de mestrado, defendida sob o título *Cartografia do invisível: a representatividade espacial das relações de trabalho e gênero na Geografia brasileira*.

mulheres na produção científica. Para tal, foi realizado levantamento e revisão de literatura, juntamente com levantamento no Observatório da Pós-Graduação, disponibilizado na Plataforma Supercupira, com o objetivo de averiguar a participação das mulheres nos programas de pós-graduação em Geografia. No segundo eixo, a partir da pesquisa e revisão de bibliográfica, objetiva-se compreender os desdobramentos da inserção do gênero na compreensão das relações de trabalho a partir da Geografia.

Nesse aspecto o texto se estrutura em quatro subtópicos para além da presente introdução: Geografia de Gênero: um novo campo de estudos dentro da ciência geográfica; A categoria trabalho na ciência geográfica renovada: o trabalho como produtor de espaço; Mapeando a mulher trabalhadora brasileira: apontamentos para se pensar o mapa; e, por fim, as Considerações finais.

Geografia de Gênero: um novo campo de estudos dentro da ciência geográfica

A segunda metade do século XX foi marcada pela crescente repercussão do movimento feminista no mundo e na produção científica. No âmbito da Geografia não foi diferente, com destaque para a produção anglo-saxônica. Garcia Ramon (1985) aponta o artigo escrito por Hayford (1974) na revista *Antipode* como um marco para este novo campo de discussões no seio da Geografia. Hayford (1974) objetivou, em seu texto, delinear alguns dos principais elementos do que a autora denomina *Geografia da mulher*, bem como apresentar algumas ideias preliminares que podem ser valiosas para o desenvolvimento futuro desse novo campo de estudos.

Até o momento de escrita do texto, Hayford (1974) afirma que as ciências sociais, de maneira geral, se preocupavam unicamente com o *homem*, sendo este termo utilizado enquanto um sinônimo de sociedade. A invisibilidade da mulher na geografia somava-se à escassez de esforços para investigar suas contribuições específicas. Entretanto isso não significaria, necessariamente, a falta de centralidade na organização/produção do espaço (Hayford, 1974).

Outro marco importante para a inserção do gênero enquanto um importante elemento nas investigações geográficas é o livro

Geography and Gender: An introduction to feminist geography (Geografia e Gênero: uma introdução à geografia feminista), primeiro livro publicado sobre o tema. Escrito de forma coletiva pelos membros do grupo de estudos *Women and Geography Study Group*³ do *Institute of British Geography*, o livro se propôs enquanto um material de apoio para professores da graduação que almejassem incorporar a perspectiva da análise de gênero nos conteúdos geográficos dos programas vigentes. O livro também apresenta quatro temas tradicionais dos manuais anglo-saxões de geografia a partir da perspectiva de gênero: estrutura e tramas urbanas, a localização industrial, o acesso a serviços e o subdesenvolvimento.

O termo gênero foi utilizado como referência às diferenças originadas socialmente entre o feminino e o masculino, enquanto o termo sexo fazia referência às diferenças biológicas entre homens e mulheres. Geografia Feminista consistiria, nesse aspecto, na Geografia que “considera explicitamente a estrutura de gênero da sociedade e, ao mesmo tempo, compromete-se a atenuar as desigualdades daí resultantes a curto prazo e a erradicá-las através de mudanças sociais a longo prazo” (*Women and Geography*, 1984, p. 21, tradução nossa). Nesse aspecto, a análise de gênero surge com imenso potencial de contribuir com novos enfoques e conceitos à Geografia, a partir de uma perspectiva de ciência comprometida com a transformação social (Garcia Ramon, 1987).

Como observado, a introdução do gênero enquanto uma temática de interesse para as pesquisas geográficas tem início no norte global, especialmente nos países anglófonos. Consequentemente, a maneira como este novo campo de estudos se estabelece é influenciado, diretamente, pela maneira com que a Geografia era pensada e praticada nesses países.

Simplificadamente, a Geografia anglo-saxônica da segunda metade do século XX, fortemente influenciada pelo marxismo, se dissocia em dois campos de estudo a partir da compreensão do sistema produtivo. A Geografia Econômica abarca o estudo da produção enquanto a Geografia Social, o estudo acerca da distribuição e do consumo. Os estudos acerca do trabalho se alojam na Geografia

3 Sophia Bowlby, Jo Foord, Eleonore Kofman, Jane Lethbridge, Jane Lewis, Linda McDowell, Janet Momsen, John Silk and Jacqueline Tivers.

Econômica, enquanto a esfera do domicílio fica a cargo da Geografia Social. Isso se deu devido ao entendimento da produção enquanto algo exclusivamente técnico e separado da distribuição e do consumo. Conseqüentemente, essa separação, inclusive física, entre ambas as esferas, contribuiu para o esquecimento, associado à subvalorização do trabalho feminino que se realiza em boa parte na esfera da reprodução (e que não é considerado enquanto produtivo ao passo que não produz uma mercadoria) (Garcia Ramon, 1989).

Monk e Hanson (1989) afirmam que os primeiros trabalhos que incorporavam as mulheres nos estudos geográficos na América do Norte se centravam nas diferenças entre homens e mulheres em diferentes aspectos, demonstrando que o gênero é uma importante variável explicativa para compreender o comportamento espacial e das relações humanas com o entorno. Na busca de um marco teórico para compreender tais desigualdades, a Geografia Feminista focou, no início de seus estudos, em explicações que levam em consideração os fundamentos ideológicos das distinções de gênero nas sociedades patriarcais e as bases econômicas que se interrelacionam com elas, identificando o capitalismo enquanto uma causa fundamental das desigualdades sofridas pelas mulheres (Monk e Hanson, 1989).

Os estudos feministas desenvolvem, dessa forma, um importante papel na demonstração e afirmação de que o lar desempenha um papel crucial na perpetuação do sistema social, não apenas na reprodução da força de trabalho (Garcia Ramon, 1989). Dessa forma, uma significativa parte dos estudos de gênero dentro da Geografia se centrou no desenvolvimento de categorias marxistas de análises, sendo as relações capitalistas uma causa importante de tal desigualdade, sobretudo enquanto um fator que a aumentava. Nas décadas de 1980 e 1990, os estudos urbanos e os rurais, sobre teoria e metodologias, e o que versavam sobre o mercado laboral foram os predominantes no marco da Geografia de Gênero.

A frágil posição das mulheres no mercado de trabalho contribuiu para a concentração e segregação do emprego em setores específicos, frequentemente de baixa qualificação. Essa segregação, de fato, está na origem das habilidades limitadas e dos salários reduzidos para as mulheres. Dado o papel crucial desempenhado

pelo lar na perpetuação do sistema socio-espacial, propôs-se uma abordagem integrada nos estudos de gênero, que abrangesse tanto o mundo do trabalho quanto o mundo doméstico. Isso possibilitaria uma compreensão mais abrangente do conceito de trabalho, englobando não apenas o trabalho remunerado, que possui valor de troca, mas também o trabalho invisível, essencial para a sobrevivência do sistema social, embora tenha apenas valor de uso. Essa abordagem integrativa representa uma contribuição inovadora, pois supera as barreiras tradicionais e artificiais entre a Geografia Econômica (voltada para o estudo da produção) e a Geografia Social (associada à distribuição e ao consumo, mais relacionada à esfera da reprodução) (Garcia Ramon, 2019).

Dessa forma, Geografia de Gênero (e/ou a Geografia Feminista) vai muito além da chamada *Geografia das mulheres* dos primeiros tempos, em que as mulheres eram estudadas de forma estatística, e a construção social do gênero não era levada em conta. Ademais, McDowell (1999) e Garcia Ramon (2019) compreendem que Geografia de Gênero não precisa ser cultivada apenas por mulheres, nem deve se dedicar a estudar apenas mulheres (embora não se negue que isso tenha sido necessário em um estágio inicial). Mais do que isso, deve-se desconstruir uma concepção dual do mundo a partir da dicotomia homem-mulher, masculino-feminino etc. Apesar da demonstração, por parte de investigadoras feministas, da natureza falha das suposições binárias, a crença nas divisões binárias de gênero ainda são um elemento presente nas práticas sociais contemporâneas (Figura 1).

Figura 1 - Distinções binárias de gênero.

<i>O masculino</i>	<i>O feminino</i>
Público	Privado
Fora	Dentro
Trabalho	Casa
Trabalho	Lazer/prazer
Produção	Consumo
Independência	Dependência
Poder	Sem poder

Fonte: Traduzido de McDowell (1999).

Dessa forma, as mulheres e as características associadas à feminilidade são frequentemente rotuladas como irracionais, emocionais, dependentes e privadas, sendo associadas mais à natureza do que à cultura. Em contrapartida, os homens e os atributos masculinos são descritos como racionais, científicos, independentes, públicos e cultos. Comumente argumenta-se que as mulheres estão sujeitas aos seus corpos e emoções, enquanto os homens simbolizam a transcendência dessas características mais fundamentais, representando a supremacia da mente sobre o corpo das mulheres (McDowell, 1999). Essa binaridade evidenciada por McDowell (1999) também desempenha um papel significativo na construção social do espaço, influenciando as concepções sobre ambientes *naturais* e *construídos*, bem como nos conjuntos de regulamentações que determinam quem deve ocupar determinados espaços e quem deve ser excluído.

Essa perspectiva binária amplamente difundida também influenciou sobre a relação entre espaço e tempo, que são percebidos como dicotômicos de uma forma específica. É uma formulação na qual o tempo é destacado como o elemento significativo em uma distinção do tipo A/não-A⁴. Além disso, o tempo é geralmente associado ao masculino, enquanto o espaço, sendo visto como ausência ou vazio, é associado ao feminino. Nessa linha de pensamento, o mesmo padrão de dualismo é aplicado a uma série de conceitos ligados tanto ao tempo quanto ao espaço. O tempo é associado à história, ao progresso, à civilização, à política e à transcendência, e é codificado como masculino. Por outro lado, os opostos desses conceitos, dentro das tradições do pensamento ocidental, têm sido codificados como femininos (Massey, 1994).

Vale destacar que o termo gênero foi introduzido e redefinido paulatinamente nos estudos que fazem uso desta categoria. McDowell (1999) apresenta duas maneiras distintas, embora conectadas, de se compreender gênero. O primeiro uso em que o termo gênero é empregado é em contraste ao termo sexo: enquanto o sexo descreve diferenças biológicas, o gênero, por outro lado, descreve características socialmente construídas. Uma autora importante

4 Este tipo de distinção consiste no fato de que apenas um dos termos (A) é definido positivamente. O outro termo ("não-A") é concebido apenas em relação a A, e como ausente em A (Massey, 1994).

para tal forma de entendimento de gênero foi Beauvoir (1967), que em seu livro, ao afirmar que as mulheres não nascem, mas são criadas, desafiando o determinismo biológico e afirmando o construcionismo social do gênero.

O segundo e mais recente uso, o termo gênero não é visto como distinto de sexo; em vez disso, o último é subsumível ao primeiro. Para tal, McDowell (1999) recorre à Scott (1986), que compreende o gênero a partir de duas proposições: (1) o gênero é um elemento constitutivo de relações sociais baseadas nas diferenças percebidas entre os sexos e (2) o gênero é uma forma primária de dar significado às relações de poder. E, enquanto um elemento constitutivo das relações sociais baseadas nas diferenças percebidas, o gênero implica quatro elementos que são interrelacionados: (a) os símbolos culturalmente disponíveis que evocam representações simbólicas e mitos de binaridades antagônicas; (b) conceitos normativos que expressam interpretações dos significados dos símbolos; (c) a concepção de política bem como uma referência às instituições e à organização social e (d) identidade subjetiva.

Dessa forma, a primeira parte da definição de gênero segundo Scott (1986) é composta por esses quatro elementos, sendo que nenhum deles pode operar sem os outros. Entretanto, tais elementos não operam simultaneamente. Quanto à segunda proposição, o gênero é uma forma primária de dar significado às relações de poder, ou seja, um campo primário no interior/por meio do qual o poder é articulado (Scott, 1986). Consoante a McDowell (1999), para a presente investigação, adota-se o entendimento de gênero segundo Scott (1986).

A consolidação dos estudos de gênero na geografia acadêmica representa um marco significativo na história da disciplina. No entanto, como aponta Garcia Ramon (2019), é crucial destacar que essa consolidação varia consideravelmente conforme o contexto espacial. Nos países anglo-saxões, onde esses estudos tiveram origem no início da década de 1980, observa-se um desenvolvimento abrangente, tanto em termos teóricos quanto metodológicos. Por outro lado, nos países latinos, a consolidação da abordagem de gênero na prática geográfica ainda permanece como uma questão volátil (Garcia Ramon, 2019).

Garcia Ramon e Estragués (2004), ao pesquisarem os cursos de Geografia na Espanha, tendo gênero como uma categoria analítica,

chegam à conclusão de que existe uma masculinização da geografia acadêmica, sendo que se pode aplicar tal observação ao contexto brasileiro. Ao observar a produção da teoria geográfica e questionar a quem serve esta produção, ou quem tem se beneficiado com o avanço da ciência, percebe-se que ela é, hegemonicamente, uma ciência masculina (Silva, 2003). Bondi e Domosh (1992) argumentam que a produção do conhecimento geográfico está ligada ao androcentrismo, justificando a relativa dificuldade de instituição de uma análise do espaço que esteja atrelada à perspectiva feminina. Tal masculinização é observada tanto na representatividade feminina na investigação geográfica quanto na produção teórica propriamente dita.

Em pesquisa de pós-doutoramento, Aranha (2018) questiona-se acerca do que significou ser uma mulher cientista no início do século XX, dando destaque ao significado do ser uma geógrafa brasileira e mulher. Sua pesquisa aponta que as mulheres compunham apenas 9% do corpo docente de Geografia nas universidades brasileiras em 1955, ilustrando a ausência das mulheres na universidade. Historicamente, as mulheres representam a maioria dos estudantes de graduação em Geografia, sendo também predominantes em cursos de mestrado e constituindo metade das candidatas a programas de doutorado (Aranha, 2018).

Paradoxalmente, apesar das mulheres comporem a maioria dos discentes de graduação, a proporção de professoras em cursos de pós-graduação em Geografia no Brasil é consideravelmente inferior à metade, como ilustrado na Tabela 1. Em levantamento realizado no Observatório da Pós-Graduação, disponibilizado na Plataforma Sucupira⁵, observa-se que dentre o período disponibilizado na plataforma, de 2013 a 2022, há um aumento no total de docentes em cursos de pós-graduação em Geografia (Figura 2). No ano de 2013 haviam 1.113 docentes, sendo que as mulheres representavam apenas 38,06% (424 mulheres), e já no ano de 2022, do total de 1.694 docentes, as mulheres correspondiam a apenas 36,3% (615 mulheres)⁶.

5 Dados consolidados a partir do Coleta CAPES, após tratamento estatístico e ajustes de conformidade.

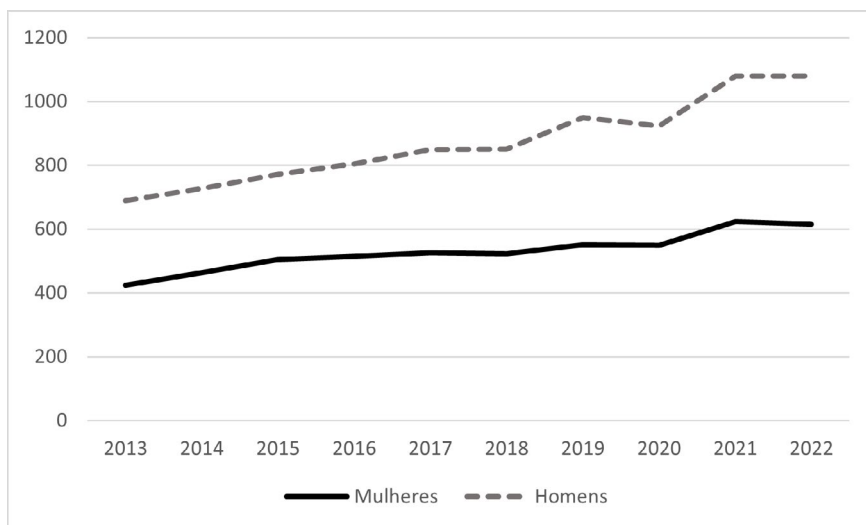
6 Os dados apresentam o total de discentes, sem discriminação por categoria (Colaborador, permanente ou visitante).

Tabela 1 - Total e participação de homens e mulheres docentes nos programas de Pós-Graduação em Geografia no Brasil no período de 2013-2022.

Ano	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Mulheres	424	463	504	515	526	523	551	549	623	615
Homens	690	727	772	805	850	850	949	924	1079	1079
Participação mulheres (%)	38,06	38,91	39,5	39,02	38,23	38,09	36,73	37,27	36,6	36,3
Participação homens (%)	61,94	61,09	60,5	60,98	61,77	61,91	63,27	62,73	63,4	63,7
Total	1114	1190	1276	1320	1376	1373	1500	1473	1702	1694

Fonte: Plataforma Sucupira, elaboração própria.

Figura 2. Número de homens e mulheres docentes nos programas de Pós-Graduação em Geografia no Brasil no período de 2013-2022



Fonte: Plataforma Sucupira, elaboração própria.

A investigação realizada pelo Grupo de Estudos Territoriais (GETE)⁷ (Silva; Cesar; Pinto, 2015), corrobora com a pesquisa desenvolvida por Aranha (2019) e os dados disponibilizados na Plataforma Sucupira. Em levantamento realizado pelo GETE, com objetivo de compreender a posição das mulheres na produção científica da Geografia brasileira, analisaram-se 90 periódicos disponíveis online, contabilizando o total de 13.990 artigos científicos, consideran-

⁷ Localizado na Universidade de Ponta Grossa (UEPG), o grupo de estudos GETE desenvolve pesquisas relacionadas às discussões de gênero e sexualidades na ciência geográfica.

do o período de 1974 a 2013. A análise considerou a classificação dos periódicos científicos em todos os estratos do Sistema Qualis-CAPES⁸ (A1, A2, B1, B2, B3, B4, B5) do triênio de avaliação 2013 - 2015, um importante parâmetro de conquista de poder no campo científico.

A Tabela 2 ilustra os resultados obtidos, considerando a classificação dos periódicos brasileiros da área de Geografia. Como observado, os homens possuem maior produção científica em todos os estratos de qualificação dos periódicos. Mais do que isso, os homens conseguem publicar com mais intensidade em periódicos de maior qualificação, sendo tais estratos caracterizando como masculinos.

Tabela 2 - Autoria, sexo e distribuição de artigos publicados em periódicos classificados pelo Sistema Qualis-CAPES – Triênio 2013-2015.

Autores por estrato de classificação	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5	Total
Homens	528	1741	2078	1918	980	1026	142	8413
Mulheres	232	1042	1332	1437	716	728	90	5577
Total	760	2783	3410	3355	1696	1754	232	13990

Fonte: Adaptado de Silva; Cesar e Pinto (2015).

Ao analisar a produção da teoria geográfica e indagar sobre a quem ela beneficia ou quem tem se favorecido com o progresso científico, Silva (2003) aponta que se torna evidente que, predominantemente, a Geografia é uma ciência hegemonicamente masculina. A tradição geográfica, ao priorizar aspectos visíveis do espaço e aderir fortemente a dados quantitativos e arquivos documentais oficiais em busca de uma suposta neutralidade científica, juntamente com a abordagem economicista da perspectiva marxista, resultou na invisibilidade da mulher no processo de produção do espaço. Nessa visão científica, a Geografia privilegiou agentes e paisagens hegemônicas, fundamentadas na dominação masculina.

8 O artigo não tem por objetivo discutir o processo de classificação dos periódicos científicos e a capacidade do instrumento classificatório usado pela CAPES em medir a qualidade da produção científica. Apenas queremos apontar que este indicador é um importante parâmetro de distribuição de poder entre pesquisadores de determinada comunidade científica.

na, relegando assim a mulher a uma posição marginalizada (McDowell, 1999).

A omissão científica da abordagem da mulher enquanto sujeito social tem sido denunciada por diversas geógrafas. A invisibilidade da mulher nas pesquisas é indicada por Silva (2003) devido a algumas dificuldades teórico-metodológicas em visibilizar a mulher na ciência geográfica. Destaca-se a dificuldade de demarcação clara das fronteiras do objeto em questão (gênero) somado ao fato de *ser mulher* ser definido em um contexto de relações sociais e, fazendo com que a identidade feminina seja regularmente reelaborada, estando em movimento constante. Acrescenta-se também que, diferentemente de outras ciências sociais, a Geografia apresenta um pequeno número de pesquisadoras e pesquisadores com dedicação a tal temática no cenário brasileiro. Há um destaque para a Geografia norte-americana e europeia, as quais tem contribuído significativamente para a legitimação do tema enquanto um problema científico (Silva, 2003).

Mas como denominar esse novo campo de estudos? Geografia das mulheres? Geografia Feminista? Geografia de Gênero? Garcia Ramon (2019) responde a tal questão. A diferença entre geografia feminista e geografia de gênero, de acordo com a autora, se centra em duas questões principais: (a) o termo Geografia Feminista seria um conceito desenvolvido teoricamente no seio da Geografia anglófona, enquanto Geografia de Gênero seria um conceito mais utilizado no contexto da América Latina e Espanha e (b) Geografia Feminista teria o enfoque mais militante e ativista no contexto latino-americano e espanhol enquanto Geografia de Gênero faz referência nominalmente à teoria de gênero, possuindo uma conotação mais acadêmica. Consoante à Garcia Ramon (2019), na presente pesquisa opta-se pelo conceito de Gênero, visto que ao se tratar de uma construção social, possui um extraordinário potencial revolucionário e desestabilizador. Vale destacar que, estrategicamente, Garcia Ramon (2019) sugere o uso de ambos os conceitos a depender da necessidade e do contexto.

Silva (2003) aponta que não existe uma maneira específica para praticar uma Geografia que seja feminista, visto que o ponto

central dos estudos geográficos que partem desta perspectiva é o argumento de que mulheres e homens têm se posicionado diferentemente no mundo e, conseqüentemente, suas relações com os lugares também são diferentes. Ademais, tais diferenças são resultado de um conjunto de elementos que revelam a opressão das mulheres pelos homens em diferentes lugares e tempos.

A Geografia de Gênero vai além de simplesmente destacar as atividades das mulheres e suas implicações espaciais e ambientais. Ela aborda explicitamente a estrutura de gênero da sociedade, integrando-a de maneira explícita a uma estrutura de análise mais ampla. A Geografia de Gênero tem contribuído notavelmente na desconstrução de teorias e estruturas que pareciam intocáveis e, nesse aspecto, tem ajudado decisivamente a abrir novos olhares para o mundo. “Representa um desafio estimulante para os padrões tradicionais e pode ajudar na busca pela mudança social, o horizonte de toda pesquisa em geografia comprometida” (Garcia Ramon, 1989, p. 10).

A categoria trabalho na ciência geográfica renovada: o trabalho como produtor de espaço

Não foi somente o campo da Cartografia Geográfica e da Geografia de Gênero que tiveram o debate reestruturado na segunda metade do século XX. Durante a década de 1990, no período de renovação da Geografia, devido à influência de geógrafos franceses, intensificam-se os debates que trazem a categoria trabalho para o centro das discussões, uma categoria fundante na produção do espaço geográfico.

Francesconi (2006) destaca que, por um lado, a Geografia tomou o trabalho em sua divisão internacional e regional para compreensão das desigualdades sócio-espaciais (a nível internacional e regional). Somado a isso, o trabalho se tornou um conceito fundamental para explicação do espaço como um produto social, em que se [re]produz, contraditoriamente, tal como a totalidade social da qual faz parte. O geógrafo francês Pierre George pode ser considerado pioneiro nas discussões acerca da realidade do mundo do trabalho, com sua obra intitulada *Les Populations actives: essai sur*

la *géographie du travail* (Populações trabalhadoras: um ensaio sobre a geografia do trabalho), publicado no ano de 1978.

Nesse contexto, Santos e Souza (2017) evocam uma retomada intensa dos debates marxianos⁹, iniciados nas décadas de 1980 e 1990, no contexto de renovação da ciência geográfica, momento este que se caracterizou pela adoção significativa, por parte das geógrafas e geógrafos, de conceitos e categorias da Teoria Crítica no fazer científico. Pressupõe-se a retomada da categoria trabalho enquanto central para a compreensão da realidade e da própria produção do espaço geográfico.

No cenário nacional, Moreira (1982; 2002) se destaca ao incluir, além da categoria trabalho, outras categorias para compor o leque analítico, como *modo de produção*, *forças produtivas* e *relações de produção*. Moreira (1982) ainda insere a categoria trabalho no contexto de produção do pensamento geográfico. Para o autor, “[...] como a obra de transformação do meio é uma realização necessariamente dependente do trabalho social (a ação organizada da coletividade dos homens), é o trabalho social o agente de mutação do homem, de um ‘ser animal’ para um ‘ser social’” (Moreira, 1982, p. 7).

De acordo com Moreira (2002), a categoria *trabalho*, quando analisada numa perspectiva geográfica, deve ter um enfoque sobre duplo nível: o metabolismo homem-meio (ser social-meio) e a regulação sociedade-espaço. Como sintetizam Thomaz Junior (2002) e Claudino e Teodoro (2020), a relação metabólica entre o ser social e a natureza se trata de um processo de intercâmbio em que o ser humano produz a si mesmo, enquanto um ser social, bem como produz o meio (espaço), o que Marx (2010[1932]) denomina de hominização do homem pelo trabalho (ou melhor transcrevendo, humanização do ser humano/social).

O outro nível, a relação sociedade-natureza, tem influência direta do filósofo francês Henri Lefebvre, que teoriza acerca da reprodução das relações de produção. De acordo com Santos e Souza (2017), com o objetivo de superação da leitura estática euclidiana e cartesiana do espaço, é formulado o conceito de produção do espa-

9 Marxiano refere-se estritamente àquilo que é da lavra do próprio Marx (seus artigos, ensaios, livros, cartas etc.), em contraponto ao Marxismo, que compreende a doutrina teórica e política inspirada no pensamento de Marx.

ço, cujo fundamento se estabelece através do trabalho. Nesse caso, o trabalho não é compreendido em seu sentido restrito, enquanto a materialização das atividades produtivas no espaço, mas como resultante da própria história das sociedades ao logo do tempo. Tem-se a produção de coisas e obras, ideias e ideologias, consciência e conhecimento.

Nesse aspecto, a Geografia do Trabalho não se trata apenas de um recorte disciplinar dentro da ciência geográfica, mas de um campo de investigação focado no entendimento da estrutura de poder e do controle social que é exercido pelo capital sobre a sociedade, especialmente no que diz respeito sobre o trabalho (Thomaz Junior, 2002). Santos e Souza (2017, p. 32) apontam que é fundamental, no contexto dos estudos geográficos, compreender que o metabolismo do capital afeta a vida dentro e fora do labor, ou seja, no âmbito da produção propriamente dita (do trabalho), quanto da reprodução (moradia, convívio social).

Para o debate acerca do trabalho pelo viés geográfico é necessário incluir o mundo do trabalho e seu processo de transformação. Como aponta Thomaz Junior (2002), o processo de reestruturação produtiva ocasiona um conjunto de transformações no mundo do trabalho, o que gera, também, profundas modificações no espaço e no território. Dessa forma, há a necessidade de se compreender as mudanças históricas ocorridas no mundo do trabalho, as novas formas de extração de mais-valia da classe trabalhadora e as novas formas de precarização do trabalho.

Diante do cenário de crise multidimensional delineado, crise esta que engloba igualmente uma crise na reprodução social, uma crise ambiental e uma crise política que se manifesta em várias direções, contribuindo para processos de desdemocratização¹⁰ (Fraser 2020a), reforça-se a relevância da categoria trabalho enquanto central na compreensão do processo de produção do espaço geo-

¹⁰ Juntamente com outros termos, como “democracia de fachada”, “Pós-democracia”, “democracia moribunda”, o termo “desdemocratização” é utilizado para caracterizar a atual conjuntura social, política e econômica vigente. Para Fraser (2018) o declínio no comparecimento eleitoral, a proliferação de corrupção na política, o aumento da concentração de propriedade de mídia, elevação do extremismo de direita, o virtual colapso de partidos tradicionais de esquerda no Norte Global, declínio da credibilidade dos Estados Unidos enquanto hegemonia mundial e a proliferação da violência política são algumas das características do atual momento.

gráfico, e na construção de um pensamento geográfico crítico da realidade social. Seguindo este caminho, é indispensável compreender as repercussões materiais das transformações ocorridas no mundo do trabalho.

Tal realidade de crise e da luta pelo trabalho, enquanto condição de reprodução social de centenas e milhares de trabalhadoras e trabalhadores, valida o debate sobre o trabalho e a centralidade que essa categoria deve ter no âmbito das Ciências Sociais e, especialmente, na Geografia.

Para tanto, como apontam Santos e Souza (2020), a retomada da categoria trabalho, em um contexto de crise estrutural e do processo de reestruturação (econômica, política, social e espacial) do capital torna imprescindível a reafirmação da Geografia crítica, fundamentada na compreensão do mundo do trabalho e na práxis revolucionária das geógrafas e geógrafos.

Entretanto, é necessário fazer uma ressalva aos apontamentos e propostas de Santos e Souza (2017) de retomada da categoria trabalho dentro da Geografia a partir de um olhar da teoria marxiana e das categorias e dos conceitos adotados e mobilizados. Não é suficiente compreender o ser humano enquanto um sujeito que age, sobre si mesmo e sobre a natureza, perpetuando o uso do termo “homem” enquanto sujeito genérico e universal. É essencial desvincular-se de generalizações e orientar as análises para a diversidade dos seres humanos.

Ademais, diferentemente do que ocorreu na geografia praticada pelas geógrafas feministas nos países anglófonos, a categoria “trabalho” e a preocupação com uma análise geográfica de tal temática a partir do gênero não se configurou enquanto um assunto de destaque no movimento de consolidação da Geografia de Gênero no Brasil. No final da década de 1990, momento de início dos estudos de gênero sob uma perspectiva da Geografia, a compreensão da relação entre mulher e cultura, movimentos sociais e trabalho, cotidiano e gênero foram os principais temas de interesse.

No início do século XXI, certos tópicos, como as relações entre mulheres e trabalho, continuam a ser relevantes. Contudo, surgem novos temas, como o reconhecimento da contribuição de Simone de Beauvoir para as ciências sociais, a integração do planejamento

urbano e questões de gênero, as lutas de gênero no Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), as interseções entre gênero, raça e a feminização da pobreza, bem como as dinâmicas das migrações nacionais e internacionais (Ornat, 2008).

Apesar de apresentar baixa representatividade no conjunto total de pesquisas que abarcam gênero enquanto uma categoria analítica na ciência geográfica na contemporaneidade, as investigações pioneiras realizadas sob essa mirada tiveram o *trabalho* como uma centralidade. Destacam-se duas geógrafas que podem ser consideradas como as pioneiras da Geografia de Gênero no Brasil: Rosa Ester Rossini e Sônia Alves Calió.

As contribuições das geógrafas Rosa Ester Rossini e Sônia Alves Calió

Dentre as produções brasileiras que fazem uso do Trabalho enquanto uma categoria importante para análise da realidade, destaca-se, especialmente para o desenvolvimento da presente investigação, Rosa Ester Rossini, geógrafa brasileira, livre-docente e pesquisadora aposentada da Universidade de São Paulo (USP). É considerada uma das pioneiras da Geografia no Brasil, cuja trajetória profissional foi marcada pela abordagem da Geografia Agrária e da População. Sua atuação nos temas de gênero é particularmente inovadora, sendo uma das protagonistas da Geografia Feminista criada no Brasil já nos anos de 1980. Através da categoria trabalho, Rossini conseguiu inserir o tema na Geografia, ou seja, o Trabalho de mulheres e homens enquanto produtor do espaço geográfico (Silva; Ornat, 2016).

Rossini (1993; 1998; 2010) tem dedicado grande parte de sua carreira na compreensão das mudanças ocorridas no Brasil na segunda metade do século XX, especialmente no contexto do campo, contribuindo para maior entendimento das relações de trabalho que envolvem as mulheres.

Caracterizando o cenário nacional na década de 1970 e 1980, Rossini (1993) destaca que, de maneira geral, ficam reservados à mulher os trabalhos domésticos, visto que não há praticamente divisão sexual do trabalho na família, aos quais se somam o trabalho assalariado *complementando* os ganhos familiares. Identifica-se um

aumento das responsabilidades ligadas aos filhos, já que devem ser deixados aos cuidados de alguém enquanto a mãe está trabalhando. O tamanho da família reduz ao passo que a criança deixa de ser um investimento para se transformar em um aumento de despesa. Ao mesmo tempo em que há tendência de aumento da participação da mulher na força de trabalho, Rossini (1993) identifica o aumento de famílias chefiadas por mulheres.

Dessa forma, à medida que a mulher entra no mercado de trabalho, seu trabalho deixa de ser interpretado enquanto elemento que *ajuda* para a família. Em 1977, 11,6% das famílias tinham a mulher responsável pela unidade familiar, ou seja, tinham a autoridade parental. Em 1986 esse dado já representa 23,7% das famílias. No Estado de São Paulo, esse dado é mais significativo, ao passo que em 1995 eram 21,8% das famílias chefiadas por mulheres, 25,2% em 2000 e 35,9% no ano de 2008 (Rossini, 2010).

Somado a isso, há menor engajamento nas atividades ligadas à agricultura, em vista do avanço da modernização no campo, e o urbano não consegue absorver toda a mão de obra. Quando absorvida pelo mercado de trabalho rural ou urbano, tende a ser integrada em atividades que guardam *certas especificidades femininas*. Nesse aspecto, o mercado informal se constitui como a oportunidade de sobrevivência, o que dificulta ainda mais a organização das mulheres como categoria profissional (Rossini, 1993).

De maneira sintética, em análise de trinta anos (1977-2008) de pesquisa realizada na temática de trabalho feminino no campo, Rossini (2010) destaca as mudanças mais significativas observadas no contexto brasileiro. O aumento do número de pessoas trabalhadoras na família; a diminuição de residentes na casa (o que indica a diminuição do núcleo familiar); a crescente procura de participação da mulher na força de trabalho no campo, até meados de 1990; maior escolarização; queda no número de filhos e aumento de desemprego/desocupação de homens e mulheres na última década. A autora destaca a diminuição dos postos de trabalho e a masculinização nos novos engajamentos, em que apenas homens operam máquinas, como sendo a mudança de maior destaque ocorrida nos últimos anos.

No final dos anos 1990, são introduzidos novos temas à temá-

tica dos estudos do trabalho na Geografia, como as questões urbanas e de saúde, os movimentos migratórios e os direitos reprodutivos. Nesse contexto, a geógrafa brasileira Sonia Alves Calió merece destaque ao produzir o primeiro trabalho acadêmico que utiliza a categoria gênero na pesquisa geográfica. Sua tese de doutorado, intitulada *Relações de gênero na cidade: uma contribuição do pensamento feminista à Geografia Urbana*, foi defendida no ano de 1991, na Universidade de São Paulo (USP), se propôs a pensar a cidade a partir de instrumentais teóricos baseados nas teses do pensamento feminista.

Por muito tempo a prática desigual de uso do espaço urbano entre homens e mulheres não foi percebida como uma questão importante, em detrimento de outras questões, como demográficas, econômicas, culturais e políticas. Para Calió (1997), o gênero enquanto uma categoria analítica para a Geografia, traz visibilidade às mulheres e permite outras releituras dos fenômenos sócio-espaciais. Assumi-lo enquanto categoria significa compreender que ele se constrói em vários espaços (cidade, família, mercado de trabalho, instituições, etc.) e traz à tona a relação de gênero enquanto relações de poder.

O espaço urbano, dividido pela separação objetiva de trabalho e subjetiva da casa, explica a diferença como cada espaço é vivido e reproduzido diferentemente pelas mulheres e pelos homens. Nesse contexto, Calió (1997) identifica o patriarcado como importante para a compreensão do urbano, ao passo que este é pautado nas dicotomias trabalho feminino/trabalho masculino, trabalho dentro/trabalho fora, vida pública/ vida privada.

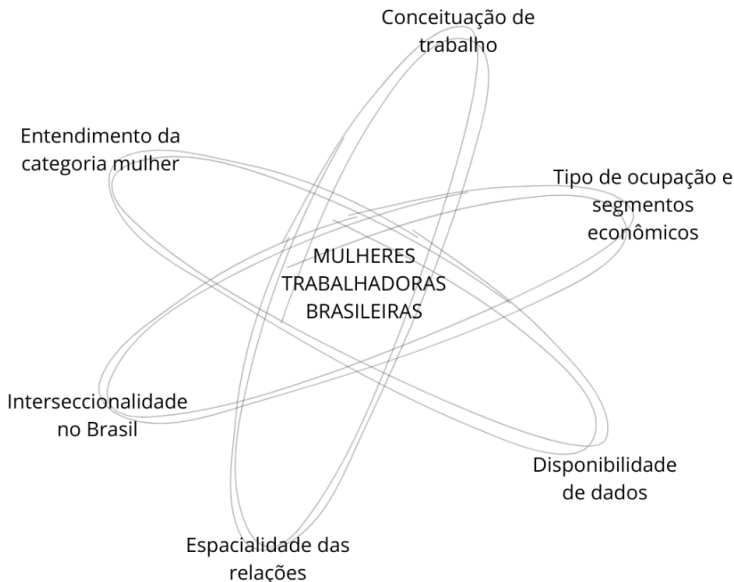
As mudanças ocorridas no trabalho doméstico e no interior da família, juntamente com a transformação da estrutura do uso da terra e a separação entre trabalho doméstico e trabalho assalariado são, para Calió (1997) os grandes fatores influentes da urbanização moderna. Dessa forma, a autora indica a necessidade de compreender a interação entre patriarcado e capitalismo no sistema urbano, visto que a ignorar culmina na exclusão da mulher na cidade e na invisibilidade da mulher nos estudos urbano e, consequentemente nas políticas públicas e no planejamento e gestão.

Mapeando a mulher trabalhadora brasileira: apontamentos para se pensar o mapa

Diferentemente de como ocorreu nas investigações da Geografia anglo-saxônica, *trabalho* não se consolidou enquanto uma categoria analítica central para a Geografia de Gênero praticada no contexto brasileiro. Os mapas, tampouco, foram um objeto de reflexão das geógrafas e geógrafos que trabalhavam com tal temática. No entanto, é pertinente ponderar sobre a complexidade envolvida ao investigar as mulheres trabalhadoras brasileiras, especialmente ao propor-se a representar espacialmente, a partir de mapas, as relações que as envolvem.

Em exercício de sistematizar alguns dos elementos que complexificam a compreensão das espacialidades que envolvem as mulheres trabalhadoras brasileiras, construiu-se a Figura 3. Vale destacar que o objetivo com tal sistematização não consiste em esgotar e/ou elencar todos os elementos que influenciam essa espacialidade, mas os seis elementos que mais se destacam na reflexão desta temática.

Figura 3 - A complexidade das mulheres trabalhadoras brasileiras.



Fonte: elaboração própria.

O espaço não é simplesmente um cenário passivo para as atividades humanas, mas sim um elemento fundamental que contribui para a construção das relações sociais. Massey (1994) argumenta que o espaço é socialmente construído e moldado por uma série de forças, incluindo relações de poder, economia, política e cultura. Logo, ao mesmo tempo em que o espaço influencia a forma como as pessoas se relacionam, se identificam e se envolvem nas atividades sociais, este também é influenciado por tais relações (Hanson; Pratt, 1995).

As estruturas sociais e as dinâmicas de poder se manifestam fisicamente no ambiente construído. Isso significa que o espaço geográfico reflete as hierarquias sociais, as divisões de classe, gênero, raça e outras formas de diferenciação. Dessa forma, as relações sociais influenciam a forma como o espaço é configurado e utilizado (Massey, 1994).

Um conceito-chave cunhado por Hanson e Pratt (1995) que elucida a relação entre espaço e gênero é o conceito de *gênero de lugar*. As autoras argumentam que diferentes lugares são associados a papéis de gênero específicos, e esses lugares podem ser tanto públicos quanto privados. Por exemplo, espaços públicos como a rua podem ser percebidos como *masculinos*, enquanto espaços domésticos como a casa são frequentemente associados ao feminino. Essa divisão de gênero de lugares influencia como as pessoas se movem e interagem no espaço, bem como as oportunidades e restrições que enfrentam.

Segundo McDowell (1999), as normas de gênero também podem afetar a mobilidade das pessoas no espaço físico e como isso, por sua vez, influenciam o acesso a oportunidades de trabalho e outros espaços importantes. As responsabilidades tradicionalmente associadas às mulheres, como o cuidado com a família e a casa, por exemplo, podem restringir sua capacidade de viajar para o trabalho ou participar de atividades profissionais que exijam deslocamento. A dimensão de gênero na mobilidade transcende a mera questão física, manifestando-se na disponibilidade de transporte, na acessibilidade a espaços públicos e nas implicações mais amplas para a autonomia das mulheres. Logo, um primeiro elemento aqui destacado é a compreensão de como se dá a espacialidade das relações, em especial as relações de trabalho e de

gênero, e como elas influenciam e são influenciadas no processo de produção do espaço geográfico.

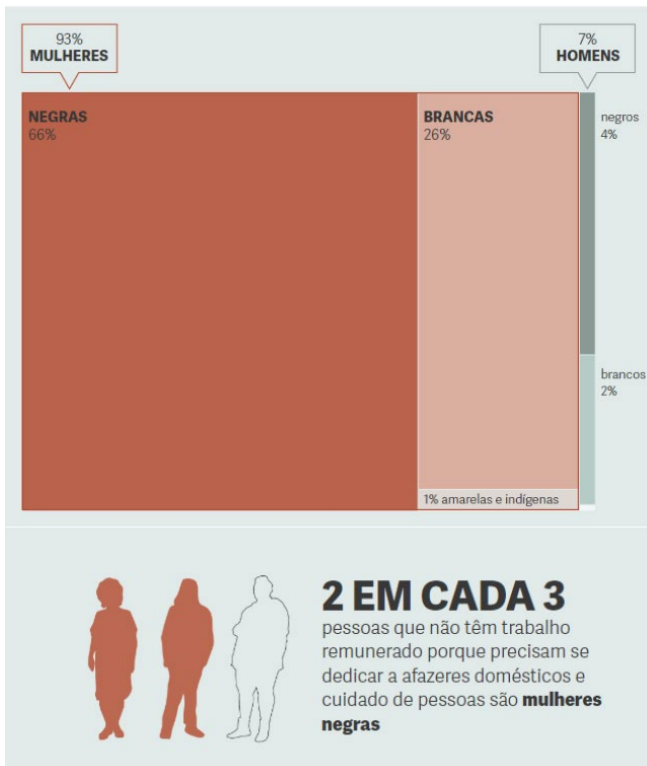
O segundo elemento destacado refere-se à própria concepção do que significa ser *mulher*. É fundamental compreender que tal categoria transcende a simples diferença sexual biológica. Ela é multifacetada e abrange uma vasta gama de identidades de gênero e experiências vivenciadas. Limitar a análise apenas a mulheres cisgênero é uma abordagem estreita que negligencia a existência e as vivências das mulheres transgênero e não-binárias, por exemplo. Ao fazê-lo, a complexidade das experiências de gênero e as diversas maneiras pelas quais as pessoas se identificam e vivenciam o mundo ao seu redor é ignorada.

Um outro elemento, relacionado diretamente ao segundo, diz respeito à interseccionalidade. Seria o *gênero* uma categoria de análise suficiente para a compreensão das desigualdades e opressões sofridas pelas mulheres? A ideia de um ponto de vista próprio à experiência e ao lugar que as mulheres ocupam cede lugar à ideia de um ponto de vista que é próprio à experiência da conjugação das relações de poder de gênero, de raça e de classe, o que, como aponta Hirata (2014), torna a noção de saberes localizados ainda mais complexa, visto que a posição de poder nas relações classe-gênero e raça-gênero, por exemplo, podem ser dissimétricas.

As mulheres não consistem em um grupo homogêneo. A compreensão das relações de gênero, descoladas de outros aspectos identitários, como a classe e a raça, a sexualidade, a localidade, etc. em um país como o Brasil, não é suficiente. Por exemplo, as mulheres negras enfrentam uma experiência única de opressão, que resulta da interseção do sexismo e do racismo, enfrentando desafios adicionais devido à discriminação racial e à marginalização econômica. Da mesma forma, as mulheres transgênero e não-binárias enfrentam formas específicas de violência e exclusão, muitas vezes devido à sua identidade de gênero, mas também influenciadas por outros aspectos de sua identidade, como raça e classe social. Portanto, ao considerar a categoria *mulher* no Brasil, é essencial adotar uma abordagem interseccional que reconheça e leve em conta as múltiplas formas de discriminação e privilégio que moldam as experiências das mulheres em diferentes contextos sócio-espaciais.

A interseccionalidade consiste uma abordagem fundamental para se pensar as trabalhadoras e trabalhadores brasileiros. Ao analisar os dados referentes ao grupo de pessoas que gostariam de trabalhar, mas não procuram emprego por realizarem afazeres domésticos ou cuidar de pessoas, Alves e Rocha (2024) apontam que 93% nesse universo são mulheres. Mais do que isso, como ilustra a Figura 4, mulheres negras representam duas em cada três pessoas que não têm trabalho remunerado porque precisam de dedicar a afazeres domésticos ou tarefas de cuidado – 66% do total. Enquanto isso, mulheres brancas representam 26%, homens negros correspondem a 4% e homens brancos constituem 2% da população nessa situação.

Figura 4 - Gênero e raça de quem não pode trabalhar porque cuida de pessoas ou da casa.



Fonte: PNAD, 2022 elaborado por Gênero e Número, 2024¹¹.

¹¹ Valores arredondados entre homens, 0,1% é equivalente a homens amarelos.

O quarto e o quinto elemento de complexidade dizem respeito ao trabalho. O quarto elemento faz referência ao próprio conceito de trabalho. Há certa dificuldade em conceituar o que pode ser compreendido ou não como trabalho. Ao teorizar sobre como usar a obra marxiana para se pensar no que consiste a classe trabalhadora, Claudino e Teodoro (2020) apontam a necessidade de ampliação do entendimento de Marx, analisando a classe trabalhadora a partir da realidade concreta tal qual ela se apresenta: uma classe trabalhadora fragmentada e heterogênea. Essa ampliação do conceito, a qual leva em consideração a realidade, permite compreender a nova classe trabalhadora, que Antunes (2009) denomina de *classe-que-vive-do-trabalho*, conferindo contemporaneidade e amplitude ao ser social que trabalha.

A classe trabalhadora consiste na totalidade dos que vendem sua força de trabalho, não se restringindo ao trabalho manual direto, ao passo que incorpora a totalidade do trabalho social, a totalidade do trabalho coletivo assalariado. A classe trabalhadora, dessa forma, tem como núcleo central os trabalhadores produtivos, sendo aqueles que “[...] produzem diretamente mais-valia e participam diretamente do processo de valorização do capital” (Antunes, 2009, p. 102).

Entretanto, segundo Antunes (2009), a classe-que-vive-do-trabalho não se restringe aos trabalhadores produtivos, mas também inclui os trabalhadores improdutivos, cujas formas de trabalho são utilizadas como serviço (setor de serviços, bancos, comércio, turismo, serviços públicos, por exemplo). Nesse caso, o “[...] trabalho é consumido como valor de uso e não como trabalho que cria valor de troca” (Antunes, 2009, p. 108). Este tipo de trabalho constitui um segmento em expansão no capitalismo contemporâneo.

Para Antunes (2009), todo trabalhador é assalariado. Nessa concepção, o trabalho doméstico se enquadra enquanto atividade desprovida de valor, visto que não é uma atividade que está vinculada diretamente à produção e tampouco é remunerada mediante salário. Tal desconsideração se configura como falsa visto que, de acordo com Blay (1978), sua remuneração se faz mediante elemento assalariado da família, geralmente o homem. Mas e o transmutar do salário em alimento, habitação e limpeza? A partir da transfor-

mação do salário em formas necessárias de subsistência, aplica-se trabalho ao salário. Ademais, é justamente devido à utilização do trabalho doméstico não remunerado que o trabalhador assalariado pode ser remunerado aquém de suas necessidades (Blay, 1978).

Federici (2017; 2021) demonstra que não é apenas a remuneração que caracteriza uma atividade enquanto trabalho, ao passo que existem atividades invisibilizadas que são realizadas, não remuneradas, mas imprescindíveis para a manutenção do sistema capitalista em todas as escalas geográficas. Isso pode ser complexo de mapear, mas é essencial para entender a carga adicional que muitas mulheres enfrentam. Nesse ponto, destacam-se as políticas públicas e a legislação, que impacta as condições de trabalho das mulheres, incluindo licença-maternidade, políticas de igualdade salarial e medidas de conciliação trabalho-família.

O quinto elemento de complexidade refere-se aos tipos de ocupação e aos diferentes setores da economia. “O capital incorpora o trabalho feminino de modo desigual e diferenciado em sua divisão social e sexual do trabalho” (Antunes, 2009, p. 109). Ou seja, o sistema capitalista integra o trabalho das mulheres à sua lógica de funcionamento, mas não de maneira uniforme. Isso significa que as mulheres não são simplesmente incluídas no mercado de trabalho da mesma maneira que os homens. Pelo contrário, as características do trabalho feminino muitas vezes são moldadas por normas de gênero e pela história das relações de trabalho. Isso se refere ao fato de que o sistema capitalista tende a alocar tarefas específicas para homens e mulheres, refletindo normas e expectativas sociais.

Nesse aspecto, é possível inferir que determinados setores da economia, indústrias e tipos de emprego são associados a um gênero específico. Essa divisão de gênero no mercado de trabalho reflete normas sociais e estereótipos de gênero que influenciam as expectativas sobre as capacidades e papéis de homens e mulheres. Muitas vezes as indústrias relacionadas à prestação de cuidados, como saúde e educação, são associadas às mulheres, enquanto áreas como engenharia e tecnologia costumam ser dominadas por homens. Isso resulta em disparidades salariais e de representação, com ocupações *femininas* muitas vezes sendo desvalorizadas em

comparação com ocupações masculinas (Hanson; Pratt, 1995; McDowell, 1999).

Por fim, o sexto e último elemento elencado diz respeito a como quantificar e qualificar tal complexidade. É imprescindível que sejam utilizados dados confiáveis, abrangentes e atualizados para mapear as tendências e padrões do trabalho feminino. Isso pode incluir estatísticas sobre taxas e tipos de emprego, renda, educação e participação em diferentes setores da economia. Dados que caracterizem quem são as mulheres que trabalham e onde estão localizadas também se configura como importante para a elaboração de mapas.

A PNAD realizada no ano de 2022, sob a temática de Outras Formas de Trabalho, teve uma importância significativa ao possibilitar quantificar não apenas o trabalho remunerado a nível nacional, mas também sobre o trabalho invisibilizado (não remunerado). Entretanto, os dados disponibilizados na atualidade são capazes de ilustrar estatisticamente o trabalho feminino? As mulheres trans e travestis, como aparecem em tais estatísticas? A quais escalas geográficas estão atendendo os dados? Mais do que isso, quais dados ainda faltam? Como podem ser quantificados e qualificados?

A categoria *mulheres trabalhadoras brasileiras* se demonstra heterogênea, visto que reflete uma diversidade de experiências, contextos e realidades. Abrange-se mulheres¹² de diferentes origens étnicas, idades, níveis educacionais, ocupações, sexualidade, todas contribuindo de maneiras distintas para a força de trabalho do país. Essa heterogeneidade é evidente não apenas em termos de ocupações desempenhadas, que variam desde trabalho doméstico não remunerado até cargos executivos em grandes empresas, mas também em relação às condições de trabalho, salários e oportunidades de avanço profissional. Além disso, as mulheres trabalhadoras brasileiras enfrentam uma gama diversificada de desafios e adversidades, que são diretamente influenciados por esses elementos que compõem a identidade de cada uma delas.

12 Aqui, *mulheres* compreende uma categoria que abrange não apenas as mulheres cisgênero, mas também as que se identificam como tal, como mulheres trans e travestis.

Considerações finais

No contexto de renovação da ciência geográfica, diante da emergência de novas formas de compreender o espaço geográfico e sua [re]produção, a partir da adoção de gênero enquanto uma categoria analítica importante configura-se a Geografia de Gênero. No contexto nacional, apesar de ter sido significativamente influenciada pela produção científica das geógrafas anglófonas, o desenvolvimento desse novo campo de estudos se deu a partir de suas especificidades locais, que são refletidas, por exemplo, nas temáticas que se consolidaram enquanto características da geografia brasileira. Apesar das primeiras investigações terem abordado o trabalho, este não se consolidou enquanto um tema característico da geografia de gênero brasileira, sendo as questões urbanas, especialmente relacionadas à violência enquanto um fenômeno geográfico, que se caracterizaram enquanto temas recorrentes.

Adiciona-se aqui o aspecto fundamental de que, ao entrelaçar as relações de gênero e de trabalho no contexto brasileiro, o escopo da pesquisa não se restringe. Ao incorporar o trabalho como uma categoria analítica adicional, a complexidade da investigação se expande consideravelmente. Este fenômeno é resultado direto da interseção entre as questões de gênero e as dinâmicas laborais no Brasil. Como observado por Crenshaw (1989), ao se contemplar as mulheres trabalhadoras brasileiras, um cipoal de formas de opressão se entrelaça, dando origem a dinâmicas únicas que não podem ser compreendidas de maneira simplista como a soma de diferentes formas de opressão. Essa complexidade decorre da sobreposição de sistemas de desigualdade e exclusão, que incluem, entre outros fatores, questões de classe, raça, etnia e orientação sexual. Assim, a análise dessas interações exige uma abordagem multifacetada e sensível, que reconheça e integre as diversas dimensões da identidade e da experiência das mulheres trabalhadoras brasileiras.

Referências bibliográficas

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

ARANHA, Patricia. Geografias Femininas: papel do gênero na geografia brasileira. **Jornal da USP**, São Paulo, 5 set. 2018. Disponível em: <https://jornal.usp.br/artigos/geografia-feminina-papel-do-genero-na-geografia-brasileira/> Acesso em 10 jan. 2024.

BLAY, Eva Alterman. **Trabalho domesticado**: a mulher na indústria paulista. São Paulo, SP: Ática, 1978.

BONDI, Liz. e DOMOSH, Mona. Other figures in other places: on feminism, postmodernism and geography. **Environment and Planning D: Society & Space**, vol 10, n. 2. 1992.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. In: ENCUESTRO DE GEOGRAFOS DE AMERICA LATINA, 6., 1997. Resúmenes. Observatorio Geográfico, 1997.

CAPES. Painel de Dados do Observatório da Pós-Graduação. **Plataforma Sucupira**. Disponível em: <https://sucupira-v2.capes.gov.br/sucupira4/> Acesso em: 10 jan 2024.

CASTELLS, Manuel. Prólogo: A Rede e o Ser. In: CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 21-47.

CLAUDINO, Nagib Aouar; TEODORO, Pacelli Henrique Martins. Reflexões teóricas sobre a Geografia do Trabalho: uma ode ao pensamento crítico. **REBELA-Revista Brasileira de Estudos Latino-Americanos**, v. 10, n. 2, 2020.

CRENSHAW, Kimberlé. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. **University of Chicago Legal Forum**, 1989.

FEDERICI, Silvia. **Calibã e a bruxa**: mulheres, corpo e acumulação primitiva. Tradução de Coletivo Sycorax. São Paulo, SP: Elefante, 2017.

_____. **Patriarchy of the wage**: Notes on Marx, gender, and feminism. PM Press, 2021.

FRANCESCONI, Léa. Trabalho, tema da pesquisa geográfica. **Revista Pegada Eletrônica**. V. 1 e 2, UNEP Presidente Prudente, 2006.

FRASER, Nancy. Crise de legitimação? Sobre as contradições políticas do capitalismo financeirizado. **Cadernos de Filosofia Alemã: Crítica e Modernidade**, [S. l.], v. 23, n. 2, p. 153-188, 2018.

_____. Da redistribuição ao reconhecimento? Dilemas da justiça numa era “pós-socialista”. **Cadernos de Campo** (São Paulo - 1991), [S. l.], v. 15, n. 14-15, p. 231-239, 2006.

_____. O neoliberalismo não se legitima mais. As pessoas querem a proteção do Estado. [Entrevista concedida a] Nádia Junqueira Ribeiro e Nathalie

Bressiani. **Le Monde diplomatique Brasil**. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/nancy-fraser-o-neoliberalismo-nao-se-legitima-mais/> Acesso em 27 abr. 2022.

GARCIA RAMON, Maria Dolors. El análisis de género y la geografía: reflexiones en torno a un libro reciente. **Documents d'anàlisi geogràfica**, n. 6, p. 133-143, 1985.

_____. Geografía de Género. In.: ALBER Abel (ed). **Maria Dolors Garcia-Ramon: Geografía y género, disidencia e innovación**. Barcelona: Icaria, 2019.

_____. Género, espacio y entorno: ¿hacia una renovación conceptual de la geografía? Una introducción. **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, vol. 14, p. 7-13, 1989.

GARCIA RAMON, Maria Dolors; ESTRAGUÉS, Hermínia Pujol i. La presencia de mujeres en la geografía académica: ¿Hacia una masculinización de la disciplina?. **Cuadernos de Geografía**, vol. 75; p. 91-102. 2004.

GROSSI, Miriam Pillar. Identidade de gênero e sexualidade. **Revista antropologia em primeira mão**, 1998.

HANSON, Susan; PRATT, Geraldine. **Gender, work, and space**. London ; New York: Routledge/Taylor & Francis, 1995.

HARAWAY, Donna. **Ciencia, cyborgs y mujeres: la reinención de la naturaleza**. Universitat de València, 1995.

_____. Manifesto for cyborgs: science, technology, and socialist feminism in the 1980s. **Socialist Review**, n. 80, p. 65-108. 1985

_____. Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. **Feminist Studies**, vol. 14, no. 3, pp. 575-599, 1988.

HARDING, Sandra G. Rethinking standpoint epistemology: What is "strong objectivity"? **The Centennial Review**, vol. 36, n. 3 p. 437-470, 1992.

_____. **The science question in feminism**. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1986.

_____. **Whose science? Whose knowledge?: thinking from women's lives**. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1991.

HARVEY, David. **The condition of postmodernity: An Enquiry to Origins of Cultural Change**. Oxford: Blackwel. 1989.

HAYFORD, A. M. The Geography of women: An historical introduction. **Antipode**, Vol. 6, n. 2, p. 1-19. 1974.

HIRATA, Helena. Gênero, classe e raça Interseccionalidade e consubstancialidade das relações sociais. **Tempo social**, v. 26, p. 61-73, 2014.

HOBSBAWM, Eric. Revolução Social 1945-90. In: HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos - O breve século XX- 1914-1991**. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

MARX, Karl. **Manuscritos econômicos-filosóficos**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2010 [1932].

MASSEY, Doreen. **Space, place, and gender**. Minneapolis: University of Minnesota Press. 1994.

MCDOWELL, Linda. **Gender, identity, and place: understanding feminist geographies**. Cambridge: Polity Press, 1999

MONK, Janice; HANSON, Susan. Temas de geografia feminista contemporânea. **Documents d'analisi geográfica**, vol. 14, p. 31-50, 1989.

MOREIRA, Ruy. **O que é geografia**. 2. ed. São Paulo, SP: Brasiliense, 1982.

_____. Teses para uma geografia do trabalho. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 1, n. 20, p. 19-23, 2002.

ORNAT, Marcio Jose. Sobre espaço e gênero, sexualidade e geografia feminista. **Terr@ Plural**, v. 2, n. 2, p. 309-322, 2008.

ROSSINI, Rosa Ester. As geografias da modernidade – geografia e gênero - mulher, trabalho e família. O exemplo de Ribeirão Preto. **Revista do Departamento de Geografia**, n. 12, p. 7-26, 1998.

_____. Geografia e gênero: a mulher como força de trabalho no campo. **Informações econômicas**, p. 41 - 52, 1993.

_____. Geografia e gênero: recuperando a memória de uma pesquisa sobre a força de trabalho na agricultura canavieira na macro área de Ribeirão Preto – São Paulo – Brasil, 1977 – 2008. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, v. 1, p. 121- 133, 2010.

SANTOS, Jânio Roberto Diniz dos; SOUZA, Suzane Tosta. Trabalho e história do pensamento geográfico nos meandros da Geografia Crítica. **Geopauta**, v. 1, n. 1, p. 19-36, 2017.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SCOTT, Joan W. Gender: A Useful Category of Historical Analysis. **The American Historical Review**, vol. 91, n. p. 1053-1075. 1986.

SILVA, Joseli Maria; CESAR, Tamires Regina Aguiar de Oliveira; PINTO, Vagner André Moraes. Gênero e geografia brasileira: uma análise sobre o tensionamento de um campo de saber. **Revista da ANPEGE**, v. 11, n. 15, p. 185-200, 2015.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio José. Geografia Feminista no Brasil nos anos 80, sim senhor! Uma entrevista com Rosa Ester Rossini. **Revista Latino-Americana de Geografia e Gênero**, v. 7, n. 2, p. 212-219, 2016.

SILVA, Joseli Maria. Um ensaio sobre as potencialidades do uso do conceito de gênero na análise geográfica. **Revista de História Regional**, v. 8, p. 31-45, 2003.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. Por uma geografia do trabalho. **Pegada**, Presidente Prudente, volume especial, número especial, p. 4-26, 2002.

Women and Geography Study Group of the IBG. **Geography and gender: an introduction to feminist geography**. London: Hutchinson. 1984. CAPÍTULO 20

Dívida e fragmentação da experiência urbana no cotidiano dos trabalhadores de empresas-aplicativo

Lucas Andrade Alves de Lima¹

Introdução

Atualmente, o trabalho mediado por plataformas digitais representa a forma mais recente e uma das mais intensas de exploração do trabalho e se manifesta predominantemente no urbano. Esse fenômeno pode ser observado em São Paulo, principalmente desde 2016, pelo grande número de trabalhadores carregando a mochila com a logo de algum aplicativo, com motos e bicicletas diversas, muitas vezes alugadas, como as motos pretas e verdes da Mottu, as bicicletas laranjas do Itaú e vermelhas do iFood, reunidos em frente à *dark kitchens*, que são cozinhas exclusivas para *delivery*, e restaurantes.

A partir da observação desse fenômeno, desenvolveu-se de novembro de 2021 a outubro de 2023 uma série de trabalhos de campo a fim de compreender as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo em São Paulo, o funcionamento das bases de empréstimos pagos de bicicletas iFood Pedal e o aluguel e financiamento de motos pela Mottu. Assim, a partir das descobertas de campo sobre as condições de trabalho destes entregadores, buscou-se sustentar a hipótese de que há a necessidade do endividamento para que os entregadores de aplicativo consigam exercer suas atividades, tendo em vista que comprometem seus rendimentos futuros para adquirirem instrumentos necessários à função, como a bicicleta, moto, celular, plano de internet e a *bag*.

Esses trabalhadores representam a manifestação cotidiana do processo global da plataformização do trabalho (Abílio, 2019; Antunes, 2020) como uma forma de gestão e organização do traba-

¹ Universidade de São Paulo. São Paulo, Brasil - lucasaalima@usp.br - 0009-0003-3657-8568

lho em que o algoritmo tende a mediar um volume de trabalhadores, definindo quando, como, onde e quanto cada um receberá por tarefa, coordenando essa massa dispersa de trabalhadores neste momento de acumulação flexível (Fioravanti, 2023). O controle dos algoritmos, porém, não se realiza plenamente no cotidiano, pois existem diversas estratégias usadas pelos entregadores para burlar esse controle que foram observadas em campo, como a utilização e aluguel de contas de terceiros, a fim de evitar os bloqueios de cadastro, que impedem que o entregador tenha acesso ao aplicativo e, portanto, ao seu trabalho.

A plataformização do trabalho se mostra extremamente atual e evidencia elementos de uma nova relação dos trabalhadores com a cidade, por meio de novas práticas espaciais, baseadas no aprofundamento da exploração econômica do trabalho e na fidelização do trabalhador pela dívida. Assim como o crédito e a dívida penetraram na reprodução biológica, observa-se também sua introdução no mundo do trabalho (Simoni-Santos, 2023), por meio dos aplicativos, como o iFood.

De acordo com Sundararajan (2016), o marco inicial internacional para o surgimento das empresas-plataforma foi 2007, quando fundou-se a Uber, o Airbnb e a TaskRabbit, baseadas em uma economia de colaboração e compartilhamento. Nesse mesmo processo, tem-se como referência temporal inicial 2016, que, de acordo com Sidnei Machado (2022), foi o marco inicial da chegada das empresas-aplicativo no Brasil, representando a consolidação do iFood, fundado em 2011, da expansão da Loggi (2013), das chegadas internacionais da Uber (2014) e Rappi (2015). Em 2017 há outro marco essencial da precarização do trabalho que foi a aprovação da Reforma Trabalhista liberando a terceirização em todos os setores e regulamentando as formas de intensificação da exploração do trabalho, como os trabalhos sem reconhecimento de vínculo empregatício (Rizek, 2023).

Em vista desse cenário global de expansão das empresas-aplicativo, faz-se necessário caracterizá-las de acordo com a relevância da localização em sua realização, como location-based ou online-web-based. Compreende-se que nos aplicativos location-based (Heeks, 2017; Oit, 2021) o trabalho recebido via plataforma seja rea-

lizado ou entregue em um local específico, como nos casos da entrega de alimentos e transporte de passageiros. Já nas plataformas online-web-based (Schmidt, 2017; Oit, 2021) o trabalho é recebido, realizado e entregue por meio de plataformas digitais, independente das localidades do contratante e do contratado, como ocorre na Amazon Mechanical Turk (AMT) que solicita micro-tarefas digitais.

Sendo assim, essa pesquisa limitou-se à investigação das empresas-aplicativos location-based, principalmente as de entrega de alimentos, como o iFood, baseados na apropriação do urbano como modelo de negócios, entendendo as estruturas e dinâmicas do espaço urbano como exploradas e utilizadas para atividades comerciais e lucrativas, exemplificado pelo estabelecimento de bases de aluguel de bicicletas para entregadores, o iFood Pedal, na cidade de São Paulo.

Essas recentes e intensas mudanças no mundo no trabalho respondem a um processo mais amplo de alteração do regime de acumulação fordista para a acumulação flexível, quando há a flexibilização dos processos de trabalho e dos padrões de consumo, de modo a gerar transformações no espaço urbano, podendo ser apreendidas a partir de um olhar mais atento em relação à produção do espaço.

Assim, a fim de apreender essas transformações no espaço urbano, os principais procedimentos de pesquisa foram revisão bibliográfica, trabalhos de campo, entrevistas, exploração das plataformas, levantamento de dados e matérias de jornais e na mídia em geral.

Juntamente com o levantamento documental, realizou-se trabalhos de campo de caráter exploratório, estes campos foram realizados em fevereiro de 2022 na estação Fradique Coutinho, no iFood Pedal Faria Lima, no iFood Pedal Augusta e no Centro Histórico de São Paulo. Em julho do mesmo ano todos os pontos foram revisitados a fim de validar as informações colhidas. Já ao longo de 2023 dirigiu-se o foco às entrevistas com entregadores na sede da Mottu, no Butantã, e no iFood Pedal Pinheiros, evidenciando as alterações ocorridas nos pontos de empréstimo de bicicleta.

Essas idas a campo foram realizadas com a intenção de identificar as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo, seu

deslocamento pela cidade e suas estratégias de trabalho. Além de reconhecer características do iFood, como sua estrutura, distribuição e funcionamento. Para isso, o recurso utilizado foi o de entrevistas com os entregadores em pontos de pouso e filas de retirada das bikes.

Para identificar as condições destes trabalhadores partiu-se ao campo com o apoio de duas pesquisas norteadoras prévias. A primeira, da Aliança Bike (2019) estabeleceu o “ciclista de aplicativo típico” como um brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos, com ensino médio completo e desempregado. Esses jovens, ainda segundo a pesquisa, trabalham todos os dias da semana, de 9 a 10 horas diárias e possuem ganho médio mensal de R\$ 922.

A segunda, estruturada por Ikuta e Monteiro (2021), estabelece o perfil dos motoboys e entregadores de mercadorias a partir da Pnad Covid 19 (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios). Estima-se que havia no Brasil em 2020 quase um milhão de entregadores, destes 272,5 mil como motoboys e os outros 677,5 mil como entregadores de mercadorias em estabelecimentos e aplicativos. O perfil traçado destes trabalhadores foi em sua maioria um homem, negro, de área urbana e jovem. Utiliza-se destes dados como referência para a compreensão do status do entregador de aplicativo médio, a fim de reconhecer possíveis e prováveis diferenças de carga horária, dinâmica de trabalho e deslocamento entre os quase 275 mil motoboys e cicloentregadores identificados pela pesquisa.

Do fordismo à acumulação flexível: a organização do trabalho pela dispersão e mobilidade

Do fordismo do século passado até os dias atuais há uma importante ruptura do regime de acumulação capitalista, transicionando para a acumulação flexível (Harvey, 2016), a qual vivencia-se novas maneiras de experimentar o espaço e o tempo. Essas transformações não representam a emergência de uma nova sociedade pós-capitalista e pós-industrial, mas sim uma transformação na aparência superficial da sociedade, conservando características da acumulação industrial de forma contraditória.

As formas atuais de organização do trabalho representam um rompimento com os regimes de acumulação que formaram as periferias metropolitanas de São Paulo durante o século XX. Entre os anos 1960 e 1970, a expansão das periferias urbanas se deu por meio da acumulação industrial, baseada na forma de produção fordista, enquanto atualmente estas periferias respondem a regimes de acumulação distintos e flexíveis, fundamentados nas mudanças no mundo do trabalho e no crédito ao trabalhador como um pré-requisito para reprodução social (Simoni-Santos, 2023).

No que se refere a São Paulo, observa-se que atualmente há um regime de espraiamento diferente do século passado, vinculado ao mundo do trabalho por meio da ativação de espaços sociais marginalizados ocasionando “o aprofundamento da competição entre indivíduos explorados e o rebaixamento do nível de remuneração da força de trabalho” (Simoni-Santos, p. 7, 2023).

Para David Harvey (2016) a chamada “condição pós-moderna”, ao invés de apontar uma ruptura radical no cerne do processo de produção e concentração do capital, pode ser lida como indício do fato de que o regime de acumulação deixa de ser o fordista e abre espaço para a acumulação flexível. Dessa maneira, o pós-modernismo conserva algumas características do modernismo de forma contraditória, por meio da aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico.

Assim, entende-se que as cidades no modernismo respondiam ao planejamento e desenvolvimento concentrados em planos urbanos de larga escala, tecnologicamente racionais e eficientes. Enquanto o pós-modernismo representaria uma ruptura, entendendo o tecido urbano como algo necessariamente fragmentado em uma colagem de usos correntes muitas vezes efêmeros. Nesse sentido, evita-se cair em um determinismo tecnológico simplista que indicaria que algum recurso tecnológico como a televisão ou o celular criou o pós-modernismo, pois estes são propriamente produtos do capitalismo avançado em um contexto de promoção de uma cultura de consumo.

O autor afirma que há mais continuidades do que diferenças entre a ampla história do modernismo e o recente movimento pós-modernista e, por isso, faz-se possível utilizar as descrições fei-

tas por Marx do capitalismo para entender a conceituação geral da chamada pós-modernidade (Harvey, 2016). Assim, relembra-se que a burguesia não pode existir sem revolucionar permanentemente os meios de produção (Marx, 2013 [1890]) e, portanto, as relações de produção. Nesta perspectiva as empresas-aplicativo representariam uma faceta recente da exploração do trabalho, mas que de forma alguma está pronta e acabada.

Harvey (2016) retoma Marx para afirmar que o processo de trabalho, independente do regime de acumulação, representa um despotismo humilhante e odioso, no qual o tempo de vida é transformado em tempo de trabalho, esmagando os demais afazeres sob as engrenagens do Capital (Marx, 2013 [1890]). Dessa forma, o domínio não se dá apenas no tempo, mas também no espaço, por meio do movimento geográfico do capital e do trabalho, revolucionando periodicamente a divisão internacional do trabalho, formando a insegurança como uma dimensão geográfica.

O fordismo tem como datas simbólicas o início em 1914 em que apresentava uma extensão das tendências de produção já estabelecidas, mas traz de novo o reconhecimento de que a produção em massa representaria o consumo em massa, como uma nova forma de controle e gerenciamento do trabalho. E o fim, também simbólico, na crise do petróleo de 1973, quando uma forte recessão abala o cenário econômico mundial e inicia um processo de transição rápido e que, segundo Harvey, ainda não foi bem entendido.

A década de 70 e 80 se deu como um período conturbado de reestruturação econômica, social e política, por conta da rigidez fordista que se mostrou incapaz de conter as contradições inerentes ao capitalismo, impulsionando um ímpeto inicial de passagem para um regime de acumulação distinto, que fosse mais flexível.

Assim, a acumulação flexível se forma como um regime de acumulação contraditório, com elementos da rigidez fordista, mas baseada na flexibilidade dos processos e mercados de trabalho e dos padrões de consumo, surgindo novos setores de produção com altas taxas de inovação comercial, tecnológica e organizacional, criando diversos empregos no setor de serviços. Esse aumento da flexibilidade e da mobilidade faz com que os padrões exerçam pres-

sões mais intensas de controle do trabalho, por conta dos níveis elevados de desemprego estrutural, rápida reconstrução e destruição de habilidades, ganhos insuficientes de salário e retrocesso do poder sindical (Harvey, 2016).

O capitalismo passa a se organizar cada vez mais através da dispersão e da mobilidade geográfica, obrigando os trabalhadores a serem mais adaptáveis, flexíveis e geograficamente móveis, tendendo à diminuição do emprego regular e ao aumento do trabalho em tempo parcial, temporário ou subcontratado.

Harvey (2016) conclui seu pensamento afirmando que a crise do fordismo foi em larga escala uma crise da forma espacial e temporal e que a transição para a acumulação flexível se deu através da mediação de experiências espaciais e temporais. O capitalismo foi e seguirá sendo um modo de produção revolucionário e se manterá em permanente mudança de suas qualidades objetivas como o significado de tempo e espaço.

O autor propõe pensar as alterações no espaço-tempo a partir das alterações no cotidiano, entendendo as rotinas cotidianas de movimento como trilhas da vida no espaço-tempo, afirmando que “o domínio do espaço é uma fonte fundamental e pervasiva de poder social na e sobre o cotidiano” (Harvey, 2016, p. 207). Assim, para compreender adequadamente as alterações no espaço-tempo, pensa-se nas mudanças ocasionadas no cotidiano pela mudança no regime de acumulação, com a disrupção perpétua dos ritmos espaciais produzindo novos sentidos em um mundo de efemeridades e fragmentação.

Dessa forma, compreende-se o surgimento das empresas-aplicativo a partir de 2007 como uma radicalização e aprofundamento da dispersão e mobilidade geográfica do capitalismo que Harvey observou nos anos 1990. As empresas-aplicativo como o iFood evidenciam-se não apenas uma faceta extrema da fragmentação do espaço urbano, como também emergem como uma forma intensa de exploração e controle do trabalho.

O cotidiano dos cicloentregadores iFood na cidade de São Paulo

Entende-se cotidiano de acordo com a reflexão de Lefebvre sobre a França do século XX, compreendendo-o como um conjunto de atividades aparentemente triviais como se deslocar, trabalhar e descansar, mas que permitem a compreensão da reprodução do espaço e da existência social (Lefebvre, 1991 [1968]). No caso, os conteúdos do cotidiano permitem a interpretação do uso dos aplicativos de entrega como um indício de mudança no universo da vida urbana e no mundo do trabalho, no qual há a intersecção das dimensões espaciais e temporais, que acentuam a problemática urbana.

Para Lefebvre, o cotidiano pode se caracterizar de duas formas distintas, como miséria ou grandeza. A miséria do cotidiano é apresentada nos trabalhos enfadonhos e repetitivos da classe operária, controlando a produtividade por meio da repressão dos desejos. Já a grandeza do cotidiano representa a apropriação do corpo, do espaço, do tempo e do desejo, promovendo o encontro das necessidades e dos bens, permeando as relações de comunidade. Nesse sentido, busca-se aprofundar a interpretação do cotidiano dos entregadores de aplicativo, considerando que estes provavelmente vivenciam um cotidiano miserável, como apontado por Lefebvre, por estarem em um trabalho repetitivo.

Além disso, o autor (1968) destaca a ciberneticização como um elemento de organização do território, por meio da instituição de vastos dispositivos eficazes, da reconstituição de uma vida urbana de acordo com modelos adequados, formando centros de decisão, circulação e informação a serviço do poder, concebendo os robôs e os computadores como mecanismos de produção. De forma que a cidade e o urbano correm o risco de se tornar a riqueza suprema dos privilegiados, o bem de consumo superior que confere um certo sentido a esse consumo.

Como plataformização do trabalho, entende-se a partir de Abílio (2019; 2021; 2022) como o cume de processos neoliberais globais de gerenciamento e organização do trabalho, transformando o trabalhador em just in time (Abílio, 2020; De Stefano, 2016), o

qual se está disponível para o trabalho o tempo todo, mas recebe apenas por aquilo que produz, de forma automatizada e controlada (Abílio, 2021). O trabalhador passa a ser compreendido como um nano empresário de si mesmo (Abílio, 2019), permanentemente responsável pelos custos e riscos da atividade, desprovido de direitos trabalhistas e sem garantias de carga horária ou remuneração com sua produtividade feita a partir de metas e insegurança.

Ainda segundo a autora (2019), compreende-se que as empresas-aplicativo são as empresas responsáveis por organizar esses trabalhos por meio de seus aplicativos, como o iFood a partir de um algoritmo que define o lugar, a tarefa e quanto o trabalhador receberá por tarefa.

A fidelização por dívida gerada pelas empresas aplicativo: o caso iFood

Outro fato que destaca o desenvolvimento das empresas-aplicativo foi o contexto de bancarização, a partir do início do século, e da expansão das fintechs, desde 2015. Inicialmente, a bancarização no Brasil se dá pela absorção de camadas de rendimentos mais baixos para o interior do sistema bancário, dirigindo-os aos dispositivos de crédito e pagamento (Simoni-Santos, 2023). Assim, essa expansão se consolida ao longo do século por diversos fatores, dentre eles a emissão e difusão dos cartões de crédito (Montenegro, 2012), as contas simples (Barone; Sader, 2008; Costa, 2008) e os microcréditos (Barone; Sader, 2008).

Destaca-se também a presença das fintechs no mercado brasileiro, ampliando ainda mais a penetração dos dispositivos de crédito e as presenças dos bancos nas periferias. Atualmente, essas empresas realizam diversos serviços, dentre eles empréstimos, pagamentos envolvendo o crédito e débito, e gestão financeira. Assim, essa movimentação no mercado de crédito foi acompanhada pelos bancos tradicionais que, ao observarem o aumento da capilaridade desses novos agentes passaram a buscar o mesmo público por meio de contas simplificadas e digitais (Simoni-Santos, 2023).

Um exemplo a ser observado dessa aproximação dos bancos tradicionais às camadas sociais agora alcançadas pelas fintechs

se dá pelo patrocínio realizado pelo Itaú à empresa TemBici, que aluga bicicletas com a identidade visual do patrocinador em estações de autoatendimento e também realizam o mesmo serviço em bases do iFood, para os entregadores. Além disso, o iFood indica o Itaú como banco parceiro quando os clientes realizam o pagamento dos seus pedidos.

No que se refere à relação entre o contexto bancário e as empresas-aplicativo, Fabrício Bloisi, CEO do iFood alegou que no ano fiscal de 2022 a empresa faturou U\$ 1 bilhão, ao passo que registrou um prejuízo de U\$ 206 milhões (Sambrana, 2022) o que evidencia o endividamento não só como condição para os trabalhadores, mas como parte do modelo de negócios da empresa, articulado com o próprio Estado. Como solução a esse prejuízo, que pode se limitar a um discurso, o iFood defende a expansão de suas atividades no setor financeiro e de varejo, por meio de empréstimos, cartões de benefícios, novas aquisições de startups da área e dark kitchens.

Porém, apesar do suposto prejuízo anunciado, o iFood já possui o controle de milhares de trabalhadores, dispersos pela metrópole, mediados por uma gestão algorítmica, que se dá por meio de um controle intenso do tempo, do espaço e do próprio trabalho pela vulnerabilidade social dos trabalhadores. Esse controle se faz possível por uma gestão extremamente flexível e arbitrária da força de trabalho, reforçando desigualdades sociais já expressas no espaço urbano e produzindo novas relações cotidianas, reconfigurando morfologias urbanas (Fioravanti; Martins; Rizek, 2023).

O controle das empresas-aplicativo faz com que as dinâmicas cotidianas do trabalho sejam alteradas pelo controle restrito do espaço e do tempo, as estratégias refinadas de controle territorial permitem que os aplicativos regulem com extrema precisão a disponibilidade de entregadores em determinada localidade, influenciando diretamente a centralização dos trabalhadores em regiões da metrópole, como já apontado por Rizek (2023), no vetor de expansão sudoeste de São Paulo.

Assim, faz-se necessário os entregadores desenvolverem estratégias cotidianas ao deslocamento, como definir onde esperar os pedidos ou como se locomover. Como aponta Harvey (2016), há na acumulação flexível, a recuperação e a intensificação de ele-

mentos típicos da rigidez fordista que, nesse caso, podem ser observados como a intensificação do controle espacial e temporal por meio dos algoritmos.

Nesse contexto de amplo controle da força de trabalho os trabalhadores precisam realizar extensas jornadas para obterem remunerações mínimas, de modo que as empresas-aplicativo realizam a “implosão das balizas que definem a jornada de trabalho, ou seja, o limite fundamental para a carga de trabalho deixa de ser um intervalo temporal e passa a ser a disposição e a capacidade física dos entregadores” (Fioravanti; Martins; Rizek, 2023). Evidenciando-se ainda que ao mesmo tempo que as empresas-aplicativos reforçam desigualdades sociais já existentes na metrópole, também criam novos conteúdos no deslocamento entre local de moradia e trabalho, de modo que o próprio trabalho seja realizado pelos deslocamentos (Fioravanti, 2023).

Além disso, mais um mecanismo que exerce controle sobre o trabalho dos entregadores é que eles precisam arcar com os custos do próprio trabalho, adquirindo itens e assinando serviços necessários à realização da sua função. Nesse caso, destacam-se os gastos mensais fixos em meio de transporte, bicicleta ou moto, alugada ou própria, o acesso a um plano de celular capaz de mantê-los conectados à internet o dia todo e sua alimentação diária. Ademais, existem gastos variáveis também arcados pelos trabalhadores, como a aquisição das bags (mochilas térmicas), capacete, celular com GPS e bateria durável. Portanto, os amplos custos do trabalho induzem os entregadores a realizarem mais entregas durante o mês, a fim de suprir o custeio da própria função.

Dessa forma, entende-se que há uma tendência de endividamento individual e familiar dos trabalhadores de aplicativo, formando um dos elementos de precarização do trabalho, que são essenciais para o sucesso e o modelo de negócios dessas empresas. O endividamento surge primeiro por meio do crédito pessoal, encabeçado pelo cartão de crédito, como elemento de fragilidade social, a fim de capturar o trabalhador para as empresas-aplicativo para, depois, consolidar-se como elemento de fidelização, quando esse trabalhador precisa arcar integralmente com os custos do seu próprio trabalho por meio do mesmo crédito. Nesse processo há o

consentimento da dívida como pré-requisito à realização do trabalho. Assim, o crédito funciona como captura e controle da força de trabalho, fidelizando o entregador pela dívida, mesmo que apesar dessa fidelização e das séries de custos o trabalhador segue sem qualquer garantia sobre sua jornada de trabalho e remuneração.

Portanto, evidencia-se a necessidade do endividamento dos entregadores de aplicativo como pré-requisito ao trabalho, compreendendo o papel do iFood Pedal e da Mottu nessas novas formas precarizadas de engajamento e fidelização laboral.

Observa-se nas empresas-aplicativo a ampliação do controle do trabalho e da cidade por meio do domínio do cotidiano dos entregadores, condicionando sua relação com o espaço e o tempo integralmente ao trabalho. Essa precarização se realiza no cotidiano por meio da ampliação e abertura de novas frentes de captura dos fundos de atividade laboral.

Como consequência desse endividamento, os trabalhadores precisam trabalhar mais tempo, além de prolongar as incertas jornadas, também intensificam o emprego da sua força de trabalho, portanto, recusar menos corridas e conseqüentemente aceitam corridas mais longas. Ou seja, um trabalhador mais endividado compromete maior parte do seu tempo de vida aos aplicativos, se deslocando por distâncias maiores não só como um entregador, mas também como um pagador de juros em movimento.

Destaca-se a lógica de atuação dos poderes públicos em relação ao urbano, quando a cidade deixa de ser o lugar do negócio e passa a ser a cidade como negócio, momento que vem sendo ampla e profundamente debatido por autores da linha teórica metodológica da produção do espaço, como Carlos, Alvarez e Alves, exercendo um novo papel na produção do espaço, por meio de uma reordenação de fragmentos da cidade (Simoni-Santos, 2006). Compreende-se o espaço urbano como produto, meio e condição da vida humana (Carlos, 2018), onde há um papel fundamental do Estado na realização das estratégias capitalistas, como ocorrem com as empresas-aplicativo, as quais utilizam a infraestrutura da cidade de forma gratuita, exemplificada pela metrópole herdada do fordismo, formada por um amontoado de superestruturas de transportes e circulação, como viadutos, avenidas, pontes e ciclo-

vias, que são velhas estruturas materializadas nas cidades que possibilitam a produção e reprodução de novas formas de viver o urbano.

A plataformização do trabalho e as empresas-aplicativo no contexto de acumulação flexível se aproximam do endividamento pela sua utilização como camadas de dívidas imbricadas entre si, formada como elemento de captura e fidelização da força de trabalho e como parte de seu modelo de negócios. Assim, busca-se entender o endividamento a partir de Lapavitsas (2005; 2009) em que a expropriação financeira, de acordo com autor, diz respeito à extração de valor econômico da economia real por parte de instituições e agentes financeiros, sem oferecer uma contrapartida produtiva em troca. Em outras palavras, o setor financeiro obtém lucros e riqueza através de mecanismos financeiros complexos, sem se envolver diretamente na produção de bens e serviços tangíveis.

Essa extração de valor ocorre de diversas formas, dentre elas, instituições financeiras podem impor taxas de juros elevadas e cobrar tarifas excessivas em empréstimos e serviços, gerando lucros consideráveis, mas sem contribuir produtivamente. Além disso, o setor financeiro pode se engajar em atividades especulativas, como a negociação de ativos financeiros, visando a obtenção de lucros rápidos, mas sem contribuir para o aprimoramento ou produção desses ativos (Lapavitsas, 2009).

Outra maneira pela qual a expropriação financeira se manifesta é através da financeirização corporativa, onde empresas adotam uma abordagem financeirizada, priorizando reestruturações financeiras, recompra de ações e fusões e aquisições, em detrimento de investimentos em atividades produtivas de longo prazo. Além disso, a negociação complexa de derivativos financeiros pode permitir que agentes financeiros obtenham ganhos substanciais sem criar valor tangível na economia real (Lapavitsas, 2009).

Lapavitsas (2009) ressalta que a expropriação financeira tem implicações significativas para a economia em seu conjunto, à medida que o setor financeiro ganha importância e poder, pode distorcer as prioridades econômicas, direcionando recursos para atividades financeiras de curto prazo. Assim, o endividamento é um elemento-chave na análise da acumulação flexível e suas con-

seqüências para a economia. Lapavitsas explora como o endividamento se tornou uma característica marcante da economia moderna e como isso influencia a dinâmica econômica e social.

Para Lapavitsas, o endividamento compõe o processo de financeirização da economia. Ele argumenta que, à medida que o setor financeiro ganha proeminência, as instituições financeiras se tornam mais ávidas por fornecer crédito para indivíduos, famílias e empresas. Isso pode ser resultado de várias tendências, como a liberalização financeira, a desregulamentação dos mercados de crédito e a busca por novas oportunidades de lucro no setor financeiro.

Há o incentivo ao endividamento também por mudanças no comportamento das empresas. Em um contexto de maior concorrência e busca por valorização das ações, muitas empresas passam a priorizar a distribuição de lucros aos acionistas e a recompra de ações em vez de investir em expansão produtiva. Para financiar essas operações, elas recorrem a empréstimos e, muitas vezes, acabam se endividando consideravelmente.

A expansão do crédito e do endividamento pode, inicialmente, proporcionar um aumento no consumo e no investimento, impulsionando a atividade econômica. No entanto, Lapavitsas alerta para os riscos associados a esse modelo de crescimento baseado em dívida. Com o tempo, o endividamento excessivo pode se tornar insustentável, levando a crises financeiras e recessões.

Para o autor, o endividamento em larga escala pode criar uma “armadilha da dívida”, onde os devedores têm dificuldades para pagar suas obrigações, resultando em inadimplência e falências em cascata. Além disso, o pagamento de juros e amortizações da dívida pode desviar recursos que poderiam ser usados para investimentos produtivos, limitando o crescimento econômico no longo prazo.

Outra preocupação de Lapavitsas está no impacto social do endividamento. Ele argumenta que o aumento da dívida pode levar a um aumento da desigualdade econômica, uma vez que aqueles com maior acesso ao crédito podem se beneficiar, enquanto os mais pobres podem acabar sobrecarregados com dívidas de alto custo e enfrentar dificuldades financeiras crescentes.

Considerações finais

Tendo em vista o cenário apresentado das condições de trabalho dos cicloentregadores iFood na cidade de São Paulo sugere-se a confirmação da hipótese de que estes cicloentregadores precisam se endividar para trabalhar, pois comprometem o seu tempo de vida e sua renda futura para adquirir seus meios de trabalho que são, muitas vezes, controlados pelo próprio iFood, de forma a estabelecer uma fidelização por dívida. Além disso, apresenta-se esse endividamento em forma de camadas imbricadas entre si, ou seja, existem níveis, estágios ou formas que esses entregadores se encontram endividados. Essas camadas foram evidenciadas em campo, a partir de entrevistas com os cicloentregadores o qual apresentavam indícios de dívidas, tanto anteriores quanto posteriores à incorporação ao iFood.

Dessa maneira, a partir das idas à campo e da fundamentação teórica, percebe-se uma inclinação para o endividamento tanto individual quanto familiar entre os cicloentregadores iFood, constituindo um dos elementos que contribuem para a precarização do trabalho. Esses elementos são fundamentais para o êxito do modelo de negócios das empresas envolvidas. A origem do endividamento ocorre principalmente através do crédito pessoal, funcionando como um fator de fragilidade social, isso visa atrair o trabalhador para as empresas-aplicativo, para posteriormente se consolidar como um mecanismo de fidelização. Nesse contexto, o trabalhador se vê compelido a arcar integralmente com os custos do seu próprio trabalho por meio do crédito.

Nas empresas de aplicativos, nota-se uma expansão do controle sobre o trabalho e o urbano, alcançada ao influenciar diretamente o cotidiano dos entregadores, condicionando sua relação com o tempo e o espaço de maneira integral ao trabalho. Essa precarização se concretiza diariamente mediante a abertura de novas formas de captura dos recursos relacionados à atividade laboral.

Como resultado desse endividamento, os trabalhadores vêm-se obrigados a dedicar mais tempo ao trabalho, estendendo jornadas incertas e intensificando o uso de sua força de trabalho. Isso se traduz em uma menor recusa de corridas e na aceitação de trajetos

mais longos. Em outras palavras, um trabalhador sob maior endividamento compromete a maior parte de seu tempo de vida aos aplicativos, não apenas atuando como entregador, mas também assumindo o papel de um devedor em movimento, deslocando-se por distâncias ampliadas.

Nesse processo, a aceitação da dívida emerge como um pré-requisito para a realização do trabalho. Desse modo, o crédito atua como um instrumento de captura e controle da força de trabalho, mantendo o entregador vinculado à empresa por meio da dívida. Mesmo com essa fidelização e os diversos encargos envolvidos, o trabalhador permanece sem garantias sólidas em relação à sua jornada de trabalho e remuneração.

Nesse sentido, os entregadores frequentemente alegaram que optaram realizar seu cadastro no aplicativo pois, além de estarem desempregados, já possuíam uma dívida, de forma que deixam de ser controlados apenas pela sua fragilidade social, o desemprego, mas passam a ser controlados pela sua dívida e a necessidade de quitá-la. A partir dessas fragilidades, o iFood desenvolveu formas cada vez mais intensas de absorver e controlar essa mão de obra que, ao realizar seu cadastro não há a necessidade de possuir uma bicicleta para entrega ou qualquer outro modal, como carro e moto, há apenas o oferecimento de sua força de trabalho, condicionando seus ganhos exclusivamente ao limite de sua força física.

Além disso, como apontou a Measurable.ai (2021) o iFood registrou o domínio de 83% das entregas de comidas realizadas no Brasil em 2021, número que pode ainda ter aumentado, tendo em vista a saída da Uber Eats, alegando não haver possibilidades de concorrência no mercado de entregas brasileiro. Assim, um bloqueio que o entregador receba do iFood pode representar, praticamente, uma demissão permanente, tendo em vista que perderia acesso à grande maioria das possibilidades de entrega. Fato que se agrava no caso dos cicloentregadores, pois o iFood despontou como único aplicativo que implantou um programa de aluguel de bicicletas, o iFood Pedal, presente em seis estados do país, de modo que um cicloentregador, ao ser bloqueado pelo iFood, perde mais de 80% do mercado de entregas e também os acessos aos seus

meios de trabalho, como os aluguéis de bicicletas, reforçando uma relação de dependência ao aplicativo.

Fato que representa essa dívida anterior ao ingresso nos aplicativos e a inexistência de qualquer tipo de reserva financeira está nos frequentes pagamentos de taxas dos entregadores para as OL, operadoras logísticas, para que recebam um adiantamento dos rendimentos do dia. Usualmente os entregadores das OL's optam por receberem semanal ou quinzenalmente, porém, foi frequente entre os entregadores o relato de que exercem a opção de pagar R\$ 7,99 por retirada para que se possa receber os valores diariamente. Esta opção, apenas disponíveis para os entregadores OL, evidencia a fragilidade social a qual essa massa de trabalhadores está inserida, ao preferir-se comprometer um valor superior ao de uma entrega diariamente para que se possa exercer um adiantamento de seu pagamento, tendo em vista que não possui nenhuma reserva para se manter, precisando recorrer à essas formas de crédito e adiantamento.

Outrossim, os cicloentregadores precisam comprometer a sua renda futura para adquirir os seus meios de trabalho, como bicicleta, bag, plano de internet, manutenção da bicicleta ou a aquisição de uma moto. Esses meios, em muitos casos, são oferecidos pelo próprio iFood, como o aluguel de bicicletas nas bases iFood Pedal, a assinatura dos planos de internet da Supernova ou o financiamento de motos pela Mottu. E podem ser obtidos através das assinaturas, do crédito, do empréstimo ou do reembolso, mas ao final das contas, todos esses meios têm como denominador comum o comprometimento da renda futura em prol de um adiantamento de crédito. Assim, o trabalhador precisa da bicicleta para realizar entregas, as bicicletas são disponibilizadas pelo iFood e o iFood exige o crédito, portanto, há a necessidade do crédito e consequentemente do endividamento para o exercício da sua atividade.

Nesse sentido, o iFood, além de gerar dívidas por meio de mecanismos de crédito, busca compatibilizar diferentes tempos: da mesma forma que o crédito e as emissoras de cartão permitem o consumidor pedir comida com apenas um clique na tela do celular também buscam adiantar a renda futura do entregador, para que ele tenha os meios para realizar essa entrega, porém, restringindo esse acesso aos mecanismos de crédito.

De modo que o trabalhador deixa de ser um trabalhador e passa a ser um pagador de juros em movimento, como traz Costa Lapavitsas (2009): há a formação de um dispositivo adicional de captura de excedente de trabalho, ao passo que o iFood busca estabelecer seus lucros não apenas em sua atividade aparentemente principal, a entrega de comida, mas também por meio da imposição do crédito e conseqüentemente dos juros no trabalho.

Dessa forma, sustenta-se que o iFood utiliza o domínio que tem do mercado, a forma como organiza suas operações e as fragilidades sociais, financeiras e econômicas dos entregadores para estabelecer uma fidelização por dívida. Essa fidelização se dá a partir das camadas imbricadas de endividamento: o trabalhador busca o iFood por estar desempregado e/ou endividado e compromete sua renda futura por meio do crédito para adquirir seus meios de trabalho. Porém, a renda gerada pelos aplicativos tem como limite a manutenção da sua forma de vida, ou seja, limita a possibilidade de qualquer poupança ou economia que o permita se libertar das dívidas anteriores e das adquiridas no aplicativo.

Apesar disso, a regra para grande parte dos cicloentregadores tem sido a de não conseguirem o suficiente para arcarem com seus custos de vida, à medida que o iFood sustenta a ideia de trabalho por demanda (Abílio, 2021), condicionando os rendimentos ao esforço e trabalho individual, quando na verdade são inteiramente responsabilidade dos algoritmos, que definem quando, onde e quanto cada trabalhador receberá por tarefa. Assim, essa fidelização por dívida está intimamente ligada aos algoritmos, pois estes definem a renda de cada trabalhador.

Referências bibliográficas

- ABILIO, Ludmila C. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. In: *Psicoperspectivas*, v. 18, n. 3. Valparaíso, 2019.
- ABILIO, Ludmila C. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. *Blog da Boitempo*, 2017. Disponível em <blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 25 fev. 2021.
- ABILIO, Ludmila C. AMORIM, Henrique. GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. In: *Sociologias*, Porto Alegre, n. 57, 2021.

- ABILIO, Ludmila. C. Perfis e Trajetórias Ocupacionais. In: MACHADO, S.; ZANONI, A. P. **O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos**. UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.
- ALVAREZ, Isabel, CARLOS, Ana F., SIMONI-SANTOS, César (orgs.). **Geografia Urbana Crítica: teoria e método**. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2018.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.
- ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BARONE, F.; SADER, E. Acesso ao crédito no Brasil: evolução e perspectivas. **Revista de Administração Pública [online]**, v. 42, n. 6, pp. 1249-1267, 2008.
- COSTA, F. N. Bancos e crédito no Brasil: 1945-2007. **História e Economia Revista Interdisciplinar**. Vol. 4, n. 2, 2º semestre, p. 133-160, 2008.
- DE STEFANO, V. . The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”. **International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Conditions of work and employment series**; No. 71. Geneva: ILO. 2016.
- FIORAVANTI, Lívia. Espaço urbano e plataformas digitais: deslocamentos e condições de trabalho dos entregadores de bicicleta da metrópole de São Paulo. **GEOUSP**. 2023. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2023.201427>.
- FIORAVANTI, L.; MARTINS, F.; RIZEK, C. Plataformas digitais e fluxos urbanos: dispersão e controle do trabalho precário. 2023, **Mimeo**.
- HARVEY, David. **Os limites do Capital**. 1ª ed. São Paulo, Boitempo, 2013.
- HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 8ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 26ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2016.
- HEEKS, R. Decent work and the digital gig economy: a developing country perspective on employment impacts and standards in on-line outsourcing, crowdwork, etc. **Development Informatics Working Paper**, n. 71, s/p, 2017.
- LAPAVITZAS, Costas. The universal equivalent as monopolist of the ability to buy. In: MOSELEY, F. (Ed.) **Marx Theory of Money: Modern Appraisals**. Great Britain: Palgrave Macmillan. pp. 95-110, 2005.
- LAPAVITZAS, Costas. Financialised capitalism: Crisis and financial expropriation. **Historical materialism**, v. 7, e2, pp. 114-148, 2009.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. 1ª ed. São Paulo: Editora Ática, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.
- MARX, Karl. **O capital: livro I**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

MONTENEGRO, M. R. Novos conteúdos da pobreza metropolitana no Brasil. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 92, p. 7-36, 2012.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **World employment and social outlook: the role of digital labour platforms in transforming the world of work**. Genebra: International Labour Organisation, 2021.

SAMBRANA, Carlos. Os ambiciosos planos de Fabricio Bloisi para o iFood (e sua visão sobre a concorrência). **Neo Feed**, 2022. Disponível em: <neofeed.com.br/blog/home/exclusivo-os-ambiciosos-planos-de-fabricio-bloisi-para-o-ifood-e-sua-visao-sobre-a-concorrenca/>. Acesso em: 03 jul. 2023.

SIMONI-SANTOS, César R. Dos negócios da cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. In: **Cidades**, v. 3, n. 5. São Paulo, 2006.

SIMONI-SANTOS, César R. Espaços penhorados e gestão militarizada da fronteira urbana. In: BARROS, Ana M. L. ZANOTELLI, Cláudio L. ALBANI, Vivian. (orgs.) **Geografia urbana: cidades, revoluções e injustiças**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

SIMONI-SANTOS, César R. Espaços penhorados: expansão e captura da vida nas franjas da metrópole. **Revista do Departamento de Geografia**. v. 43, 2023.

SCHMIDT, F. A. Digital labour markets in the platform economy. Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work. **Good Society-Social Democracy #2017 Plus Project Report**, Bonn, v. 7, 2017.

SUNDARARAJAN, A. **The Sharing Economy. The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism**. Cambridge: MIT Press, 2016

Ensaio sobre precarização do trabalho, neoliberalismo e a crise sociopolítica atual

Tatiana Tramontani Ramos¹

Glauco Bruce Rodrigues²

Introdução

Enquanto nos espaços centrais do capitalismo a precarização do trabalho formal é um fenômeno que vem se manifestando desde os anos 1970 sobre classes que sempre gozaram de uma certa estabilidade e conforto social no que diz respeito ao rendimento e garantia de ter atendidas as necessidades básicas do indivíduo e da família, nos países semiperiféricos, que tomaram contato com a reestruturação produtiva mais tardiamente em relação aos países centrais, essa precarização possui um outro caráter; ou, melhor dizendo, ela vem acompanhada de um sentido complementar.

O que vai diferenciar a reestruturação da produção e as transformações no mundo do trabalho ocorridas nos países centrais daquelas que se desdobram para os países semiperiféricos será a forma como a perda de garantias sociais e de estabilidade no emprego, as perdas salariais e a própria pobreza vão se apresentar e, também, como essas passam a se articular dentro do contexto social e político mais amplo.

Entre os países semiperiféricos, como o Brasil, vem ocorrendo, à semelhança do que vem se passando nas últimas quatro décadas, nos Estados Unidos e em países da Europa, um movimento no sentido da desregulamentação do trabalho. Esse movimento se reflete nas contra-reformas trabalhistas de 2017³ e de 2021⁴ e da

1 Universidade Federal Fluminense - tatiana_tramontani@id.uff.br - <https://orcid.org/0000-0001-8550-2955>

2 Universidade Federal Fluminense - glauco_bruce@id.uff.br - <https://orcid.org/0000-0002-4876-3344>

3 Lei N° 13.467, sancionada em julho de 2017, pelo presidente Michel Temer.

4 Decreto 10.854/2021, aprovado no governo de Jair Bolsonaro.

previdência de 2019⁵, que já repercutem sobre tendências salariais, sobre a jornada e a qualidade do trabalho (descaso, férias, trabalho remoto, direitos de gestantes e lactantes etc.), bem como sobre o impacto sobre trabalho informal e o desemprego.

Entendemos que as perdas registradas no mercado de trabalho dos países centrais – postos de trabalho, direitos trabalhistas e seguridade social – se referem a um processo de precarização que começou há mais de 30 anos, e em relação e mesmo influência, sobre a precarização do trabalho em países semiperiféricos como o Brasil, já que se trata de um sistema-mundo onde economias, políticas e culturas são esferas interligadas, em especial pelo consumo e circulação material e imaterial. As grandes corporações que atuam nesses diferentes países compõem redes funcionais que, em grande parte, hegemonizam mercados e determinam, também, diferentes ações de resistência da classe trabalhadora em tais campos. Ao mesmo tempo o próprio sentido de perda ou oportunidade vai variar em acordo com a origem geográfica dos processos e sua composição social dos afetados.

Propomos, desta forma, uma discussão acerca dos temas da precarização, as condições em que ela emerge e os possíveis impactos gerados, para melhor compreendermos as transformações no mundo do trabalho nas últimas décadas. Buscaremos a análise das recentes transformações no mundo do trabalho, relacionada aos impactos da reestruturação produtiva para economias centrais e semiperiféricas, à proliferação do trabalho *plataformizado*, do *empreendedorismo de si* e dos circuitos econômicos alternativos que dão lugar ao *empreendedorismo periférico*, sem abrir mão das especificidades espaço-temporais desses processos.

As transformações no mundo do trabalho

As transformações no mundo do trabalho começaram a pautar os debates de forma mais central ainda na década de 1980 nos países centrais, especialmente em países como França e Alemanha. Mas também Reino Unido, Itália e Estados Unidos, pelo fato de

5 A Nova Previdência entrou em vigor na data de publicação da emenda constitucional nº 103, em 13 de novembro de 2019.

esses países apresentarem um processo de industrialização clássico em termos de desenvolvimento das forças produtivas.

A experiência dos Estados de Bem-Estar Social (ou pacto fordista), na sua plenitude, não se mundializou: ficou restrita a alguns países mais desenvolvidos, dentre os quais a França ocupa um lugar de destaque. Nesses países, “os trinta gloriosos” foram especialmente marcados por avanços sociais resultantes do pacto fordista: melhoria dos salários, das condições de trabalho e da vida da classe operária (Thébaud-Mony e Druck, 2007, p.25).

É consenso que os países de industrialização avançada conquistaram uma situação de estabilidade no que se refere ao desenvolvimento social, isto é, os cidadãos locais tradicionalmente se via protegidos por relações de trabalho estáveis, formais e por uma seguridade social firmada em acordos, em geral, favoráveis a um certo poder de pressão da parte da classe trabalhadora. Uma classe trabalhadora mobilizada em torno de organizações de representação de direitos e demandas coletivas sempre foi uma “pedra no sapato” do capitalismo organizado em bases fordistas.

É importante notar, ainda, que essa estabilidade não se refletia em uma homogeneidade e em uma “paz social” hegemônica, na medida em que esses mesmos países do capitalismo central, em especial a Europa Ocidental e os Estados Unidos, lidam historicamente com reflexos da construção colonial das relações de produção e trabalho no sistema-mundo que ajudaram a construir. Os problemas com relação ao desemprego e subemprego nunca estiveram completamente ausentes da realidade dessas sociedades, e se mostram bastante evidentes quando falamos em imigração sul-norte e da incorporação social das diferenças étnico-raciais dos migrantes. Enquanto as relações de trabalho instáveis, mal remuneradas e alijadas da seguridade social se reservavam aos estrangeiros, “ilegais” e racializados, o drama social da precariedade não ganhou destaque no debate público. Isso só passa a acontecer à medida em que a precariedade, antes reservada a um determinado grupo social “de segunda classe”, passa a atingir, também, os “cidadãos de primeira classe”.

As novas políticas econômicas inauguradas com a reestruturação dos anos 1970 e 80 vão promover retrocessos e significativas perdas de direitos e garantias sociais (previdência, educação, saúde), além das ondas de privatizações dos serviços públicos e todas as suas consequências possíveis.

É o mal-estar do trabalho, o medo de perder o próprio posto, de não poder mais ter uma vida social e de viver apenas do trabalho e para o trabalho, com a angústia vinculada à consciência de um avanço tecnológico que não resolve as necessidades sociais. É o processo que precariza a totalidade do viver social (Vasapollo, 2006, p.45).

Segundo Kalleberg (2009), o surgimento e a ampla utilização da expressão *precariedade* está diretamente associados ao contexto de questionamento e, em vários momentos, de enfrentamento, promovido pelos movimentos de trabalhadores europeus. Isso porque, se sentindo desvalorizados pelas empresas, vendo seu poder de negociação e de tencionamento diminuir frente o enfraquecimento dos sindicatos, e vislumbrando um sistema de previdência e proteção social em queda – o que fatalmente os levaria a enfrentar a insegurança e instabilidade também no campo social como na questão da moradia e garantia de necessidades básicas como alimentação e saúde para suas famílias –, os trabalhadores europeus tornaram-se extremamente vulneráveis em relação ao mercado de trabalho e passaram a organizar um debate e uma estratégia de luta contra a precariedade. Dessa forma, o termo *precariedade* ganhou uso corrente em países como a França e a Alemanha para protestar contra o declínio do trabalho seguro e das proteções sociais.

Para Hirata e Préteceille (2002, p. 55), a precarização social pode ser vista como uma “dupla institucionalização da instabilidade”, manifestando-se através da *precarização econômica* (que se traduz na transformação de estruturas produtivas tradicionais que, em geral, promovem perdas como a mudança de função ou acúmulo de funções na empresa, alterações na jornada de trabalho, déficit em termos de qualificação profissional e exigências de mercado levando a alterações de salário etc.). Ou da *precarização da proteção social* (a qual diz respeito à legislação vigente e direitos trabalhistas

pertinentes a cada espaço). Segundo os mesmos autores, na França é mais comum uma definição de precarização em relação aos direitos (categorias sociais específicas) que em relação à segurança no trabalho ou à qualidade do mesmo. Nesse país, diferentemente dos Estados Unidos ou do Reino Unido, o enfraquecimento ou desmantelamento do *welfare State* não são considerados causas centrais da precarização socioeconômica (Hirata e Préteceille, 2002).

A precarização socioeconômica que mobilizou debates na França, ou na Europa de forma mais ampla, segundo Castel (1995), ainda no início dos anos 1990 era conceituada como “exclusão”. De acordo com esse autor, os anos 1980 e início da década de 1990 foram períodos de intensos debates em torno da transição de uma “era de estabilidade”, caracterizada por um vínculo social, para uma ruptura social que vai conduzir a uma “era de instabilidade”. Para Castel (1995), o que vai conduzir a esta “ruptura social” e, conseqüentemente, à “exclusão”, será a introdução nessa relação de uma “zona de vulnerabilidade”, em que uma parcela considerável dos trabalhadores que antes eram classificados como “estáveis”, passam a se situar.

Na Europa, a discussão sobre *exclusão social* emerge do crescimento da população em situação de rua, dos sem-teto enquanto contingente social, da pobreza urbana manifestada na habitação e no consumo, bem como na falta de perspectiva decorrente de desemprego de longo prazo. A falta de acesso a empregos formais e a renda por parte de minorias étnicas e imigrantes, conflui para a natureza crescentemente precária dos empregos disponíveis e a dificuldade que os jovens, inclusive de classe média e etnicamente incluídos, passam a ter para ingressar no mercado de trabalho (Dupas, 1998). Como observamos em pesquisas referentes aos dados sobre mercado de trabalho na Europa, os mais afetados pelo desemprego e pela precariedade/instabilidade são os jovens recém incorporados ao mercado de trabalho, ou que tentam ingressar neste, apesar deste quadro já abranger boa parte da força de trabalho em geral, estabelecia.

Tal processo se escancara à medida que o processo de liberalização, isto é, políticas de desoneração, privatizações, austeridade e cortes de investimentos públicos, passa a ser tomado como anti-

doto para crises intrínsecas às contradições do próprio capitalismo e traz consigo uma proposta de economia-política que rompe com o regime de bem-estar social. O ataque às diferentes formas de organização da classe trabalhadora também é evidente: enfraquecimento do movimento sindical, reformas legislativas trabalhistas e previdenciárias que atingem os setores privado e público funcionando, ao mesmo tempo, como mecanismo de rebaixamento dos salários e expectativas, como já tratamos em Ramos (2022).

As consequências serão não só previsíveis, como imediatas: crescente concentração de renda⁶, aumento da pobreza absoluta, da pobreza relativa⁷ e esfacelamento dos direitos sociais, portanto coletivos, duramente conquistados ao longo de muitas décadas. Algo que a um só golpe atinge a sociedade em sua capacidade de articulação coletiva e em sua capacidade crítica, organizativa e combativa, tanto em suas formas clássicas como sindicatos, conselhos e partidos, quanto em suas articulações mais recentes e não-institucionalizadas, como os ativismos, movimentos sociais, associações locais, coletivos etc.

Quando se fala em precarização do trabalho formal, a tendência é que se pense em países centrais (industrializados “desenvolvidos”), onde os aspectos-chave do trabalho precário estão associados a diferenças em termos de qualidade do emprego, como desigualdade entre salários, questões relativas à segurança física e psicológica, vulnerabilidade econômica, demissões e acordos de trabalho não normatizados.

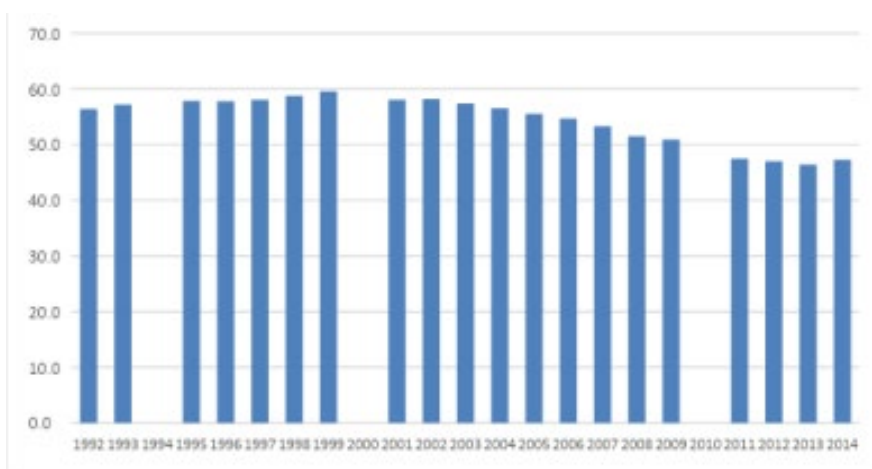
Em países semiperiféricos, por sua vez, (como na maior parte dos países da Ásia, África e América Latina), o trabalho precário é, muitas vezes, o *padrão* quando se fala em assalariamento, e está

6 Vide os estudos publicados por Thomas Piketty que, entre outros méritos, mostram sistematicamente o quanto o mundo se tornou mais desigual com a evolução do capitalismo, isto é, o capital gerou pobreza em proporção maior, ou igual, aos avanços e garantias proporcionados pela modernidade entre os séculos XVIII e o XXI. Mais recentemente, o relatório da Oxfam publicado em janeiro de 2024 registra que a riqueza dos cinco homens mais ricos do mundo aumentou 114% desde 2020, enquanto que a de 5 bilhões de pessoas diminuiu no mesmo período e nos próximos 10 anos o mundo poderá ter seu primeiro trilionário, mas levará quase 230 anos para acabar com a pobreza (<https://www.oxfam.org.br/forum-economico-de-davos/desigualdade-s-a/>)

7 Segundo o mesmo relatório, nos Estados Unidos, o patrimônio de uma família negra comum equivale a apenas 15,8% ao de uma família branca comum, enquanto no Brasil, em média, o rendimento dos brancos é mais de 70% superior à renda de pessoas negras (Oxfam, 2024).

quantitativamente mais relacionado ao trabalho na economia informal do que na economia formal. Apenas à título de ilustração, entre 1992 e 2014 o grau de informalidade no Brasil calculado pelo IPEA com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, esteve acima de 50% em todos os anos registrados na série histórica até 2009, e ficou entre 46,5 e 47,5% entre 2011 e 2014. Nesses casos, a precariedade corresponde a uma situação que não é transitória, mas sempre existiu, e não se refere à remoção de proteções sociais existentes, como na Europa.

Gráfico 1 - Grau de Informalidade no Brasil (1992-2014)⁸.



Fonte: Elaboração própria.

De um modo geral, em se tratando de países do capitalismo central, o problema da precarização do trabalho não caminha sozinho, mas acompanhado de alguns outros como o desemprego, a queda no poder aquisitivo individual (do poder de compra dos salários) e familiar (com um, ou mais membros da família desempregados há bastante tempo), o aumento do número de pessoas trabalhando sob contratos “atípicos” (Vasapollo, 2005) e com baixos salários. O que pode caracterizar a existência, nesses países, de um componente qualitativo da precarização que se expressa atra-

8 Dados: Ipeadada, com base nos microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) do IBGE. dados não calculados para os anos em que a Pnad foi interrompida pelo IBGE. Série interrompida. Unidade: (%).

vés das perdas econômicas e sociais deflagradas em um momento histórico específico, do qual emana um contexto social e político perturbador da ordem vigente até então. Em outros termos, a tradição do trabalho formal, garantidor de uma vida digna e de um envelhecimento seguro e estável, típica do *welfare State* e da época de ouro do fordismo, dá lugar à incerteza, insegurança e queda no padrão de vida. Contudo, a geração que vivenciou os quadros de segurança e bem-estar ainda não está totalmente superada, o que oportuniza uma situação de permanente conflito entre o Estado que se adapta (confortavelmente) à “nova economia”; a geração de trabalhadores que sofreu as perdas mais expressivas, e a geração que é, por assim dizer, “nativa da era da precariedade”.

As primeiras décadas do século XXI veem emergir uma intensificação das transformações no mundo do trabalho mediadas pela implementação e consolidação de políticas neoliberais alavancadas, em parte, pelo desenvolvimento técnico-científico que, segundo Antunes (2018), envolve um novo e profundo salto tecnológico no mundo produtivo, estruturado a partir das novas tecnologias da informação e comunicação (TIC) e de uma intensificação dos processos produtivos automatizados em toda a cadeia geradora de valor, afetando não apenas os aspectos técnicos da produção, mas a cadeia logística, o mercado de trabalho e o consumo (Antunes, 2018). Portanto, a reorganização do trabalho por meio da política neoliberal se fundamentou, essencialmente, no processo de desregulamentação e precarização do trabalho via ataque direto aos direitos trabalhistas e estímulo à competitividade entre os trabalhadores como se fossem esses os concorrentes e não o próprio capital. Este é um processo disseminado ao redor do mundo, porém com pequenas diferenças de temporalidade no que tange o avanço dos processos e operações de forma institucionalizada.

Evidentemente, o quadro se torna ainda mais dramático se considerarmos as periferias capitalistas, onde as características preexistentes de exploração, espoliação e degradação serão legitimadas e aprofundadas, na esteira do que Marini (2000) vai denominar *superexploração* do trabalho. Não só pelo ataque frontal aos trabalhadores em seus direitos, mas no que tange às condições mais amplas e não menos necessárias à reprodução da vida.

As perdas sociais resultantes da reestruturação do modelo produtivo e da globalização econômica têm se manifestado na Europa e nos Estados Unidos através de oportunidades de emprego regular, estável, cada vez mais escassas e de condições de trabalho e contratos cada vez mais desfavoráveis ao trabalhador, dentro ou fora dos marcos de regulação formal. A queixa principal é justamente como o trabalho formal vem se tornando, cada vez mais, semelhante ao informal em diversos aspectos. Especialmente nos quesitos remuneração e contrato. E como o trabalho informal vem deixando de ser uma mero complemento de renda, poupança extra, saída temporária, e se tornado a renda única, insuficiente e instável.

É justamente esse dado que diferenciara a precarização compreendida dos marcos do capitalismo avançado, daquela preexistente, transplantada, ou incorporada pelas economias subdesenvolvidas e industrializadas da semiperiferia capitalista. No caso do Brasil, por exemplo, a precarização sempre assentou na informalidade, no contexto de flagrante omissão do Estado.

Se nos países do norte ainda podemos encontrar alguns poucos resquícios do *welfare State*, do que um dia denominamos de Estado de Bem-Estar Social – ainda que o padecimento do trabalho e do emprego também sejam seus traços ascendentes – nos países do Terceiro Mundo, os trabalhadores e trabalhadoras oscilam, cada vez mais, entre a busca quase inglória do emprego ou o aceite de qualquer labor (Antunes, 2006, p.14).

Podemos enxergar, portanto, dois processos distintos no que se refere à *precarização* (enquanto *processo*) e ao *trabalho precário* (como *fato social*) no Brasil e que pode se estender à boa parte da América Latina. Um é constatação da existência de uma parcela permanente de trabalhadores precários que preexistem ao processo de reestruturação da produção e à flexibilização, típico da economia nos países centrais. Outro, é aquele que se refere, conceitualmente, à precarização vivenciada pelos países centrais e que consiste na perda de direitos conquistados pela classe trabalhadora em termos de legislação e políticas públicas para o trabalhador.

O que gostaríamos de colocar, no entanto, é o segundo desdobramento do processo de precarização e do trabalho no Brasil. Com ou sem qualificação, com especialidade ou não, com diferentes graus de escolaridade, os trabalhadores brasileiros vivenciaram uma deterioração da sua qualidade de vida familiar/domiciliar e em diferentes ambientes sócio-geográficos (campo, cidade), o que se traduz na perda de poder aquisitivo e aumento da instabilidade. Essa era uma das facetas da precarização no mundo (semi)periférico. Estamos propondo uma distinção entre aquela precarização nos moldes como se desenvolveu nos países centrais, com perda de direitos e conquistas estabelecidas pelo Estado de Bem-Estar, ou que se restringia à uma parte “não incluída” da população, composta principalmente por imigrantes, da *precarização do século XXI* que acomete o centro e a periferia do sistema de maneira integrada, e solidária.

A virada neoliberal

Ao que tudo indica, lidamos com um volume e intensidade cada vez maiores de “efeitos colaterais” do avanço do neoliberalismo. Sem mencionar as várias formas de desemprego estrutural tidas como efeito esperado e não “colateral”, lidamos hoje com ataques e eliminação de direitos já estabelecidos, aprofundamento da desigualdade de renda, além de outros. No entanto, aparentemente os conflitos advindos de reações a tais políticas orquestradas no âmbito do neoliberalismo não se mostram capazes de mobilizar ações, espontâneas ou organizadas, que se oponham e nova normatividade do *empresariamento de si* e da *autoexploração*. O próprio neoliberalismo estaria, assim, produzindo uma sociedade incapaz de formular a crítica da sua própria condição

Nasce, portanto, uma sociedade formada de homens e mulheres subjetivados na ordem do individualismo, da competição, da concorrência e da crença irrestrita do sucesso como uma conquista pessoal, fruto do esforço, da determinação e do investimento estritamente individual. Isso se aplica a todas as classes sociais e se potencializa dentro das únicas “células de sociabilidade” possíveis, as famílias e as comunidades religiosas. Tais princípios solapam a capacidade organizativa que emerge do agir e pensar solidário,

compartilhado e mútuo, fonte de qualquer caminho para a organização coletiva com projeto de transformação radical.

A virada neoliberal do capitalismo reconfigura, portanto, as relações de poder no mundo do trabalho e, mesmo com algumas resistências residuais nas práticas dos trabalhadores, vem resultando em uma desmobilização organizativa, perda de sentido e consciência de classe e esvaziamento político da crítica da exploração, que concedem espaço para uma massiva recuperação das lutas por parte do capital ao estilo do que teoriza João Bernardo (2001 e 2004).

A produção *just in time* dá lugar ao trabalhador *just in time*, como delinea Abílio (2020) ao qualificar esta nova face “uberizada” da reprodução das relações capitalistas de produção que a autora já apontava desde 2014 com a investigação sobre as trabalhadoras do comércio de cosméticos “porta a porta” e a análise da uberização e a “subsunção real da viração” (Abílio, 2017). Identifica-se ainda uma “pragmática vitalista”, conforme aponta Verônica Gago (2018) visível na feminilização das perdas na medida em que mulheres são mais afetadas por políticas de exclusão, seja de direitos, seja de territórios, especialmente quando se trata de população migrante, resultando numa constelação variada de situações de “auto-empresariamento” que vão da pequena empresa ao trabalho doméstico, passando pelo trabalho comunitário.

Também podemos dizer que existe um precariado que antecede o período áureo do fordismo e sua crise nos países centrais e esse precariado é constituído essencialmente de migrantes. E podemos dizer, ainda, que esse precariado foi atingido por adaptações ao modelo de produção flexível, pela ampliação da concorrência no mercado de trabalho com trabalhadores antes estabelecidos e formais; bem como pelas mudanças relacionadas às políticas de segurança e gestão da pobreza adotadas na Europa e nos Estados Unidos, especialmente após os atentados de 2001 e 2003 e as crises econômicas do fim dos anos 2000 que fecharam o cerco contra a imigração, especialmente do Sul Global, e reduziram em muito a tolerância administrativa dos Estados. Hoje esses grupos sofrem com as investidas violentas da polícia e das forças armadas, além de terem de sobreviver em condições econômicas cada vez mais

adversas. Mas o que diferencia esse trabalhador precário, migrante ou descendente de migrantes, dos países centrais, do processo de precarização que atinge o mercado de trabalho na semiperiferia capitalista como no Brasil?

Tudo aponta para apesar de constituírem um grupo excluído de muitos aspectos sociais (acesso a determinados bens e serviços, ou mesmo a algumas áreas das cidades) e precariamente incluído em outras (no mercado de trabalho formal ou informal que contribui de alguma forma para movimentar a economia e fazer funcionar o sistema nesses países), esse grupo ainda corresponde a uma parcela comparativamente menor dentro do universo da população urbana total nos países centrais, porém crescente, diante do envelhecimento da população ativa desses países. Daí a sua identificação e denominação, ao longo do tempo, como “minorias” (étnicas, isto é, cultural, religiosa, fenotípica etc.).

O que podemos dizer antes de debater trabalho precário é que a incorporação do termo à discussão das transformações no mundo do trabalho, tanto no nosso país, como em outros países semiperiféricos, se deu sem atentar para certas diferenças intrínsecas, históricas e culturalmente constitutivas e, por isso, decisivas para uma análise adequada, como a instabilidade no trabalho, a falta de fiscalização, a corrupção sistêmica e, principalmente, como o neoliberalismo veio potencializar todos esses parâmetros que ampliam a margem de superexploração da mão de obra, via subocupação, baixos rendimentos, carga horária excessiva, exposição a risco, falta de acesso a seguridade social, típicos da informalidade precária.

Muitas dessas medidas, se não todas, em maior ou menor escala, já fazem parte da história do trabalho no Brasil e de seus vizinhos latinoamericanos há muito mais tempo do que os parâmetros da reestruturação produtiva nos permitem referenciar. Com a agravante de que, mesmo se considerarmos apenas as economias (semi)periféricas, sem compará-las às nações do centro do capitalismo mundial, não se pode abordar o tema da precarização de forma homogênea. Ainda que consideremos apenas o Brasil, este apresenta, no mínimo, algumas especificidades regionais que permitem enxergar largas diferenças culturais, educacionais, de ren-

dimento, entre tantas outras internas ao próprio território. Quanto ao mercado de trabalho, não haveria de ser diferente.

A incorporação (e pouca adaptação) do termo precarização e suas variáveis como trabalho precário, precariado etc. tem relação, em grande parte, com a sua aproximação pouco criteriosa com outras noções, especialmente com a de informalidade. Se na Europa o debate sobre a precarização joga luz sobre as adaptações e modificações feitas nas legislações em cada países e suas consequências trabalhistas e sociais, o que não deixa de fora, por suposto, a incorporação cada vez maior do trabalho em tempo parcial, os contratos abertos (temporários, por serviço) e a própria informalidade, no Brasil, isto é, na semiperiferia capitalista, tem sido tomado o caminho mais curto e, por vezes, associando o trabalho precário ao trabalho informal, quase como sinônimos.

Essa associação é inadequada sob vários aspectos. Primeiro, por uma questão de generalização problemática: nem toda precarização leva à informalidade, assim como nem toda informalidade trata-se de trabalho precário. Segundo, o debate sobre a precarização introduz toda uma discussão sobre conquistas e perdas em termos de direitos e garantias que a questão da informalidade não atende, necessariamente. Terceiro, a noção de precarização conforme foi concebida no contexto histórico, político e econômico europeu, pressupõe um fenômeno não mais recente no cenário europeu do que no cenário brasileiro e latino americano, suscitando um debate novo em termos de produção de dados, análises e literatura.

A informalidade pode ter tido um aumento expressivo nas últimas décadas no mundo devido às transformações econômicas, políticas, sociais, ou mesmo à pandemia da covid-19, mas não se trata, ainda assim, de uma novidade, como reforça a afirmação de Márcio Pochmann:

A informalidade e sua relação com o emprego não são tema novo no Brasil. A informalidade do trabalho faz parte do processo histórico de formação e desenvolvimento de uma economia periférica que se industrializou tardiamente. Por isso há diversos tipos de produção e reprodução da informalidade, sobretudo

porque o país se mostrou incapaz de realizar as chamadas reformas clássicas do capitalismo contemporâneo (agrária, tributária e social). A prevalência de um padrão de capitalismo selvagem também contribuiu para que a valorização do trabalho ficasse em segundo plano. Assim, no ciclo da industrialização nacional (1933 a 1980), com avanços significativos na valorização do trabalho, grande parcela da população foi excluída do emprego protegido. Nas últimas duas décadas, diante do quadro geral desfavorável ao mercado de trabalho, destacou-se a sua informalização (Pochmann, 2008, p. 195).

Em outras palavras, ela não só não corresponde a um fenômeno recente, como, especialmente no caso de países subdesenvolvidos, preexiste ao processo de incorporação da economia flexível, à globalização e às transformações no mundo do trabalho. A definição e delimitação do setor informal variam nos diferentes países, e de acordo com os diferentes contextos (nível de desenvolvimento, tipo de economia) e interesses (quem desenvolve a pesquisa e com qual objetivo).

A ênfase no empreendedorismo como alternativa ao trabalho assalariado formal em extinção, por exemplo, mantém o foco na centralidade do trabalho na vida social e na subjetivação/sujeição do indivíduo, mas não resolve a questão das assimetrias sociais produzidas pelo “empresariamento”, ou melhor seria, trabalho sem trabalhadores. O *ethos* trabalho continua sendo o *norte* social, porém do combate à identidade do opressor nasce uma nova forma de (auto) opressão, uma identidade que não reconhece a solidariedade entre os oprimidos. Fato que já abrange a classe trabalhadora em diferentes partes do mundo, muitas vezes maquiada com denominações positivas como “knowledge economy” e “economia do compartilhamento”, por exemplo, mas que não deixam de significar que a lógica empreendedora constitutiva do sistema normativo neoliberal passa a estender a lógica do capital a todas as relações sociais e todas as esferas da vida e essa lógica tem consequências diversas, entre elas o individualismo e a substituição da solidariedade pela concorrência. Sem mencionar o empobrecimento e a queda drástica na qualidade de vida que levaram Alain Lipietz (1998) a falar em “brazilianização” dos EUA, para abordar o aumen-

to da desigualdade no país no contexto da crise do fordismo que, segundo o autor, conduzem a uma espécie de *neotaylorismo* sem as vantagens proporcionadas pelo fordismo em termos de estabilidade e regulamentação.

O termo *brasilianização* aparentemente foi cunhado pelo norte-americano Michael Lind em um texto de 1995 e trazido ao Brasil pelas análises do filósofo Paulo Arantes ainda no início dos anos 2000.

por *brasilianização* eu não entendo a separação das culturas pela raça, mas a separação das raças por classe. Como no Brasil, uma cultura americana compartilhada poderia ser compatível com um rígido sistema informal de castas, no qual a maioria dos que estão no topo é branca, enquanto a maioria dos americanos negros e mulatos ficaria na base da pirâmide – para sempre (Michael Lind *Apud* Arantes, 2004, p. 31).

Deste ponto de vista, os Estados Unidos confrontar-se-iam a partir do século XXI não com uma tendência a fragmentação política fruto de um acirramento étnico, nacional ou religioso, mas com o que vem ser denominado de *brasilianização*, isto é, ao invés da fragmentação social pela etnicidade, “a separação da etnicidade pelas classes”.

Enquanto isso, no próprio Brasil, ao longo da década de 1990 há um grande crescimento do trabalho informal nas regiões metropolitanas, dado que vai englobar um conjunto heterogêneo de atividades e trabalhadores, resultado do crescimento de outras formas de trabalho não regulamentado pela legislação e ampliação do contexto mais amplo de precarização do trabalho na semiperiferia capitalista que ainda não vislumbrava o avanço dos sistemas técnicos digitais e da *plataformização* do trabalho, que indiscutivelmente agrava o quadro.

Entre 1992 e 2002 o percentual de trabalhadores informais no Brasil passou de 40% para mais de 47% no conjunto das seis regiões metropolitanas cobertas pela PME/IBGE.

Na verdade, o crescimento da informalidade deveu-se, em boa medida, ao fato de os anos de 1990 terem testemunhado mudanças profundas na estrutura ocupacional metropolitana.

Houve uma vasta gama de alterações, que, ao menos em uma primeira análise, podem ser sintetizadas pelo exame do comportamento de dois setores emblemáticos da economia: a indústria de transformação e o setor de serviços. Por um lado, a indústria de transformação, que foi, sem dúvida, o segmento mais afetado pelo processo de abertura e exposição da economia à concorrência internacional, experimentou uma perda de importância relativa com sua participação do nível de ocupação, caindo da faixa de 22% em 1991 para o patamar de 16% no final de 1999, mantendo-se estável daí em diante. Por outro lado, o setor de serviços, em parte não só pela própria estratégia de terciarização utilizada pela indústria para enxugar sua estrutura produtiva, mas também por acolher grande parte dos trabalhadores que ingressaram no mercado, aumentou sua participação relativa de pouco menos de 36% para cerca de 42% no mesmo período, sendo que essa expansão se deu com maior intensidade até o início de 1999, mantendo-se, notadamente ao longo de 2001, bastante próximo desta marca de 42%. Parece lícito argumentar que o fato de a inserção informal no mercado de trabalho ter crescido de forma substantiva na década de 1990 até atingir o quadro atual quando o total de assalariados sem carteira assinada e trabalhadores por conta própria é, para todos os efeitos práticos, igual ao de assalariados com carteira, esteja diretamente ligado à realocação setorial da força de trabalho nesse ínterim. A razão de ser para esse raciocínio deve-se às características dos postos de trabalho em cada um desses setores: enquanto a indústria contratou majoritariamente através do assalariamento com carteira assinada. Em torno de 70% dos vínculos trabalhistas na indústria eram desta natureza em 2001, o oposto acontece com o segmento de serviços, onde o grau de informalidade era próximo de 60% neste mesmo ano (Ramos, s/d: 52).

Podemos dizer, então, que o processo de *informalização* e *precarização* do trabalho em economias subdesenvolvidas e industrializadas como a brasileira, ou as de outros países latinoamericanos acompanham um contexto mais amplo de reestruturação econômica e readaptação do mercado de trabalho às novas necessidades da produção e do mercado. Contudo, essa não seria a única causa, ou a causa isolada de nossa “precarização histórica”. Se os processos de industrialização, reestruturação da produção indus-

trial (introduzida pela flexibilização produtiva) e transformações no mundo do trabalho materializadas na precarização desse segmento social fazem parte de uma trajetória que diz respeito aos países anteriormente mencionados, da Europa e América do Norte, o processo não se aplica de forma idêntica aos países latino-americanos, asiáticos e africanos.

Não estamos afirmando com isso que os países periféricos e semiperiféricos se encontram à parte do processo de precarização que vem atingindo o mundo do trabalho desde a década de 1970. A questão que se coloca são os marcos desses processos de precarização e a pouca adaptação do termo precarização como uma categoria de análise das particularidades político-econômicas brasileiras ou latinoamericanas, por exemplo.

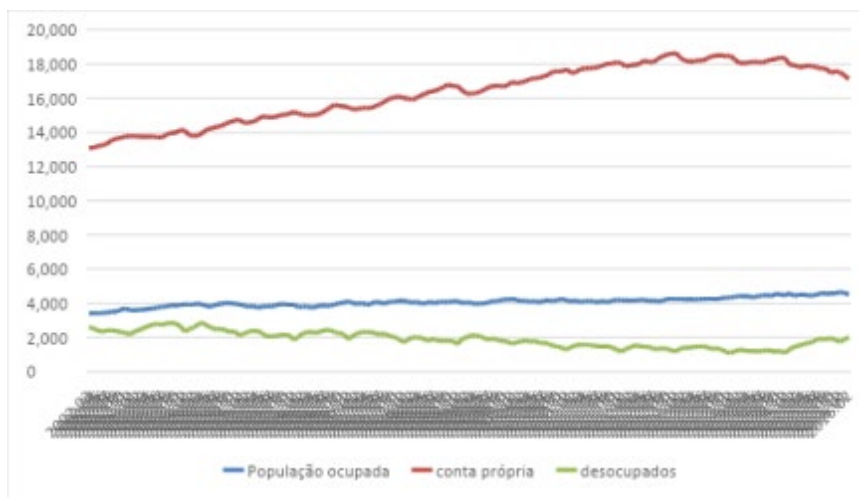
A “fórmula” da precarização que vem sendo aplicada para se fazer uma leitura do mercado de trabalho brasileiro nas últimas décadas é eficiente em algumas situações (para uma leitura da reestruturação produtiva no ABC paulista, por exemplo), mas não é eficiente para uma análise global do mercado de trabalho no Brasil. A começar pelo fato de que o marco zero da precarização nos países centrais, especialmente em países como França, Reino Unido e Alemanha (economias fortes e Estados de bem-estar consolidados no continente europeu), é a conjunção de alguns fatores, como a crise do modelo de produção fordista e a reestruturação que tende ao Toyotismo e a adoção de práticas crescentemente liberalizantes em um contexto de ajuste estrutural do capitalismo que contribuíram para a “erosão do *welfare State*”, isto é, para a consolidação das políticas neoliberais anteriormente já mencionadas.

O Relatório da Oxfam (2024) aponta que a privatização da proteção social, por exemplo, tem sido associada ao aumento da desigualdade em todo o mundo. As reformas da previdência na América Latina e na Europa do Leste nas décadas de 1980 e 2000 já foram relacionadas ao aumento da desigualdade de renda e de gênero, bem como ao aumento da pobreza na velhice. Já nos Estados Unidos, onde a proteção social por si nunca foi uma política de Estado, mas esteve inserida em política de geração e manutenção de empregos coordenada, hoje, período em que a oferta de empregos formais e com garantias experimenta um decréscimo, mais de 60% dos tra-

balhadores vivem com o salário contado. Mesmo com recorde de aumento na produtividade do trabalho e uma enorme variedade de tecnologias disponíveis, os salários reais médios no país são mais baixos hoje do que eram há 50 anos. Ao mesmo tempo, três pessoas possuem mais riqueza do que a metade mais pobre da sociedade.

No caso do Brasil, percebemos que os dados referentes a emprego e renda sempre tiveram destaque na interpretação das condições sociais gerais do país. No país, não só os indicadores de desemprego e pobreza se apresentam elevados há décadas, como o grau de informalidade a que está submetida sua força de trabalho tem grande destaque ao longo dos anos. A partir dos dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho é possível verificar que, há anos, a geração de empregos no Brasil é elevada (número de admissões), mas, ao mesmo tempo, o número de demissões se mostra, também, elevado, revelando um saldo predominantemente positivo, porém, não necessariamente digno de grande comemoração.

Gráfico 2 - População Economicamente Ativa⁹.

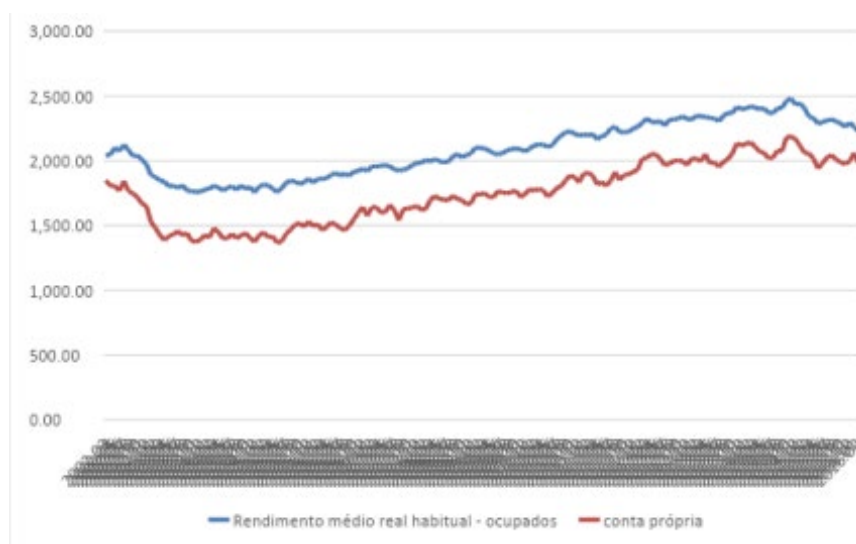


Fonte: Elaboração própria.

9 Dados: *Ipeadada*, Pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, por Regiões Metropolitanas (Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre). Frequência: Mensal de 2002.03 até 2016.02 Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Pesquisa Mensal de Emprego (IBGE/PME) - obs: PME foi encerrada em março de 2016, com a divulgação dos resultados referentes ao mês de fevereiro de 2016. Unidade: Pessoa (mil).

Isso remete a dois fatores de precarização no Brasil: a informalidade e a grande rotatividade no emprego formal. Na última década, a taxa de rotatividade no emprego passou de 45% para 53,8%, segundo o Dieese, ou seja, a cada 100 trabalhadores formalmente contratados, ao menos 53 são demitidos e retornam à reserva de mão de obra. Essa rotatividade reduz as indenizações trabalhistas, o depósito de FGTS e, principalmente, pressiona os salários para baixo.

Gráfico 3 - Rendimento médio real habitual da população ocupada¹⁰.



Fonte: Elaboração própria.

Em se tratando de uma expressão que pode ser utilizada para diversas situações e em diversos contextos, a “precarização”, bem como o termo “precário”, pode imprimir uma série de estigmas e juízos de valor quando utilizadas em sentido lato, ou mesmo em sentido estrito, quando falamos de um tipo específico de trabalho, um determinado espaço, um serviço prestado etc. Essa talvez seja uma das dificuldades associadas ao tema. É importante reforçar

¹⁰ Dados: *Ipeadata*, Rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês, pelas pessoas de 10 anos ou mais de idade, ocupadas no trabalho principal da semana de referência, por regiões Metropolitanas (Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre). Frequência: Mensal de 2002.03 até 2016.0. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Pesquisa Mensal de Emprego (IBGE/PME) - obs: PME foi encerrada em março de 2016, com a divulgação dos resultados referentes ao mês de fevereiro de 2016. Unidade: R\$.

que estamos trabalhando com uma definição acadêmica para esse termo e, dessa forma, todas as vezes que nos remetemos à “precarização” e ao “trabalho precário” estamos nos movimentando conforme os limites colocados pelo referencial bibliográfico pertinente ao assunto que, a despeito de ser amplo e diverso, possui uma abordagem que busca ser analítica. Do contrário, seria ainda mais complicada a tarefa de estabelecer uma comparação entre universos tão distintos quanto os mercados de trabalho em países centrais como aqueles da Europa, já mencionados, e em países semiperiféricos como o Brasil e tantos outros. O balizamento conceitual é mais do que útil, nesse sentido, é indispensável, por garantir um certo parâmetro de comparação menos elástico e mais técnico.

Em grande parte, nosso padrão de avaliação para o que seja, ou não, um trabalho precário, varia não apenas conforme os critérios de segurança no emprego, direitos trabalhistas e salário, como orienta a literatura, mas também quanto ao tipo e à qualidade do trabalho desempenhado de acordo com os critérios estabelecidos pelo “status social” dessas atividades. Essas variáveis possuem um elevado grau de subjetividade que pode ser flexibilizado de acordo com a origem social e/ou étnico-racial, do trabalhador.

A parcela da população que desempenha atividades informais, de baixíssima qualificação e rendimento e que, em geral, nunca ou poucas vezes esteve inserida no circuito formal da economia, a que Souza (2008) vai denominar “hiperprecariado”, possui diante das suas condições físicas, sociais, psicológicas, político-culturais, pouca ou nenhuma chance (a partir, única e exclusivamente, das disponibilidades de vagas) de conseguir um emprego ou uma ocupação formal, ou mesmo informal, porém, melhor qualificada.

A delimitação do hiperprecariado ainda é uma tarefa difícil, bem mais do que a sua identificação, pelo fato do hiperprecariado ser um grupo social que, em países semiperiféricos como o Brasil, é numericamente muito amplo, profundamente heterogêneo e, espacialmente, bastante disperso – ao contrário do proletariado brasileiro que é “numericamente reduzido e geograficamente bastante concentrado”, além de ter tido um peso, “desde sempre limitado pelo caráter incompleto e geograficamente concentrado da industrialização brasileira” (Souza, 2005: 191).

O hiperpreariado diz respeito a uma parcela da sociedade definida a partir da pobreza, das atividades de baixo rendimento, pertencentes ao setor informal e ao circuito inferior da economia. Essa parcela destaca-se através do prefixo *hiper*, porque se refere àqueles que, mesmo tendo vivido historicamente sob as condições mais difíceis, do trabalho subalternizado, de rendimento mais baixo são, também, ainda que indiretamente, atingidos pelas perdas econômicas e sociais da última grande onda de transformações do modo de produção capitalista, ainda que indiretamente, como fruto da menor circulação monetária oriunda dos salários, por exemplo.

Está mais que afirmado, portanto, que a precarização, a exploração, a desregulamentação etc. se inserem em um contexto internacional de reestruturação produtiva que se inicia na produção industrial, dentro das fábricas, mas muito precocemente passa a dizer respeito à sociedade inteira. Como sintetiza David Harvey (1999), mais do que uma nova forma de produzir a reestruturação vai instituir novos sistemas de valores e crenças que promoverão uma transformação ampla nas relações sociais, não apenas na produção e no trabalho. Todo modelo de produção implica uma forma de regulação da sociedade (Lipietz, 1994), incluindo, como sugere Harvey (1999), as materializações de hábitos, motivações e estilos de representação culturais. Se todo modelo de produção só existe graças à sociedade e esta é composta de homens e mulheres dotados de saberes, desejos e necessidades, então um *novo* modelo de produção é composto também de uma *nova* subjetividade.

Uma nova subjetividade e uma nova racionalidade neoliberal, como sinalizam Dardot e Laval (2016), imprime outra forma de centralidade do trabalho na vida social e na subjetivação/sujeição dos indivíduos. A tradicional forma capital-trabalho, forjada na luta de classes, onde o antagonismo se materializa na relação entre patrões e empregados, tem sido paulatinamente substituída e transmutada em um tipo de racionalidade concorrencial/empresarial em que todos se opõem a todos com consequências catastróficas para o mundo do trabalho e para as sociedades como todo.

No contexto do capitalismo de plataforma em que predominam as estratégias de desregulamentação, com as terceirizações,

contratos temporários e intermitentes, “pejotização” e as respectivas mudanças de legislação necessárias, a precarização passa a ser lida como empreendedorismo. Se o trabalhador se torna “empreendedor” o trabalho enquanto relação de assalariamento tem uma redução significativa, bem como todo o aparato de seguridade e direitos garantidos pela mesma relação. Além disso, é visível um enfraquecimento das frentes de luta e garantias de direitos tradicionais como os movimentos sindicais, partidos, conselhos e associações. Tais campos tradicionais de negociação e reivindicações passam a operar sem mediação institucional formal, nos moldes dos chamados “fóruns de *WhatsApp*” o que claramente enfraquece o sentido de coletividade em benefício da nuclearização e individualização, isto é, uma socialização e solidarização quase exclusivamente via famílias e religião. Há um claro esvaziamento dos campos de luta e dos espaços de mobilizações o que, no nosso entendimento, repercute diretamente sobre uma percepção de erosão da democracia.

Esta percepção está relacionada a um duplo aspecto. O primeiro está relacionado a uma tendência à *despolitização* generalizada dos trabalhadores, tanto enquanto *classe*, pelo fato de não se verem como parte subordinada e solidária na relação capital-trabalho, quanto como *indivíduos*, por não se identificarem como subalternizados e até descartáveis em um capitalismo crescentemente concentrador de riqueza e espoliador da força de trabalho, como define David Harvey:

É importante reconhecer o quão facilmente reajustes salariais reais podem ser gradativamente retomados dos trabalhadores pela classe capitalista como um todo por meio de atividades predatórias e exploradoras no âmbito do consumo. Para grande parte das populações urbanizadas de baixa renda, a expressiva exploração de seu trabalho e a expropriação de seus parques bens constitui uma perpétua drenagem de sua capacidade de manter condições minimamente adequadas de reprodução social (Harvey, 2014, p.118-119).

O segundo aspecto se assenta sobre a expansão da precarização sobre a classe média, melhor e há mais tempo estabelecida no

mercado de trabalho. O contraste entre a antiga forma “protegida” do trabalho e a nova forma predominantemente instável e desregulamentada, somado à sobrecarga que recai sobre os que ainda reservam algum grau de segurança e estabilidade – relativo às pensões, aposentarias e patrimônio – faz emergir uma onda de ressentimento e reacionarismo cada vez mais perceptível nas tensões sociais atuais. A chamada “polarização” social não é uma exclusividade do Brasil e vem pautando o debate político na Europa (vide *Brexit*), nos Estados Unidos (*Trumpismo*) e também na América Latina com a recente eleição presidencial na Argentina. Pode-se afirmar com certa segurança que nenhum desses casos se trata de um acidente, mas de um movimento que vem sendo gestado há décadas.

O *Brexit* ou a eleição de Trump não são acidentes da história política britânica ou americana, mas consequências da precarização (muito precoce nos países em que as redes de proteção social são raras e frágeis) da base das classes médias britânica e americana. Explicar esses resultados através da ingerência da Rússia ou da multiplicação de fake news é desonestidade, na melhor das hipóteses, ou estupidez, na pior. A onda populista britânica ou americana não é resultado de uma manipulação, mas sim de reformas econômicas iniciadas nos anos 1980 (Guilluy, 2020, p. 22).

A plataformização do trabalho tem consequências que estão hoje para além da desregulamentação e aumento da exploração do trabalhador em si, mas avança sobre outros aspectos da vida como a circulação e consumo quase inteiramente (inter)mediados pelo crédito, isto é, por várias camadas de financeirização e seus correspondentes corporativos que contribuem para a generalização do endividamento em todos os estratos sociais, associado à redução da participação dos salários no mercado. Diante da incapacidade de garantir acesso a determinados serviços e bens de consumo, muitos trabalhadores aderem à dívida como forma de driblar a falta de recursos imediatos.

É um ponto notável o encadeamento e a superposição das diversas modalidades de endividamento. Por um lado, trata-se de priorizar o pagamento das dívidas “formais”, já que o seu

descumprimento acarreta em ficar registrado em plataformas de “inabilitação” financeira (como o Veraz na Argentina ou a Serasa no Brasil), que se converte em um impedimento a novos créditos. Para tentar estar em dia com esse tipo de dívidas, muitas vezes se recorre a outro patamar de endividamento: o informal, que compreende uma variada rede de formas usurárias. Esta se caracteriza por duas coisas: taxas de juro ainda mais altas e formas de violência ainda mais fortes frente à inadimplência no pagamento. Assim, uma dívida se paga com mais dívida. Desse modo, conformam-se verdadeiras “redes” de dívida, que vão se refinanciando entre si, habilitando níveis diversos de juros, formas de ameaça por descumprimento e distintos cronogramas de vencimento (Cavallero e Gago, 2020, p. 41).

Tal endividamento vem sustentando uma cadeia de consumo e assistência ampla, indo além do crediário para aquisição de bens duráveis como eletrodomésticos, motocicletas e automóveis, até os serviços de primeira necessidade, como tratamentos de saúde, aluguel de imóveis, o custeio de educação¹¹, ou mesmo o pagamento de outras dívidas.

Some-se a esse quadro os juros historicamente elevados no caso brasileiro e veremos o comprometimento substancial da renda do trabalhador com custeio de dívidas, por vezes associado à regressão de sua qualidade de vida por incapacidade de arcar com os compromissos financeiros assumidos. A consequência mais evidente desse processo é a drenagem de capitais e sua concentração nunca antes vista em segmentos do mercado financeiro especulativo, aumentando drasticamente a desigualdade social em escala mundial.

O quadro já historicamente instalado de precarização ampliada pela plataformização (*Uber*, *IFood* e correlatos) passa a funcionar de maneira articulada e em escala global, absorvendo contingente considerável da mão de obra historicamente precarizada na periferia do sistema e de novos ingressantes na precarização nos países

11 6 Este cada vez mais financeirizado tanto via sistema de crédito educacional (FIES), quanto de subsídio direto às empresas educacionais (PROUNI), mas também por meio de grupos que têm capital aberto e fundos de investimento no setor da educação. Vide <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/578444-kroton-educacional-em-terminos-de-educacao-publica-nunca-experimentamos-um-inimigo-com-uma-forca-social-tao-concentrada-como-esse>. Acesso em 05 de março de 2024.

centrais. Se considerarmos o contingente de migrantes que compõe a massa de trabalhadores deslocados pela pobreza, pela violência e pelas catástrofes, veremos o que Thiago Canettieri (2020) vai denominar de uma crise permanente resultado da *condição periférica* elevada à escala planetária. Ou o diagnóstico de que o capitalismo *estende a periferia a todos os lugares, e mantém o centro em lugar algum*.

Ao mesmo tempo, proliferam os chamados *Bullshit Jobs* (cf. GRAEBER, 2018) em que o vínculo e a remuneração não consistem em nem garantem o sentido de utilidade e a dignidade dos trabalhadores, jogando por terra o trabalho como fonte de virtude e necessidade. Nota-se, com isso, um rebaixamento do horizonte de expectativa da massa de trabalhadores empobrecidos que desconhecem ou perderam as esperanças no que se refere ao resgate de um Estado de bem-estar ou mesmo de algum avanço em termos de qualidade de vida. A maior parte desses trabalhadores hoje sobrevive ao caos social, se submete aos mecanismos de exploração sem qualquer expectativa de transformação futura.

Aos Estados, por sua vez, cabe a gestão da barbárie ou administração do colapso conforme vaticina Marildo Menegat (2014). O mesmo Estado que, nas mãos de representantes do ultraliberalismo econômico, avança contra uma série de direitos dos trabalhadores como parte do receituário, implementa (contra)reformas que atacam frontalmente os serviços públicos, penalizam os mais pobres aumentando as desigualdades e, portanto, não só não acaba com privilégios, como os reforça ao tratar com distinção setores como Judiciário e forças militares.

O agravamento da *questão urbana* como consequência da precarização do trabalho também é evidente, tanto no que se refere ao *habitat*, quanto ao *habitar*, no entendimento de Henri Lefebvre (2008), ou seja, tanto no que tange o suprimento das necessidades básicas de proteção e abrigo que se espera de uma moradia, quanto no sentido de apropriação individual e coletiva do sentido de morar, habitar a casa e a cidade. O *habitar*, portanto é indissociável do direito à cidade defendido pelo mesmo autor e está há algum tempo sob ataque em nossa quadra da história, se é que um dia foi prioridade. A redução do trabalho formal, da composição do tra-

balho assalariado, somadas ao aumento do custo de vida converte direitos em mercadorias e limita a vida urbana à inclusão pelo consumo.

A falta de emprego, os baixos salários, o acesso desigual às políticas de seguridade social, associados ao racismo e à xenofobia elevam em muitos graus o clima de tensão permanente nas metrópoles e suas periferias urbanas. Torna cotidiano os enfrentamentos entre policiais e trabalhadores jovens, ou migrantes racializados. As políticas de fiscalização e controle rígido de fronteiras, inclusive marítimas, as políticas de deportação e encarceramento, inclusive de crianças, passam a ser realidade constitutiva da nova política de gestão da barbárie, como sinaliza Gabriel Feltran (2011). Cabe aos mecanismos de poder econômico e político globais a gestão das massas de indesejáveis e desnecessários que precisa ser administrada no limite tênue entre a precarização, a absorção do mercado de trabalho formal, mas também dos sistemas de encarceramento e eliminação física.

Se estendermos a análise ao debate da mobilidade e aos fluxos migratórios na atualidade, a violência, a criminalização e a militarização associada aos mecanismos de controle da população civil e de fronteiras migratórias o quadro é dramático. Os mecanismos de contenção da crise social urbana hoje não podem ignorar a tragédia que constitui a questão das migrações internacionais, especialmente tendo como destino os países da União Europeia e os Estados Unidos onde grande parte desses migrantes, sozinhos ou com suas famílias, espera encontrar um meio de renda, um trabalho precário que garanta a sobrevivência em circunstâncias menos desfavoráveis do que aquelas que deixam para trás. Alguns resultados disso são reações e políticas xenófobas e que violentam frontalmente o direito internacional humanitário e fomentam uma percepção nós versus os outros dentro das sociedades, como se os grandes inimigos, ou a ameaça aos direitos e empregos dos “estebelecidos” fossem os imigrantes, em sua maioria marcados pela distinção étnico-racial, como lembra Manuel Castells:

o motivo explícito de mobilização a favor do Brexit foi claramente a exigência de controle das fronteiras e a rejeição à

imigração. Em 2015, o apoio à saída da União Europeia era 40% mais alto entre os que consideravam haver imigração demais do que entre aqueles que não tinham objeções aos imigrantes. Mas o que se expressou através da oposição à imigração e à União Europeia foi a profunda divisão de classe e de culturas que define a sociedade britânica, assim como as sociedades ocidentais em geral. Se os capitais e as mercadorias podem atravessá-la de todas as formas, pelo menos que não o façam as pessoas e as culturas que elas trazem consigo. Essa divisão social básica fica patente quando se examina quem votou a favor do Brexit (Castells, 2018, p. 53-54).

Neste sentido, pode-se afirmar que precarização neoliberal afeta de forma mais profunda grupos já subalternizados. Os trabalhadores empobrecidos, seja pela sua condição histórica, especialmente na periferia do sistema, seja pelas perdas impulsionadas pelo capitalismo neoliberal, o endividamento e a erosão da cidadania e da democracia são inequívocos. Quadro em que é possível enxergar uma situação ainda mais desfavorável no que tange às assimetrias sociais na posição ocupada pelas mulheres, tanto pela ampliação da carga de trabalho na composição da renda, quanto na responsabilização quase exclusiva pelo cuidado (reprodução da vida) que são, muitas vezes, experimentados em conjunto.

Migrantes, pessoas racializadas e grupos étnicos e religiosos minoritários também merecem destaque na ponderação sobre os mais afetados pela informalidade, desemprego, pobreza e menores salários, isto é, o debate da precarização é um debate, também, sobre como ele afeta de maneira diferenciada diferentes sujeitos de diferentes origens em diferentes territórios, assim como produz territorialidade e novas/outras resistências, como sinaliza Carlos Walter Porto-Gonçalves (2017):

A questão territorial permanece pendente também no campo anti-sistêmico. Há uma crise do sistema de Estados fruto, de um lado, das lutas emancipatórias dos vários movimentos sociais (Zapatismo, Via Campesina e as Cumbres Continentais de los Pueblos e Nacionalidades Indígenas del Abya Yala) e, de outro, das forças que procuram reorganizar a dominação e o controle dos recursos e dos povos em outra escala (neoliberais

e neodesenvolvimentistas). Novas territorialidades estão em curso como se pode ver nas relações transterritoriais de comunidades indígena-camponesas da América Latina/Abya Yala com as periferias das grandes cidades, inclusive com cidades estadunidenses e europeias onde o envio de remessas de dólares revela uma economia submersa que já se coloca como uma das principais fontes de ingresso de moeda forte para os países periféricos feito pelos imigrantes. Os *braceros* mexicanos costumam dizer: “Nós não atravessamos as fronteiras. As fronteiras é que nos atravessaram” (Porto-Gonçalves, 2017, p. 29).

Todos os trabalhadores e trabalhadoras, jovens ou adultos desempregados, aposentados ou não, estão entregues a (já não tão) novas formas de *exploração* e *espoliação* pelo trabalho.

A *exploração* é facilmente identificada e reside na baixíssima remuneração por hora de trabalho em comparação com o lucro dos capitalistas e investidores. Os sites de agenciamento dos trabalhadores indicam rendimentos de 20 reais, em média, por hora trabalhada, segundo o próprio *iFood*¹², por exemplo. Uma média bastante baixa especialmente se comparada ao valor de mercado dessas empresas de plataforma, tendo em vista o dinheiro por elas movimentado anualmente e sua participação em mercados financeiros globais¹³. Cifras de quem praticamente não possui encargo fiscal, trabalhista ou previdenciário. A *espoliação* reside nos detalhes.

Considerações finais

Continuamos acreditando que entender os limites de uma economia baseada na *exploração* e *espoliação* dos trabalhadores e trabalhadoras, na extração extrema de mais-valia, no endividamento das famílias e no individualismo neoliberal como saída para uma “crise sistêmica” é uma condição muito familiar à sociedade brasileira que vem sendo potencializada pela crise social e política sistêmica.

12 <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/quanto-um-entregador-ganha-por-hora/>, acesso em 04 de março de 2024.

13 À título de ilustração, a *Mobile*, proprietária da marca *iFood*, estimava o valor de mercado da empresa em 2018 em mais de um bilhão de dólares, conforme o site: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2018/11/14/internas_economia.1005531/ifood-tera-r-1-9-bi-em-in-vestimentos.shtml, acesso em 04 de março de 2024.

Este quadro impõe tarefas em curtíssimo, curto e médio prazos. Em curtíssimo prazo, é urgente defender a ampliação irrestrita da rede de proteção social e auxílios para os trabalhadores especialmente aqueles mais expostos à precarização e aos baixos e instáveis rendimentos. Isso nos obriga a combater de forma radical as medidas de austeridade materializadas em políticas como “teto de gastos”, “arcabouço fiscal” e “regimes de controle de endividamento” que estragulem a máquina pública e esgotem o acesso ao mínimo em termos de seguridade, assistência e atenção básica à educação e saúde.

Em curto prazo, dada a atual conjuntura, o horizonte não se alonga para além da manutenção de uma centro-esquerda no poder que se sustenta na gestão mais ou menos humanitária do capitalismo. A médio e longo prazos é fundamental alargar os horizontes históricos de ação política e retomar a ideia de que os trabalhadores podem autogerir suas vidas, em todos os planos.

É necessário retomar um vocabulário político radical, para além da renda básica (uma ideia, no fundo, defendida por inúmeros liberais), para além do neokeynesianismo e afins. Não precisamos ter como horizonte político o rebaixamento de reviver apenas a conciliação com os “andares de cima”, ou requestrar experiências neodesenvolvimentistas. Há que se retomar as ruas com conteúdo anticapitalista explícito, palavras como autonomia, autogestão e, por que não, socialismo. Acreditamos que tais conteúdos, renovados de forma crítica, podem ajudar a produzir uma utopia que nos permita enfrentar a distopia contemporânea.

Referências bibliográficas

ANTUNES, Ricardo. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006. ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: O novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARANTES, Paulo. **Zero à esquerda**. São Paulo: Conrad Editora, 2004.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Sem maquiagem: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos**. São Paulo: Boitempo, 2014.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Blog da Boitempo, [S. l.], p. s/p, 22 fev. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, 2020.

BERNARDO, João. **Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores**. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. **Democracia totalitária: teoria e prática da empresa soberana**. São Paulo: Cortez, 2004.

CANETTIERI, Thiago. *A condição periférica*. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

CASTEL, Robert. “De la exclusión como estado a la vulnerabilidad como proceso”. *Justice sociale et inegalités*, Esprit, Paris, 1992. Trad.: *Archipiélago*, nº 21, Barcelona, 1995.

CASTELLS, Manuel. *Ruptura: A crise da democracia liberal*. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

CAVALLERO, Luci e GAGO, Verónica. “Extratativismo financeiro. A dívida como uma ofensiva do capital contra os setores subalternos”. In Rodriguez, Graciela (org.). **O Sistema financeiro e o endividamento das mulheres** / Instituto Equit Gênero, Economia e Cidadania Global. Rio de Janeiro: Instituto Equit, 2020.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo*. São Paulo: Boitempo, 2016. DRUCK, Graça e FRANCO, Tânia. (orgs.) **A perda da razão social do trabalho: Terceirização e precarização**. São Paulo: Boitempo, 2007.

DUPAS, Gilberto. “A lógica da economia global e a exclusão social”. *Estudos Avançados* v. 12, no. 34. São Paulo: 1998.

FELTRAN, Gabriel. *Fronteiras de tensão*. São Paulo: Editora Unesp/CEM/Ce-brap, 2011.

GAGO, Veronica. **A razão neoliberal: economias barrocas e pragmática popular**. São Paulo: Editora Elefante, 367 pp. 2018.

GRAEBER, David. **Bullshit Jobs: a theory**. New York: Simon & Schuster, 2018.

GUILLYY, Christophe. *O fim da classe média: A fragmentação das elites e o esgotamento de um modelo que já não constrói sociedades*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2020.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1999.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HIRATA, Helena e PRÉTECEILLE, Edmond. “Trabalho, exclusão e precarização socioeconômica: O debate das ciências sociais na França”. *Caderno CRH*, Salvador, no. 37, Julho a Dezembro, 2002.

KALLEBERG, Arne L. “O crescimento do trabalho precário. Um desafio global”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 24, no. 69, fevereiro, 2009.

LANGUER, André. A “Brasilianização” do mundo do trabalho”. *Revista Vinculando*, 2004.

- LEFEBVRE, Henri. Espaço e política. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- LIPIETZ, Alain. “Uma visão regulacionista sobre o futuro da ecologia urbana” in *Cadernos IPPUR/UFRJ*, ano VIII, no. 1, 1994.
- LIPIETZ, Alain. *La société en sablier: le partage du travail contre la déchirure sociale*. Paris: La Découverte, 1998.
- MARINI, Ruy Mauro. *Dialética da Dependência*. Petrópolis: Vozes / Buenos Aires: Clacso, 2000.
- MENEGAT, Marildo. “Um intelectual diante da barbárie”. Prefácio de **O novo tempo do mudo: e outros estudos sobre a era da emergência** de Paulo Eduardo Arantes. São Paulo: Boitempo, 2014.
- OXFAM Internacional janeiro de 2024. Publicado pela Oxfam GB para a Oxfam International sob DOI: 10.12201/2024.000007. Oxfam GB, Oxfam House, John Smith Drive, Cowley, Oxford, OX4 2JY, Reino Unido. Tradução para o português: Roberto Cataldo (Verso Tradutores), Edição da versão em português: Brief Comunicação. Informe da Oxfam – janeiro de 2024.
- POCHMANN, Márcio. *O emprego no desenvolvimento da nação*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.
- PORTO-GONÇALVES, C. W. De utopias e de topoi: espaço e poder em questão (perspectivas desde algumas experiências de lutas sociais na América Latina/abya yala). *Geographia Opportuno Tempore*, v. 3, p. 10-58. 2017.
- RAMOS, Lauro. **A evolução da informalidade no Brasil metropolitano: 1991-2001**. IPEA, Nota Técnica. Mercado de Trabalho, conjuntura e análise. (http://www.ipea.gov.br/pub/bcmt/mt_019l.pdf); s/d.
- RAMOS, T. T. “As lutas sociais e a violência neoliberal”. In SILVA, S. C., RAMOS, T. T e RODRIGUES, G. B. (Orgs.) **Espaço urbano, pobreza e neoliberalismo**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022, pp. 174.
- SOUZA, Marcelo Lopes. **O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- SOUZA, Marcelo Lopes. **Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- THÉUBAUD-MONY, Annie e DRUCK, Graça. “Terceirização: A erosão dos direitos dos trabalhadores na França e no Brasil.” In. DRUCK, Graça e FRANCO, Tânia (Orgs.) **A perda da razão social do trabalho. Terceirização e precarização**. São Paulo: Boitempo, 2007.
- VASAPOLLO, Luciano. **O trabalho atípico e a precariedade**. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

Precariedade laboral e saúde mental: estudo exploratório sobre imigrantes venezuelanos em Roraima

Katielle Silva¹

Introdução

O processo migratório é um fenômeno social que introduz mudanças significativas na vida das pessoas. A entrada e experiência num “mundo novo” envolvem oportunidades, mas também riscos de ordens diferenciais. Cardano et al (2018) aponta que o migrante no novo contexto é interpelado por uma “transição biográfica”, com efeitos sobre a saúde mental dos planejadores e executores do projeto migratório e familiares diretos.

É robusta a literatura que evidencia que a saúde mental ultrapassa fatores de ordem biológica e genética, sendo reconhecida sua forte associação aos diferentes lugares de vivências dos indivíduos, incluindo o espaço da casa, do estudo, do trabalho, do lazer, da mobilidade (Loureiro et al., 2015; Kawachi, 1999). Deste modo, determinantes de natureza sociais-ambientais-territoriais (contexto) acabam por desempenhar um importante *driver* sobre a saúde mental e bem-estar individual e coletiva (Saman et al., 2012). Os estudos que procuram relacionar determinantes contextuais e saúde vêm ganhando notoriedade, especialmente desde as últimas décadas do século XX (Nogueira; Remoaldo, 2012).

No que respeita às relações entre a condição socioeconômica e a saúde, tem vindo a ser fortemente comprovada a associação entre a ascensão social e a melhoria do nível de saúde dos indivíduos (Benzeval; Judge, 2001; Nogueira; Santana; Santos, 2007), enquanto

1 Professora Adjunta da Universidade Federal de Roraima (UFRR) e Investigadora do Centro e Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa - katielle.silva@ufrr.br - <https://orcid.org/0000-0001-5935-9390>

uma condição de vulnerabilidade socioeconômica resulta em piores resultados nesta.

A instituição trabalho/emprego, por exemplo, é uma das fontes de socialização do indivíduo enquanto ser psicossocial, exercendo um papel relevante para o processo saúde-doença-mental (Dejours, 2000). Deste modo, contextos de crises econômicas com efeito direto sobre a condição perante o trabalho, como por exemplo, desemprego de longa duração, empregos precários sem garantias de direitos e baixos salários estão associados a maior chance de sofrimento de depressão e mortalidade (Ruhm, 2005; Stockdale, 2007). Contudo, argumentam Stuckler et al (2009) que o grau de suporte usufruído pelas pessoas no que respeita a promoção de bem-estar informal (coesão social) e bem-estar formal (proteção social) pode amortecer efeitos negativos sobre a saúde mental.

A combinação do contexto sociocultural e perfil epidemiológico trazidos das origens pelos imigrantes com o enfreitamento de um novo contexto socioeconômico, cultural e geográfico no destino pode provocar situação de vulnerabilidade (Carballo; Dvino; Zeric, 1998), aumentando a exposição a fatores de riscos à saúde mental. Embora o conceito de Healthy Immigrant Effect (HIE) sugira que os indivíduos que migram espontaneamente têm melhor saúde e mais capacidade física e financeira (Jasso et al., 2004), exceto refugiados e solicitantes de asilo (Akresh; Frank, 2008), as condições de saúde dos imigrantes tendem a piorar com o tempo (Wallace; Khlát; Guillot, 2019). Alguns fatores ajudam a explicar como: a adoção de práticas semelhantes às da população nativa, nem sempre mais saudáveis (Hosper et al., 2017), enfrentamento de restrições no acesso à saúde (Dias; Severo; Barros, 2008; Fonseca, et al., 2007), condições de trabalho árduo e a eventual experiência de pobreza, especialmente entre os imigrantes laborais (Craveiro et al., 2019).

Deste modo, esta investigação objetiva estudar os efeitos da precariedade laboral na saúde mental e bem-estar, tendo como público-alvo imigrantes venezuelanos residentes em Boa Vista, Roraima. Metodologicamente, esta investigação recorre ao método analítico-descritivo, sendo de natureza mista, descritiva e bibliográfica. Será suportada, essencialmente por entrevistas semi-es-

trururadas em profundidade com imigrantes venezuelanos. Serão abrangidos imigrantes venezuelanos com 18 anos ou mais anos e com experiência de trabalho em Roraima. Serão considerados como imigrantes os indivíduos nascidos na Venezuela e que residam em Roraima há pelo menos 12 meses, independente do seu status migratório (documentado ou não documentado, refugiado, imigrante ou naturalizado brasileiro). Procurar-se-á obter (i) um equilíbrio de gênero entre os participantes, de modo a possibilitar também uma análise com base na perspectiva de gênero; (ii) contemplar diferentes formas de emprego dos imigrantes na economia local; e (iii) diferentes níveis de instrução formal entre os imigrantes.

Esta investigação está em fase inicial de desenvolvimento e insere-se num projeto de pesquisa mais alargado e com registo na Universidade Federal de Roraima. A pesquisa mais alargada envolve, além da coordenadora, dois investigadores externos (Universidade de Lisboa e Universidade de Barcelona) e uma aluna de Iniciação Científica (PIBIC-CNPq). Assim, a discussão apresentada visa apresentar o contexto migratório em Roraima e a associação, ainda em bases teóricas, sobre a precariedade laboral experienciada e efeitos sobre a saúde mental e bem estar.

Esta é uma investigação pioneira no campo empírico envolvendo saúde mental e precariedade laboral de imigrantes em Roraima, tendo a sua pertinência reforçada pelo olhar sensível as questões de gênero contribuindo para colmatar uma lacuna nos estudos transversais a temática abordada. A relação complexa entre trabalho e imigração venezuelana, com foco na saúde mental e no sofrimento sociocultural dessa população encontra-se numa fase embrionária, segundo Rodrigues (2022). Esta argumentação é reforçada pela observação de outros autores que já apontaram a lacuna de pesquisas sobre às expressões de sofrimento e adoecimento mental entre migrantes na literatura migratória sul-americana e, mais especificamente, brasileira (Galina et al., 2017).

Este manuscrito está estruturado em três partes além desta introdução. Na primeira é apresentado um panorama sucinto da migração venezuelana em Roraima, procurando demonstrar evidências da precariedade laboral experienciada pelos imigrantes;

na segunda é realizado um diálogo teórico sobre migração, precariedade laboral e saúde mental recorrendo especialistas nacionais e internacionais nestas matérias; e na terceira parte são apresentados resultados esperados desta investigação e são descritas considerações do que poderão vir a ser os desdobramentos conclusivos da investigação em curso.

Imigração venezuelana em Roraima – breve contextualização

A crise política e econômica enfrentada pela Venezuela tem provocado a saída forçada da população daquele país (Crasto; Álvarez, 2017). O Brasil é um dos principais destinos da população venezuelana, sendo o estado de Roraima a “porta de entrada”, através da fronteira Pacaraima e Santa Helena do Uairém, cidades brasileira e venezuelana respectivamente. Registrou-se, para o ano de 2022, a entrada média mensal de 12.851 venezuelanos em Roraima, correspondendo a aproximadamente 423 novas chegadas por dia (R4V, 2023). Até o primeiro trimestre de 2022 há registro da entrada de 702.222 imigrantes venezuelanos no Brasil, sendo a maior parte deles imigrantes em idade ativa (49% entre 30 e 59 anos), seguidos pelos jovens entre 18 e 29 anos (30%), e em menos proporção crianças/adolescentes até 17 anos e pessoas com mais de 60 anos, 16% e 5%, respectivamente (Subcomitê Federal para Recepção, Identificação e Triagem dos Imigrantes, 2022). Segundo a R4V (2023), 96% da população que cruza a fronteira Venezuela-Brasil, em direção a este último, desejam permanecer no Brasil. Contudo, segundo registros do Subcomitê Federal para Recepção, Identificação e Triagem dos Imigrantes (2022) 45% dos imigrantes venezuelanos permaneceram no Brasil, enquanto 35% emigraram para outros países e 20% regressaram ao país de origem.

Em agosto de 2022, o Brasil concedeu 311.951 autorizações de residência e residiam no país 49.824 refugiados, além das 90.824 solicitações de refúgio, demonstrando o número significativo de imigrantes e refugiados venezuelanos no Brasil. O município de Pacaraima desponta concentrando o maior número de imigrantes e refugiados venezuelanos do estado, seguido da capital, Boa Vista.

Os dados dos Censos (IBGE, 2022) refletiram este complexo quadro migratório internacional que tem impactado Roraima. No conjunto dos estados brasileiros, Roraima foi aquele que, entre 2010 e 2022, registrou taxas de crescimento mais acentuadas, superiores a 40%, havendo um incremento populacional de 185.824 pessoas, passando de 450.479 para 636.303 residentes, respectivamente. Continuam, no entanto, a ser os espaços urbanos as principais arenas de crescimento demográfico. A capital do estado, Boa Vista, abrange cerca de 64,5% da população do estado. O crescimento populacional foi evidenciado em todos os 14 municípios, sendo apontados, como principais fatores explicativos, a expansão agrícola e, especialmente, a entrada de imigrantes venezuelanos (Correio Braziliense, 2023).

As transformações sociodemográficas e urbanas são visíveis, em especial nas cidades de Pacaraima e Boa Vista. É perceptível a presença da população imigrante venezuelana nas ruas, praças e semáforos das principais avenidas da cidade a trabalhar como vendedores ambulantes de produtos alimentícios, além da forte presença no desempenho de atividades como faxina, no caso de mulheres imigrantes, e pinturas de casas, jardinagem, construção civil, no caso dos homens. Apesar das respostas humanitárias advindas de diferentes órgãos e agências nacionais e internacionais, ainda são imensos os desafios enfrentados pela população imigrante e refugiada. O estado de Roraima é um dos estados com a renda *per capita* mais baixa do país, e dada sua posição geográfica, impõe barreiras ao movimento espontâneo para outros estados/regiões brasileiras, limitando oportunidades e geração de renda dos novos residentes, com potenciais efeitos negativos sobre a saúde geral desta população, inclusa a saúde mental.

A OIM (2023a) realizou uma pesquisa que entrevistou diretamente 1.356 imigrantes venezuelanos, mas abrangeu uma população total pesquisada de 5.185 pessoas, em função do levantamento de informações sobre os membros da família. O estudo abrangeu 15 municípios do estado, concentrando Boa Vista 50% das entrevistas realizadas.

No que respeita a condição de trabalho e renda, os dados gerados a partir do estudo da OIM, reforçam a relevância da investi-

gação aqui proposta. Considerando a população total pesquisada 35% declararam-se desempregadas, 24% trabalhadores independentes ou autônomos e 21% empregadas². Entre a população desempregada 58% declararam inserção no mercado informal, subindo esta percentage para 85% entre os trabalhadores independentes ou autônomos. Este é um retrato dos indícios da precária inserção laboral da população imigrante venezuelana, que não desfrutam de direitos e segurança trabalhista. Relativamente aos setores de inserção entre a população empregada apareceram nesta ordem: o comércio (31%), serviço público (28%), construção civil (12%), serviços domésticos (11%) e atividade no ramo da beleza (4%).

A educação formal e experiência laboral estão fortemente associadas a inserção no mercado de trabalho, sendo aquelas ainda mais relevantes quando consideramos uma população imigrante e refugiada com múltiplas barreiras a enfrentar, da qual é exemplo a língua. Neste quesito, importa destacar que apenas 13% da população pesquisada declarou ter Ensino Superior Completo e 9% Ensino Técnico Superior Completo, destacando-se com a maior percentage aqueles com, ao equivalente brasileiro, Ensino Médio completo (43%). Foi verificada com relevante representação os imigrantes com escolaridade abaixo do Ensino Médio (33%), enquanto 2% declararam não possuir escolaridade formal.

Associando a condição do trabalho e escolaridade não é surpreendente que 99% dos imigrantes que declararam-se empregados recebem menos de dois salários mínimos, tendo 78% deste total declarado que recebem menos de um salário mínimo. Importa sublinhar que a baixa remuneração embora atinja de forma generalizada a população estudada, o recorte por sexo demonstra que as pessoas do sexo feminino são mais afetadas, sendo o recebimento de menos de um salário mínimo declarado por 65% das mulheres e alcançando 35% dos homens.

O acesso a benefícios sociais não tem conseguido garantir segurança, de forma generalizada, a população imigrante/refugiada venezuelana. Entre os entrevistados, 54% declararam receber benefícios sociais, dentre estes 81% referiram receber o Auxílio

2 Condeirando a população não economicamente ativa, rfoi reportado donos(as) de casa (9%), jovens estudantes (1%) e pessoas idosas aposentadas (1%).

Emergência ou Auxílio Brasil. A vulnerabilidade habitacional e alimentar ficou evidenciada no estudo da OIM aqui referido. Entre os que declararam receber auxílio 52% relataram dificuldade de obter comida para a família nos três meses anteriores a pesquisa, enquanto 49% apontaram não ter garantia de local para morar com a família no mês seguinte. A habitação é um encargo importante na taxa de esforço das famílias. O aluguel de casa é o regime mais comum entre os imigrantes venezuelanos, abarcando 78% dos entrevistados, enquanto casa cedida, casa própria e residência provisória com amigos/família abrangeram, respectivamente, 9%, 8% e 3% dos entrevistados.

As condições de precariedade laboral associada a baixa renda acabam por ter efeito em diferentes dimensões da vida das pessoas, como visto, na alimentação, na habitação, por exemplo, e a saúde não ficaria de fora. Entre os entrevistados 13% declararam ter dificuldade no acesso a serviço de saúde, dos quais 27% associaram a barreira ao acesso ao elevado preço dos medicamentos e 11% a grande distância entre a residência e o centro de tratamento.

O olhar sobre a saúde mental e sua relação com as determinantes socioterritoriais da população imigrante em Roraima ainda é embrionário. Contudo, partindo da robusta literatura que atesta, em diferentes contextos geográficos, os efeitos das determinantes contextuais no processo de saúde-doença dos indivíduos, dentre as quais assinalamos a migração e a precariedade laboral, reforçamos a relevância da investigação em andamento. Adicionalmente, a premência deste tipo de estudo fica evidenciada com o conhecimento da estreita relação entre saúde mental e suicídio.

Migração, Precariedade laboral e Saúde mental - o que sabemos sobre essa associação tripartite

O quadro das mobilidades e migrações internacionais vem sofrendo importantes alterações nas últimas décadas (SEGAL, 2019), caracterizando-se por movimentos mais complexos, por exemplo, em termos de direção dos fluxos, temporalidades ou motivação. Uma das razões liga-se ao fato da globalização, segundo Castells (2003), ser um fenômeno que não só potencia as trocas de

capital cultural, mas que também assegura o aparato tecnológico facilitador da mobilidade das pessoas a longa distância, apesar das restrições geopolíticas que os migrantes, sobretudo do sul global, enfrentam (Silva; Malheiros, 2022). Estima-se, que em 2020, o mundo tenha alcançado a marca de 280 milhões de imigrantes internacionais, valor que traduz que 3.6% da população mundial se encontra, de alguma maneira, em circulação (Mcauliffe; Triandafyllidou, 2021).

O processo migratório é um fenômeno social que introduz mudanças significativas, complexas e disruptivas nas trajetórias individuais e relacionais dos indivíduos. A entrada e experiência num “mundo novo” envolvem oportunidades, mas também riscos de ordem diferenciais. Cardano et al. (2018) apontam que o migrante no novo contexto é interpelado por uma “transição biográfica”, com efeitos sobre a saúde mental dos planejadores e executores do projeto migratório e seus familiares diretos.

Ainda são recentes e insuficientes, os estudos que procuram relacionar determinantes contextuais e saúde, vindo a ganhar notoriedade, especialmente a partir das últimas décadas do século XX (Nogueira; Remoaldo, 2012). Os estudos teóricos e empíricos têm demonstrado que a saúde mental não se circunscreve a fatores de ordem biológica e genética, sendo reconhecida sua forte associação aos diferentes lugares de vivência dos indivíduos, nomeadamente os espaços doméstico, de estudo ou trabalho e de lazer e consumo (Loureiro et al., 2015; Kawachi, 1999). Deste modo, determinantes de natureza sociais-ambientais-territoriais (contexto) acabam por funcionar como importantes *drivers* sobre a saúde mental e o bem-estar individual e coletivo (Saman et al., 2012).

O emprego precário se insere no conjunto das determinantes contextuais com impacto nas desigualdades em saúde, com efeito nas dimensões física, mental e psicossocial dos indivíduos (Agudelo-Suárez, et al., 2020). Sendo uma das fontes de socialização do indivíduo enquanto ser psicossocial, o emprego e as condições em que é exercido acabam por desempenhar um papel relevante para o processo saúde-doença-mental (Dejours, 2000). Deste modo, desemprego de longa duração, empregos pre-

cários sem garantias de direitos, baixos salários, barreiras para exercício de direitos trabalhista, ausência de benefícios sociais ou crise econômica estão associados a maior chance de sofrimento de depressão e mortalidade por suicídio (Santana, et al., 2015; Ruhm, 2005; Stockdale, 2007).

Importa destacar que os imigrantes internacionais enfrentam um quadro migratório que implica, também, um luto migratório com efeito sobre a saúde mental, podendo experimentar a Síndrome de Ulysses³ num quadro de stress incomum (Achotegui, 2019). Assim, não é surpreendente pensar que imigrantes laborais, num quadro de migração forçada, como se enquadra a população imigrante venezuelana no Brasil, reúnam mais condições que impactam o seu bem-estar e saúde mental. Neste contexto, se é verdade que a reestruturação neoliberal do mercado de trabalho se tem traduzido, nas últimas décadas, numa progressiva ‘normalização’ de contextos laborais mais flexíveis, voláteis e disjuntivos, traduzidos em maior flexibilidade, insegurança laboral e perda de direitos trabalhistas, os efeitos produzidos na saúde mental dos indivíduos, por tais transformações, parecem ser ainda mais severos em grupos socioeconomicamente mais vulneráveis, como os imigrantes (Brenner et al., 2010).

Há evidências de que a população imigrante apresenta mais fragilidades e marginalização no mercado de trabalho face aos nacionais. Esta situação tende a ser mais exacerbada entre os imigrantes laborais, mulheres e aqueles com status migratório irregular, empregando-se em setores mais instáveis, obtendo contratos de trabalho mais precários e desempenhando atividades inferiores ao seu nível de qualificação (Pereira; Esteves, 2017). Neste último caso, enquadra-se o conhecido “desperdício de cérebro” (Batalova et al., 2016), com comprovado efeito negativo sobre a saúde mental e o bem-estar psicológico de imigrantes qualificados precariamente incluídos no mercado de trabalho (Farivar et al., 2022). Esta conjuntura associa-se a moradias precárias, mobilidade limitada, chances de vida reduzidas, aumento do estresse, menos capacidade para procura-utilização dos serviços de saúde (Pandey, et al.,

3 Conjunto de sintomas depressivos, ansiosos, dissociativos e somatoformes, que resultam da exposição a níveis extremos de estresse, inerentes ao processo de migração moderna.

2022). Além disso, as mulheres são mais susceptíveis ao desenvolvimento de transtorno mental do que os homens (Senicato et al., 2018), podendo ser o novo quadro migratório um agravante. Contudo, ainda são exíguos os estudos com estratificação e análises que tenham em conta a perspectiva de gênero nas pesquisas sobre precariedade laboral e saúde mental, como evidenciaram VALERO et al. (2021).

Embora o conceito de *Healthy Immigrant Effect* (HIE) sugira que os indivíduos que migram espontaneamente têm melhor saúde e mais capacidade física e financeira (Jasso et al., 2004), exceto refugiados e solicitantes de asilo (Akresh; Frank, 2008), as condições de saúde dos imigrantes tendem a piorar com o tempo de residência no destino (Wallace; Khlát; Guillot, 2019). Alguns fatores ajudam a explicar esta hipótese, tais como: o enfrentamento de restrições no acesso a serviços de saúde (Dias; Severo; Barros, 2008; Fonseca, et al., 2007), condições de trabalho árduo e a eventual experiência de pobreza, especialmente entre os imigrantes laborais (Craveiro et al., 2019).

Todo o quadro descrito precisa do escrutínio de estudos mais acurados em contexto de migração forçada, como é o caso dos imigrantes venezuelanos em Roraima, com visível inserção precária no mercado de trabalho, refletindo a luta cotidiana pela (mínima) sobrevivência.

É reconhecido que os problemas de saúde mental estão entre umas das principais causas de aumento das taxas de mortalidade (Miles; Coutts; Mohamadi, 2011), tornando-se essencial o levantamento de evidências que auxiliem a vigilância de populações com vulnerabilidades cumulativas, como é o caso da população imigrante. Esta investigação ganha ainda mais relevância pelo “onde” desta investigação, em virtude do estado de Roraima ser um território “palco” de um panorama migratório internacional ativo e ainda pouco estudado, podendo também avançar para transformar-se num “palco territorial” de promoção de uma sociedade justa e inclusiva.

Procedimentos Metodológicos

Esta investigação parte da premissa geral de que as condições de saúde dos indivíduos, incluindo a mental, ultrapassam as características individuais e imutáveis (ex. idade), estando sujeitas aos efeitos de determinantes sociais-ambientais-territoriais, desempenhando as condições laborais precárias um importante papel no processo saúde-doença.

Abordagem e design

A presente pesquisa adota o método analítico-descritivo, no campo da pesquisa social empírica (Flick, 2004), de natureza mista, descritiva e bibliográfica. A natureza mista desta pesquisa é comum nos domínios científicos da ciência geográfica e da saúde. Em particular, e por forma a responder aos objetivos traçados, está a ser mobilizado um desenho de investigação misto convergente. Segundo Cresswell & Clark (2018), o desenho convergente implica na coleta e análise de dados qualitativos e quantitativos e na comparação ou relação dos dois e, em seguida, na sua interpretação (Figura 1). As áreas de convergência ou divergência entre os resultados qualitativos e quantitativos serão discutidas.

Figura 1 - Desenho de investigação misto convergente.



Fonte: Adaptado de Cresswell & Clark, 2018.

A opção por este desenho de investigação decorre da combinação de recolha simultânea de dados quantitativos referente ao bem-estar psicológico e de saúde mental de pessoas imigrantes em precariedade laboral e, qualitativos, para a compreensão e associação dos achados com o contexto migratório mais abrangente. No caso desta pesquisa, a entrevista tem combinado a recolha de dados qualitativos e quantitativos. Na entrevista o ambiente nat-

ural é a fonte direta para a coleta de dados, sendo o pesquisador o instrumento-chave, reconhecendo a relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, como apresentam Lakatos e Marconi (2008). Estas devem envolver reflexões epistemológicas e metodológicas que auxiliem ultrapassar o senso comum, ajudando-nos no alcance do próprio significado do objeto/fenômeno, submerso no nível de sentido que o mesmo transmite à primeira vista (Weller, et al., 2002; Poupart, et al., 2008).

Participantes e processo de recrutamento

A pesquisa está a ser desenvolvida com a população imigrante venezuelana com 18 anos ou mais anos.

A seleção dos participantes assenta em uma estratégia de amostragem intencional, apoiada em informações prestadas por atores-chave de organizações com atividade no domínio migratório e, também, no método “bola de neve” (Navarrete et al., 2011). O número exato de entrevistas será definido pela saturação, ou seja, ausência de informação nova que resulta em redundância recorrente. Contudo, estima-se a realização de 30 entrevistas. Esta pesquisa será cautelosa quanto à generalização dos resultados, dada a amostra não ser constituída por estratos probabilísticos da população-alvo.

Técnicas e instrumentos de coleta de dados

Realização de *scoping review* para sintetizar um arcabouço teórico atualizado sobre migração, saúde mental e precariedade. Esta técnica suportará o “mapeamento” longitudinal dos contributos teóricos-conceituais e analíticos mais relevantes para examinar a associação entre o processo de migração/precariedade laboral/saúde mental, bem como modelos de análise que colaborem na categorização e interpretação de condições de precariedade laboral.

O trabalho de campo envolve observação, com recurso a diário de campo, nos espaços da cidade de Boa Vista com maior concentração de população imigrante, contemplando ruas, praças, feiras e mercados alimentícios, com o intuito de identificar potenciais participantes da pesquisa. A observação em campo está em andamento. As anotações em campo têm contribuído para (re)desenhar estratégias de pesquisa.

As entrevistas são semiestruturadas, executadas a partir de um roteiro temático, tendo em conta estudo anterior sobre a temática (Agudelo-Suarez et al., 2020). A entrevista está estruturada em dois grandes “blocos”. O primeiro, gerará dados quantitativos, composto pelo General Health Questionnaire (GHQ-12) (Goldberg, 1972), contendo 12 questões fechadas, destinado a medir o bem-estar psicológico de pessoas em precariedade laboral, já validado para fins de estudos sobre saúde mental e condição laboral em diferentes contextos geográficos (Gouveia, et al., 2012); e o segundo, com produção de dados qualitativos, será composto por questões abertas relacionadas a dados sociodemográficos, história migratório, nível de instrução, histórico de trabalho (venezuelano e brasileiro), condições de trabalho, autopercepção das condições mentais/psicossociais, riscos ocupacionais, acesso/barreiras a serviço de saúde, relações com colegas de trabalho, rede social/familiar de apoio e perspectivas para o futuro. Os resultados advindos dos dois “blocos” serão interpretados em conjunto e, os resultados do GHQ-12 são tão mais explicativos quanto mais aprofundada a compreensão do contexto dos participantes (Borges et al., 2002), elucidado com os dados qualitativos.

As entrevistas estão a ser gravadas em áudio no formato MP3 e transcritas primeiramente em espanhol, e posteriormente traduzidas para o português, garantindo a máxima preservação do significado e significante da entrevista.

Dados secundários, para caracterização geral dos imigrantes venezuelanos e acompanhamento da dinâmica migratória deste grupo serão recolhidos de diferentes órgãos/instituições como: Polícia Federal, Força Nacional, R4V, IBGE. Serão utilizadas técnicas de estatística descritiva, recorrendo a utilização de tabelas, gráficos e medidas descritivas simples.

Análise e tratamento de dados

A partir da *scoping review* será realizado um diagnóstico da produção científica sobre precariedade laboral de imigrante e saúde mental, por meio de um estudo bibliométrico que buscará identificar ritmos de produção, redes de autoria, citação, coautoria, periódicos que mais publicam, autores mais influentes e instituições com

maior produção sobre o tema. Serão utilizadas as fontes *Google Scholar*, *Scielo*, *Dianet*, *ScienceDirect* e *PubMed* nas categorias título, resumo e palavras-chave, considerados essencialmente artigos, e para o período 2000-2022. A escolha dessas bases científicas se deve à cobertura de publicações nos idiomas ibero-americano e inglês. Os softwares de apoio a essa etapa são o *VOSviewer* e o *Gephi*.

Os dados produzidos a partir das entrevistas serão categorizados/codificados, para identificação de fragmentos e significados para análise narrativa do conteúdo, como indica Vásquez et al. (2011). A análise será conduzida pela indução analítica que permitirá a verificação da premissa e dos casos negativos e extremos, a partir da análise temática. Neste tipo de análise, a ênfase recai sobre o escrutínio profundo dos casos, interessando menos a sua quantidade (Deslauriers, 2008). A utilização de *software* como suporte de análise para pesquisa de métodos qualitativos e mistos, como NVivo (Silva, 2015) ou Maxqda (Kuckartz; Rädiker, 2020) estará condicionada ao acesso a licença no âmbito da Instituição de desenvolvimento dessa proposta de trabalho.

A categorização das condições de precariedade laboral será inspirada/adaptada do modelo de análise desenvolvido por Amable (2001; 2006) e Porthé et al. (2009; 2010) para estudar as condições de precariedade laboral de imigrantes na Espanha, tendo em conta dimensões como: instabilidade no emprego, vulnerabilidade, condições salariais, acesso a benefícios sociais, empoderamento, capacidade do trabalhador exercer os seus direitos. Contudo, esses modelos servirão como ponto de partida, sem que obscureça novas categorias que possam surgir a partir dos dados levantados.

Questões éticas

O instrumento de pesquisa (roteiro de entrevista) foi sujeito à orientação da Comissão de Ética da Universidade Federal de Roraima. Não haverá incentivos para participar e não há risco para os participantes. Após apresentação da investigação, os participantes devem concordar voluntariamente em participar e assinar (após a leitura) um documento de consentimento informado (escrito na língua oficial do entrevistado/a), em duas vias, uma entregue ao pesquisador e outra para o entrevistado. Nestas, terão os contatos

de correio eletrônico e telefônico da coordenadora do estudo. Os participantes poderão abandonar a pesquisa em qualquer momento do processo de trabalho solicitando a eventual exclusão e destruição dos dados já fornecidos. A pesquisa não está interessada em informações que identifiquem as pessoas individualmente ou grupos de imigrantes. Não haverá manuseio de informações genéticas nem rastreamento ou observação continuada dos participantes. A proteção de dados pessoais é uma questão importante nesta pesquisa. Para cada entrevista será atribuído um código pessoal para garantir o anonimato. Esses dados criptografados serão armazenados em um computador protegido por senha, acessível apenas a coordenadora deste projeto. A confidencialidade será mantida em todos os resultados da pesquisa. Todos os achados resultantes desta pesquisa serão armazenados em disco externo por um período de sete anos, sendo posteriormente destruídos.

Resultados Esperados

Entende-se que uma das principais chaves do sucesso de uma investigação está na capacidade de se comunicar ciência para um público amplo, associado a uma estratégia de dados em acesso aberto. Po isso, a estratégia de divulgação combinará os canais clássicos de publicação e difusão de resultados por meio de fontes acadêmicas/científicas (livro, capítulo de livro, artigos, eventos científicos, etc.) e não acadêmicas, buscando que os benefícios da pesquisa produzida alcancem, além dos acadêmicos, os formuladores de políticas e o público em geral, com ênfase nos imigrantes.

A “lógica da ciência aberta”, através do compartilhamento do banco de dados, visa incentivar o desenvolvimento de novas pesquisas, promovendo a transferência de conhecimento, evitando desperdícios e incentivando a colaboração científica. O Instituto de Geociências, da Universidade Federal de Roraima (IGEO-UFRR), está a organizar um provedor seguro e oficial para armazenamento e disponibilização de bancos de dados resultantes de pesquisas realizadas no IGEO, garantindo o acesso irrestrito, sempre que legal e eticamente possível, ao público interno e externo a UFRR, com acesso através de URLs.

Neste quadro, espera-se com esta pesquisa comunicar ciência de forma ampla para um público diverso através de diferentes canais, a saber: (a) *Acadêmicos*, incluindo discente e docentes, através das publicações científicas, seminários científicos, cursos ministrados e disciplinas lecionadas; (b) *Decisores políticos*, através da participação em seminário científico e divulgação do *policy brief*; (c) *Imigrantes, população em geral e organizações e agências nacionais e internacionais de suporte ao imigrante*, através de seminários científicos, mídias sociais, como a rádio, e co-construção de material sobre a existência de rede de apoio psicossocial.

Além disso, reforçamos que esperamos como resultados:

- Contribuir para o avanço do conhecimento científico no âmbito da associação entre migração, saúde mental e precariedade laboral, face a inovação e pioneirismo empírico da pesquisa, num quadro de crise migratória internacional, a partir de Roraima e da população venezuelana;
- Fornecer suporte científico para o desenho de políticas públicas voltadas a integração da população imigrante venezuelana em Roraima, se possível, tendo em conta as especificidades de homens e mulheres;
- Dar continuidade e ampliar a formação de capital humano crítico, ético e mais conhecedor das temáticas que envolvem migração, saúde mental e determinantes contextuais de saúde, através do envolvimento dos discentes da UFRR no programa de Iniciação Científica (IC), trabalho de conclusão de curso e desenvolvimento de dissertações de mestrado, nestas matérias;
- Otimizar o conhecimento, entre a população imigrante venezuelana, nacionais e organizações, sobre a rede de apoio psicossocial em Boa Vista, focalizando no seu funcionamento e formas de acesso;
- Contribuir para a minimização de preconceitos sobre migração e saúde mental, junto a acadêmicos, planejadores, políticos e população civil, através da democratização de informação acessível sobre o tema.

Considerações (não) finais

A mais recente crise migratória internacional que atingiu o Brasil experimentou uma intensificação após 2015 e teve particular impacto em algumas regiões, com destaque para o Estado de Roraima. No contexto de tal crise humanitária, as respostas foram e, em larga medida, continuam a ser de caráter emergencial, sendo ainda escassos estudos científicos mais robustos envolvendo a migração de venezuelanos naquele estado amazônico, emergindo diversos campos de investigação em aberto. Ao analisar a associação entre a saúde mental da população imigrante venezuelana e as condições de precariedade laboral por ela experienciada, esta pesquisa contribuirá para a minimização de desigualdades, em especial, desigualdades em saúde, na medida em que suportará políticas públicas voltadas a integração do imigrante.

O relatório “*World mental health report: Transforming mental health for all*”, publicado em 2022, pela Organização Mundial de Saúde (OMS), indicou que em 2019 aproximadamente um bilhão de pessoas sofriam de algum transtorno mental e que o suicídio foi responsável por uma em cada 100 mortes. Além disso, a condição presente de transtorno mental reduz a expectativa de vida entre 10 e 20 anos, tendo como causa mortes evitáveis, ainda segundo o mesmo relatório. Neste quadro, o reforço empírico de evidências da associação entre migração/saúde mental/precariedade laboral, que levará em conta as necessidades e efeitos diferenciais para homens e mulheres, em Boa Vista é de grande relevância para a população com vulnerabilidades cumulativas, em especial os imigrantes.

Ao considerar que os imigrantes são potencialmente vulneráveis a transtornos mentais/psicológicos pelo (i) efeito do projeto migratório; (ii) por experienciarem mais barreiras ao acesso de saúde em função, por exemplo, da língua e códigos culturais diferentes sobre saúde-doença; (iii) por viverem, pelo menos nos primeiros anos da migração, sem ou com restrita rede de apoio no destino; (iv) por serem potencialmente mais afetados pela experiência de pobreza e vulnerabilidade pela propensão a exploração laboral e

empregos precários, o que repercute num ciclo de vulnerabilidade multidimensional; parece fundamental a democratização e descodificação do conhecimento científico nestes temas.

Neste âmbito, se reconhece que o cidadão “comum” é capaz de conhecer e discutir assuntos que, frequentemente, continuam circunscritos a especialistas em “embalagens” conceituais pouco democráticas, significando isto, que se torna essencial facilitar o acesso àqueles. A partir de diferentes formatos, textos, áudios, imagens, etc., e por meio de diversos canais de divulgação, pode-se alcançar o maior número de pessoas, promovendo um debate e divulgando a importância do conhecimento na temática de interesse desta investigação, para a sociedade em geral, acadêmicos (docentes e discentes), políticos, técnicos e, em especial, para a população imigrante.

Referências bibliográficas

- ACHOTEGUI, M. D. **Migrants Living in Very Hard Situations: Extreme Migratory Mourning (The Ulysses Syndrome)**, *Psychoanalytic Dialogues*, 29:3, p. 252-268, 2019.
- AKRESH, I. R.; FRANK, R. **Health Selection Among New Immigrants**. *American Journal of Public Health*, 98(11), 2058–2064, 2008.
- AGUDELO-SUÁREZ, A. A.; VARGAS-VALENCIA, M. Y.; VAHOS-ARIAS, J.; ARIZA-SOSA, G.; ROJAS-GUTIÉRREZ, W. J.; RONDA-PÉREZ, E. **Precarious employment and health: A qualitative study in Venezuelan immigrant population in Colombia**. *Journal of Migration and Health* 1–2, 2020
- AMABLE, M. **La Precariedad Laboral y su Impacto en la salud**. Un Estudio de Trabajadores Asalariados en España. Doctoral thesis. Universitat Pompeu Fabra, 2006.
- AMABLE, M.; BENACH, J.; GONZÁLEZ, S. **La precariedad laboral y su repercusión sobre la salud: conceptos y resultados preliminares de un estudio multimétodos**. *Archivos de prevención de riesgos laborales*, 4 (4), 169–184, 2001.
- BATALOVA, J.; FIX, M.; BACHMEIER, J. D. **The Costs of Brain Waste among Highly Skilled Immigrants in the United States**. Migration Policy Institute, New American Economy and World Education Services, 2016.
- BENZEVAL, M.; JUDGE, K. **Income and health: The time dimension**. *Social Science & Medicine*, 52(9), 1371-90, 2001.
- BORGES, L. O.; ARGOLLO, J. C. T. **Adaptação e validação de uma escala de bem-estar psicológico para uso em estudos ocupacionais**. *Avaliação Psicológica*, 1, 17-27, 2002.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. **Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways.** *Global Networks* 10, 2, 182–222, 2010.

CARDANO, M.; SCARINZI, C.; COSTA, G.; D'ERRICO, A. **Internal migration and mental health of the second generation.** The case of Turin in the age of the Italian economic miracle. *Soc Sci Med. Jul.* 208:142-14, 2018.

CARBALLO, M.; DIVINO, J. J.; ZERIC, D. **Migration and health in the European Union.** *Tropical Medicine and International Health Volume*, 3(12), 936–944, 1998.

CORREIO BRAZILIENSE. Censo 2022. **População cresce menos e resultado surpreende.** Victor Correia, Isabel Dourado, Natália Peronico (eds.). Brasília, quinta-feira, 29 de junho de 2023.

CRAVEIRO, D.; OLIVEIRA, I. T. DE.; GOMES, M. C. S.; MALHEIROS, J.; MOREIRA, M. J.; PEIXOTO, J. **Back to replacement migration: A new European perspective applying the prospective-age concept.** *Demographic Research* 40: 1323-1344, 2019.

CRASTO, T. C.; ÁLVAREZ, M. R. **Percepciones sobre la migración venezolana: causas, España como destino, expectativas de retorno.** *Migraciones* (41) 133–163, 2017.

CRESSWELL, J.W.; PLANO CLARK, V. **Designing and Conducting Mixed Methods Research; Sage:** London, UK, 2018.

DEJOURS, C. **A banalização da injustiça social** (Trad. L. A. Monjardim). Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

DESLAURIERS, J. P. **A indução analítica.** In: POUPART J, DESLAURIERS JP, GROULX LH, LAPERRIÈRE A, MAYER R, PIRES AP. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos.** Petrópolis: Vozes, 337-352, 2008.

DIAS, S. F.; SEVERO, M.; BARROS, H. **Determinants of health care utilization by immigrants in Portugal.** *BMC Health Services Research*, 8(207), 1-8, 2008.

FARIVAR, F.; CAMERON, R.; DANTAS, J. A. R. **Should I stay or should I go? Skilled immigrants' perceived brain-waste and social embeddedness,** *Personnel Review*, VOL. 51, N. 5, 1473-1490, 2022.

FLICK, U. **Uma introdução à pesquisa qualitativa.** PORTO ALEGRE: ARTMED, 2004.

FONSECA, M. L.; ESTEVES, A.; MCGARRIGLE, J.; SILVA, S. **Saúde e integração dos imigrantes em Portugal: uma perspectiva geográfica e política.** Dias, Sonia (Org.) *Revista Migrações - Número Temático Imigração e Saúde*, (1), 27–52, 2007.

GALINA, V. F.; SILVA, T. B. B.; HAYDU, M.; MARTIN, D. **Literature review on qualitative studies regarding the mental health of refugees.** *Interface (Botucatu)*. 2017; 21(61):297-308.

GOLDBERG, D. (1972). **The detection of psychiatric illness by questionnaire.** London: Oxford University Press.

GOUVEIA, V. V.; LIMA, T. J. S.; GOUVEIA, R. S. V.; FREIRES, L. A.; BARBOSA, L. H. G. M. **Questionário de Saúde Geral (QSG-12): o efeito de itens negativos em sua estrutura fatorial.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 28(2):375-384, FEV, 2012.

HOSPER, K.; NIERKENS, V.; NICOLAOU, M.; STRONKS, K. **Behavioural risk factors in two generations of non-Western migrants: do trends converge towards the host population ?** European Journal of Epidemiology, 22(3), 163-172, 2007.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico.** Brasília, DF: IBGE, 2022.

JASSO, G.; MASSEY, D.; ROSENZWEIG, M.; SMITH, J. **Immigrant Health: Selectivity and Acculturation.** In: ANDERSON, N. B., BULATAO, R. A., COHEN, BARNEY. **Critical Perspectives on Racial and Ethnic Differences in Health in Late Life. The National Academies Collection: Reports funded by National Institutes of Health.** Washington (DC): National Academies Press (US), 2004.

KAWACHI, I. **Social capital and community effects on population and individual health.** Ann N Y Acad Sci.; 896: 120-30, 1999.

KUCKARTZ, U.; RÄDIKER, S. **Analyzing Qualitative Data with MAXQDA Text, Audio, and Video;** Springer: Cham, Switzerland, 2019; ISBN 978-3-030-15671-8.

LOUREIRO, A.; ALMENDRA, R.; NUNES, C.; SANTANA, P. **As características individuais e contextuais na saúde mental em tempos de crise.** In: Paula Santana (org.) **Território e Saúde Mental em Tempos de Crise.** Universidade de Coimbra, 2015.

MCAULIFFE, M.; TRIANDAFYLLIDOU, A. (eds.). **World Migration Report 2022.** International Organization. for **Migration (IOM)**, Geneva, 2021.

MILES, R.; COUTTS, C., MOHAMADI, A. **Neighborhood Urban Form, Social Environment, and Depression.** Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine, Vol. 89, No. 1: 1-18, 2011.

NAVARRETE, M.; SILVA, M.; PÉREZ, A.; Sanmamed, M.; GALLEGU, M. **Introducción a Las Técnicas Cualitativas de Investigación Aplicadas a La Salud.** Programa Editorial Universidad del Valle, Santiago de Cali, 2011.

NOGUEIRA, H.; REMOALDO, P. **Variações e Desigualdades Socioterritoriais em Saúde.** In: Nogueira, H., Remoaldo, P. (Coord.). **Desigualdades Socioterritoriais e Comportamentos em Saúde.** Coimbra: Edições Colibri, 11-30, 2012. ISBN: 978989689 2814.

NOGUEIRA, H.; SANTANA, P.; SANTOS, R. **Saúde: vulnerabilidade e oportunidade na Área Metropolitana de Lisboa.** In: Santa, P. (coord.), **A Cidade e a Saúde,** Coimbra: Edições Almedina, p. 119-132, 2007.

OIM. **Monitoramento do fluxo da população venezuelana.** ONU Migração, Março de 2023. Disponível em: <<https://brazil.iom.int/sites/g/files/tmzbd11496/files/documents/2023-03/OIM%20DTM%207.pdf>>. Acesso em: 16 nov. 2023a.

PANDEY, M.; KAMRUL, R.; MICHAELS, C. R.; McCARRON, M. **Identifying Barriers to Healthcare Access for New Immigrants:** A Qualitative Study in Regina, Saskatchewan, Canada. *Journal of Immigrant and Minority Health* 24, 188–198, 2022. <https://doi.org/10.1007/s10903-021-01262-z>

PEREIRA, S.; ESTEVES, A. **Os efeitos da crise económica na situação laboral dos imigrantes:** o caso dos brasileiros em Portugal. *REMHU, Revista Interdisciplinar Mobilidade Humana*. 25 (49), 2017.

PORTHÉ, V.; AHONEN, E.; VÁZQUEZ, M.L.; POPE, C.; AGUDELO, A. A.; GARCÍA, A. M.; AMABLE, M.; BENAVIDES, F.G.; BENACH, J. **Extending a model of precarious employment:** a qualitative study of immigrant workers in Spain. *Am. J. Ind. Med.* 53 (4), 417–424, 2010.

PORTHE, V.; BENAVIDES, F. G.; VAZQUEZ, M. L.; RUIZ-FRUTOS, C.; GARCIA, A. M.; AHONEN, E.; AGUDELO-SUAREZ, A. A.; BENACH, J. **Precairous employment in undocumented immigrants in Spain and its relationship with health.** *Gac. Sanit.* 23 (Suppl 1), 107–114, 2009.

POUPART, J.; DESLAURIERS, J. P.; GROULX, L. H.; LAPERRIÈRE, A.; MAYER, R.; PIRES, A. P. **A pesquisa qualitativa:** enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis: Vozes: 2008.

WORLD MENTAL HEALTH REPORT: transforming mental health for all. Geneva: World Health Organization; 2022.

O espaço fragmentado e a presença indesejável dos esfarrapados: reflexões a partir do Recife/PE

Otávio Augusto Alves dos Santos¹

Introdução

Este artigo objetiva apresentar reflexão interdisciplinar sobre a fragmentação do espaço e o lugar relegado aos grupos sociais urbanos mais vulneráveis. O termo “esfarrapado” faz referência a ideia de “homem trapo” ou “lumpemproletariado” que, segundo a visão marxista, corresponde à fração da classe trabalhadora economicamente flutuante, sem trabalho e renda, que vive da caridade, à entrega de vícios e sem consciência de classe. Aqui usamos este termo para representar as pessoas que por razões as mais diversas, ainda que via de regra associadas à pobreza e a fragilidade de seus vínculos sociofamiliares, têm sua trajetória marcada pela experiência das ruas.

A situação de desamparo que faz com que indivíduos tomem as ruas, marquises, praças, pontes e calçadas como lugar de morada, não é algo novo, pois perfaz a própria história das cidades. No entanto, durante a pandemia da COVID-19 (e depois dela), esse complexo problema social, com todas as implicações relacionadas ao campo das políticas públicas, assumiu proporções de questão pública, ganhando amplo interesse de diferentes classes sociais. O assunto tem tomado centralidade seja no espectro de ações higienistas, disciplinares e aporofóbicas presentes em nossa sociedade e instituições, até no espectro da ampliação dos acessos e dos direitos, campo ao qual nos vinculamos.

Este trabalho também busca relacionar as reflexões presentes na tese de doutoramento do autor com as pesquisas realizadas

¹ Universidade Federal Rural de Pernambuco - otavio.augusto@ufrpe.br - <https://orcid.org/0000-0003-3222-1927>

nos dois últimos anos, sobretudo aquelas que objetivam caracterizar social e espacialmente as pessoas em situação de rua do Recife. Uma dessas pesquisas, em especial, realizada no contexto de uma parceria entre a Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e a Prefeitura da Cidade do Recife, por meio de sua Secretaria de Desenvolvimento Social, Direitos Humanos, Juventude e Políticas sobre Drogas (SDSDHJPD), procurou recensear essa população na cidade. A metodologia empregada para construção deste trabalho foi a revisão dos dados e publicações autorais feitas nas ocasiões supracitadas, relacionando-os com outros achados e reflexões mais atuais.

Iniciamos este artigo com uma breve reflexão sobre a fragmentação do espaço do Recife, ocasião em que também demonstramos a forma com que o populismo urbano tem cada vez mais erigido como fundamento da gestão urbana. Em seguida, procuramos delinear o problema das pessoas em situação de rua e apresentamos a metodologia e os dados produzidos no âmbito do projeto “Censo da População em Situação de Rua do Recife” (Censo Pop Rua Recife). No mesmo item, abordamos alguns dados e oferecemos algumas reflexões pertinentes à compreensão crítica do problema nos planos local e nacional. Por fim, apresentamos mais algumas reflexões finais, buscando entender o tratamento dispensado às pessoas em situação de rua por parte dessa sociedade racista e conservadora, que vive acrítica e resignadamente o espaço fragmentado.

Fragmentação do espaço no Recife

O conceito de fragmentação surgiu da necessidade de demonstrar que os modelos centro/periferia até então utilizados para compreender as diferenças espaciais na realidade urbana latino-americana não são mais úteis, dada a constituição de múltiplas fronteiras que dividem o espaço e ao mesmo tempo o empobrece (Prévôt-Schapira, 2001). Sposito (2013) o compreende como fenômeno recente e abrangente que, sem contrastar com a segregação, vai além dela. Em Santos (2021), acrescentamos que a fragmentação também se caracteriza pela generalização hiperbólica do sentimento do medo. Superdimensionado pelo que Caldeira (2000) cha-

mou de “falas do crime” e por um mercado de segurança crescente, este sentimento tem sido também utilizado em propagandas de ofertas imobiliárias, procurando demonstrar que a cidade é essencialmente caótica e não-civilizada. Assim, livrar-se desse caos não constituiria uma opção ou um privilégio, mas uma necessidade.

Conhecer o processo mediante o qual o espaço urbano do Recife se foi fragmentando requer uma análise da forma peculiar com que essa cidade foi se constituindo na história, levando-se em conta o ambiente anterior à ocupação humana, e as formas mais elementares de valorização do espaço então realizadas. Parte das reflexões desenvolvidas nos itens a seguir são resultantes do trabalho de doutoramento do autor (Santos, 2020) e sugerem uma perspectiva de compreensão do Recife em que a insularidade natural sobre a qual a cidade se originou fora substituída, no decurso dos anos, por uma “insularidade social”.

Da insularidade natural à social

Recife se constituiu a partir de seus rios, disse Josué de Castro (1948, 1957, 1969) ao descrever o sítio geomorfológico dessa cidade. Tratava-se, pois, de uma planície aluvial constituída de penínsulas, mangues e alagados, entrecortados por rios. Essa paisagem natural insular, afirmava Castro (1969), foi que atraiu os holandeses, fazendo-os preferir a referida planície às colinas de Olinda para construir sua cidade portuária. Foi essa insularidade, semelhante àquela encontrada nas principais cidades neerlandesas, que encorajou os invasores a fincarem as bases de seu domínio mercantil. Portanto, Recife é uma cidade cuja presença de ilhas estuarinas configurou um fator para sua origem e expansão.

Nos primeiros séculos, os expansivos processos de apropriação e valorização do espaço encontravam nessa superfície intermitente de águas e terras um obstáculo, mas que foi logo vencido pelas pontes. Além de cartão postal, as pontes do Recife foram as vias de integração de suas ilhas, permitindo a cidade se expandir para além de seu núcleo inicial. Tais pontes atestam definitivamente o fator de insularidade natural a partir do qual o Recife se edificou segmentadamente, com seus sobrados, palácios e mocambos. Contudo, no transcurso dos anos, o caráter dessa insularidade foi

se modificando. Se antes ela era natural, hoje ela é cada vez mais social.

Essa conversão da insularidade natural para a social acompanhou precisamente o processo de valorização e consumo desiguais do espaço. Inicialmente, por se tratar de uma região periférica e colonizada, a natureza foi aqui apropriada na pilhagem conduzida pela metrópole portuguesa. Os colonizadores foram responsáveis pela instalação de diferentes sistemas de engenharia, muitos dos quais extremamente modernos para a época, como os engenhos de açúcar. De meio natural, com a presença de povos primitivos em regime de comunidade, a região passou em pouco tempo a receber valores do espaço semelhantes e até mais modernos que aqueles existentes na Europa, incorporando também um conjunto de relações sociais pautadas na exploração e na acumulação. Este salto ocasionou um rápido, violento e desigual processo de valorização, cujas marcas espaciais permanecem até os dias de hoje.

No processo de apropriação por parte dos gentis, as terras firmes e secas foram tomadas pelas classes mais abastadas, deixando as terras úmidas e mais difíceis de habitar para as classes mais pobres. Depois, quando da instalação dos valores ao solo, os lugares dos mais ricos receberam, tanto por iniciativa do Estado, como por via particular, as infraestruturas necessárias ao exercício da vida moderna, levando seus bairros a serem devidamente incorporados ao conjunto daquilo tratado como “cidade formal”. Enquanto isso, os mais pobres tiveram que, por iniciativa própria, lançar mão de seus circuitos econômicos precários, dotando seus lugares de valores diferentes daqueles considerados “normais”. Esse processo de segmentação tem resultado em um espaço complexo e descontínuo, em que o quadro geomorfológico insular combina-se com bairros de diferentes perfis de classe.

A conversão à insularidade social tem no modelo arquitetônico praticado outro aspecto do qual vale algumas considerações. Os conceitos e partidos transpostos pelos colonizadores e cristalizados na sociedade sempre tiveram como fundamento a reprodução de formas adequadas ao ambiente e ao modo de vida europeu, desconsiderando muitas vezes o clima e o ambiente local. A Casa Grande é o exemplo mais eloquente. Autônoma e indiferente ao

seu entorno, essa habitação contribuiu à fixação de uma tendência na construção do habitat no qual o entorno é sistematicamente negado (Leitão, 2005). Essa autossuficiência e segregação das Casas Grandes já evidenciam o novo caráter insular do espaço. Em certo sentido, o espaço urbano do Recife constitui um espectro moderno dos engenhos coloniais, pois o isolamento e o desprezo do habitat dos mais ricos em relação ao entorno permaneceu vivo.

Durante séculos, o espaço da cidade foi sendo segmentado pela desigualdade social e segregado pelo desejo de distinção, na medida em que a cidade acolhia grandes levas de escravos e, depois, de trabalhadores, com suas estratégias de sobrevivência e seus circuitos econômicos precários. Logo, gigantescos bairros pobres não só passaram se desenvolver sobre a planície do Recife, como também a marcar decisivamente a paisagem. Durante o século XX, a violência e o sentimento do medo também entraram nessa equação, fomentando o surgimento de “enclaves fortificados”. Hoje, pode-se dizer que a cidade se fraciona em função da generalização de um estilo de vida entre-muros. Por outro lado, naquilo que resta do espaço público, se amontoam os esfarrapados, os corpos com base no qual são construídas as narrativas populistas de ameaça comum e vontade popular.

Uma cidade pós-política

Segundo Swyngedown (2012), um populismo urbano tem surgido nas cidades contemporâneas, como parte do que chamou de condição pós-política, minando processos democráticos e permitindo à irrupção de um modelo de gestão urbana calcada em consensos sociais. Uma das principais características desse populismo é a construção ideológica de uma “ameaça comum”, que pode ser um “intruso” externo. Delineada essa ameaça, sugere-se uma solução pretensamente “neutra” e tida como expressão legítima da “vontade popular”. O populismo urbano também invoca futuros apocalípticos para dar urgência a “soluções técnicas”, sempre de acordo com os interesses das elites econômicas. Em outras palavras, o populismo urbano geralmente promove ações que insurgem como manifestação de uma certa vontade popular, invocando os signos identitários locais contra um ameaça exter-

na, mas que sempre estão em acordo com os interesses das classes dominantes.

Nas cidades brasileiras, uma evidência dessas ameaças envolve o que Caldeira (2000) chamou de “falas do crime”, que são os discursos hipostasiados sobre a violência urbana, maior parte dos quais alusivos à corpos negros e periféricos em situações de transgressão e distúrbio social. É contra essas situações, e no esforço de atender ao imperativo da distinção social, que surgem os enclaves fortificados. No caso do Recife, esses enclaves contribuíram à referida construção da insularidade social (Santos, 2020). O modelo de habitar que eles sugerem foi introduzido e difundido, muitas vezes, sob a justificativa do cotidiano tenso e violento, mas, ao mesmo tempo, procurava dar expressão a uma territorialização exclusiva de determinadas classes sociais, que buscavam viver apenas entre os seus.

O resultado da difusão desse modelo tem sido o estreitamento do universo convivencial e uma forte atomização, que possui impactos sobre o espaço público e favorece à construção pós-política de consensos. É cada vez mais inquestionável a difusão de uma vida entre-muros e, direta ou indiretamente ligada a ela, uma degradação da política. No Recife, cidade notadamente fragmentada, o populismo urbano está evidente no tratamento hostil e até militarizado dos problemas relativos as pessoas em situação de rua (a “ameaça comum”), especialmente frente aos consensos formulados em favor da mobilidade, da acessibilidade, da limpeza e do controle urbanos (a “vontade popular”). As ações do poder público municipal neste quesito são, em sua grande maioria, definidas e concretizadas através da zeladoria urbana, de forma discricionária e higienista, sem qualquer debate público, como se um problema social dessa natureza pudesse ser resolvido através de medida corriqueiras e pretensamente técnicas.

A pandemia da COVID-19 e os esfarrapados

A pandemia da COVID-19 correspondeu a um dos momentos da história nacional em que mais se difundiram narrativas populistas. E isso não se deve apenas ao recurso sistemático a esse tipo de expediente por parte dos governantes da época, mas também

porque vivemos há tempos o período da “pós-verdade”, no qual o argumento racional se tornou só mais um discurso no debate público, sem qualquer privilégio. Assentadas em prostrações ideológicas e obscurantismo, as *fake-news* circulam hoje livremente, arbatando corações e mentes. Esses discursos também inflamam ressentimentos e posições políticas completamente adversas à humanização da cidade.

Uma explosão de esfarrapados

A pandemia da COVID-19 também foi um momento marcado pelo empobrecimento geral da população e, em especial, das classes sociais mais pobres, cuja vida sempre esteve atravessada por privações e violações de direitos. Esse é o caso das pessoas não domiciliadas, que diante de perdas econômicas ou da fragilização de seus laços familiares tiveram de recorrer às ruas para sobreviver.

Apenas para se ter uma ideia do aumento do número de pessoas nessas condições durante esse período, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), com base nos dados do Sistema Único da Assistência Social (Censo Suas), estimou que em março de 2020 havia cerca de 221.869 pessoas em situação de rua no Brasil. Isso representou um aumento de 140% em relação ao levantamento de 2012, que contabilizou 101.854 pessoas. A pandemia ocasionou um aumento adicional de 38%, e os números chegaram a 281.472 pessoas ao final de 2022 (Natalino, 2023).

Não podemos incorrer ao erro de acreditar que esse crescimento é algo hodierno, resultante exclusivamente das perdas econômicas ocasionadas pela pandemia. Segundo as mesmas estimativas do IPEA, o número de pessoas em situação de rua no Brasil tem crescido desde 2013. Contudo, não se pode negar que a pandemia acelerou e muito um processo de pauperização social já em curso, que tem atingido muito mais a população urbana, e cujas razões buscamos listar a seguir.

A primeira e, talvez, a mais importante razão, tem sido o processo crescente de flexibilização das leis trabalhistas e precarização das relações de trabalho. Desde a década de 1970, como parte das condições do que se convencionou chamar de regime de acumulação flexível (Harvey, 2008), o mundo ocidental vem passando por mudan-

ças no tocante às relações de trabalho, alguma das quais no sentido de desmontar as garantias e direitos dos trabalhadores, tidos como empecilhos ao crescimento. Tal desmonte atingiu de forma ainda mais severa as economias periféricas e dependentes, cujos direitos trabalhistas ou eram incipientes, ou simplesmente não haviam proporcionado aos trabalhadores o mesmo estado de bem-estar social das economias centrais. Com isso, o poder de organização e de lua social foi minado, e as possibilidades de manutenção de um estado de garantias sociais foram completamente esvaziadas.

Some-se a isso o crescimento do teletrabalho, os serviços de entrega e todos os trabalhos plataformizados, surgidos da transformação digital das últimas décadas, cujas relações não têm qualquer regulação, deixando os trabalhadores desprotegidos. Tais mudanças tem ocasionado uma verdadeira “lumpenização” do trabalho, especialmente quando obrigam trabalhadores a aceitarem jornadas extenuantes em troca de um rendimento insuficiente e inseguro. Muitos passam a vida inteira revezando entre o completo desemprego e uma série de vínculos precários e intermitentes, sem qualquer perspectiva de acessar a seguridade social no futuro.

Outra razão intimamente relacionada a essa primeira foi a redefinição do papel do Estado nas décadas de 1980 e 90. Aos poucos, os governos foram se desobrigando do planejamento e da coordenação das atividades econômicas, sendo reduzidos à função de agentes pró-mercado. A adesão quase entusiástica ao Consenso de Washington e a todos os demais ditames da agenda neoliberal reafirmou o lugar dos países periféricos na divisão internacional do trabalho, impossibilitando trajetórias de crescimento com distribuição de renda. Ao mesmo tempo, o Estado foi externalizando o papel de provedor dos serviços públicos mais essenciais, dentro os quais a assistência social, que hoje tem sido objeto da ação filantrópica de igrejas e organizações não-governamentais. É particularmente intrigante perceber que exatamente na década de 1990, quando a assistência social deixou de ser “assunto de Primeira-Dama” ou de caridade cristã, passando a se constituir como política², a agenda neoliberal tenha se tornado o principal parâmetro

2 Lei Orgânica da Assistência social data de 1993 (Lei Federal nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993) e a primeira Política Nacional de Assistência Social data de 1998 (Resolução CNAS Nº

de governo, obstando ganhos sociais e qualquer esforço à redução das desigualdades.

Outra razão importante tem sido a própria forma desigual e segregada com que tem se dado o processo de urbanização nas cidades brasileiras nas últimas décadas. Intimamente ligada às estratégias de valorização do espaço pelo Capital, a urbanização recente no Brasil apenas reforçou as desigualdades históricas e estruturais originadas na colonização e consolidadas no período de explosão urbana dos anos 1970 e 1980. Somos cada vez mais urbanos (61% da população, segundo os dados do último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), mas também somos cada vez mais desiguais. Segundo dados do Observatório das Desigualdades (2023), aproximadamente 7,5 milhões de pessoas vivem com renda domiciliar per capita inferior a 150 reais por mês. Os dados do último Censo também dão conta de que mais de 16 milhões de pessoas vivem em favelas. Dados da Fundação João Pinheiro e da Campanha Despejo Zero afirmam que o déficit habitacional do Brasil é de aproximadamente 6 milhões de moradias, e que, entre 2020 e 2022, o número de famílias despejadas de imóveis e terrenos ociosos aumentou em mais de 300%. Por outro lado, o mercado imobiliário continua a se expandir, a despeito de toda crise, cada vez mais a partir de ofertas habitacionais auto-segregadas. O número desses enclaves continua crescendo e hoje é o tipo mais comum de habitat urbano brasileiro. Dados da Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílio (PNAD/IBGE) demonstram que, nos últimos 35 anos, foram construídas mais de 7,5 milhões de novas unidades habitacionais em condomínios.

Por fim, uma última razão tem a ver com a já mencionada fragilização dos laços sociofamiliares e comunitários, muitas vezes decorrentes de problemas sociais transversais e cujo entendimento requer a adoção de uma perspectiva interseccional. Esses problemas são decorrentes do machismo, da LGBTfobia, do racismo e de todas as outras formas de opressão, que são acentuados nos períodos de crise econômica, influenciando negativamente nos arranjos familiares e comunitários mais próximos, podendo levar alguns

207, 16 de dezembro de 1998).

indivíduos a desvinculações e ao isolamento. Em outras palavras, a ida às ruas também tem a ver com uma série de desfiliações do conjunto das relações sociais que compõe a primeira proteção de cada indivíduo. Quando a família e a comunidade mais próximas não acolhem, e quando o Estado não garante o bem-estar, então as pessoas se veem efetivamente excluídas, buscando nas ruas os meios para sua sobrevivência.

Queremos dizer que a pandemia da COVID-19 intensificou tais processos, e não os criou. A precarização do trabalho, a incipiente atuação do Estado no quesito socioassistencial, a falta de moradia digna e a fragilização dos laços sociofamiliares não foram criados na pandemia, mas acentuados diante das condições socioeconômicas e políticas que ela ocasionou, levando inúmeras pessoas ao completo desamparo. A situação de rua, portanto, resulta de um conjunto de condições socioeconômicas e desproteções que, atuando conjuntamente, levam pessoas pobres a viverem nas ruas. A maior presença de pessoas nessas condições nos espaços urbanos brasileiros durante e até mesmo depois da pandemia é um indício de que a diminuição das desigualdades e a humanização das cidades se tornaram ainda mais difíceis.

Por outro lado, essa maior presença também não aguçou o sentimento de solidariedade social, e não mudou a forma com que a população brasileira (em especial, as elites e as classes médias) geralmente trata quem vive nas ruas. Pior, também não arrefeceu as narrativas já difundidas que buscam explicar a presença indesejável dessas pessoas na cidade. A leitura mais usual da situação, com a qual até o poder público lança mão em suas ações, recorre mais uma vez ao populismo, especialmente quando imputa à essas pessoas a culpa por estarem nas ruas. Ocupar ruas e fazer das calçadas, praças e marquises uma moradia provisória e precária é muitas vezes visto como indicativo de vícios e defeitos morais que só podem ser vencidos por iniciativa própria. Portanto, segundo essa leitura, ainda que sejam admitidos certos imperativos da condição social de origem, o esforço de superação da situação de rua depende exclusivamente de quem se encontra nessa condição.

O Censo da População em Situação de Rua do Recife

O Estado não é um bloco homogêneo, pois dentro dele há fraturas e segmentos de profissionais que desenvolvem ações muitas vezes contraditórias. Bourdieu (1998) afirmava que o Estado possui uma mão direita e outra esquerda, sendo esta última responsável pela associação do interesse público com a lógica do cuidado e da proteção sociais. Neste sentido, e observando-se o caso do Recife, pode-se dizer que a mão esquerda do poder municipal, representada na SDSDHJPD, vem apresentando uma postura diferente daquela costumeiramente apresentada pelo Estado, especialmente no tocante à compreensão e ao tratamento dispensado à população em situação de rua. Os investimentos nos equipamentos e serviços socioassistenciais tem crescido nos últimos anos, e atuação dos gerentes e trabalhadores ligados à política tem se aprimorado, na medida em que também tem buscado articulações com a Universidade e os movimentos sociais. Embora as ações ainda não sejam suficientes, elas já revelam um esforço de atuação crítica neste problema social. A maior prova foi a já mencionada parceria com a UFRPE, no intuito de construir uma pesquisa censitária sobre a população em situação de rua.

Os dados apresentados no início do item anterior sobre o contingente de pessoas em situação de rua no Brasil são por si só preocupantes, embora sejam bastante subestimados, uma vez que se referem a apenas 35% dos municípios brasileiros, e não levam em consideração o grande contingente de pessoas que não estão inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico). Estima-se que apenas 47% dessas pessoas estejam efetivamente cadastradas no CadÚnico. Em outras palavras, estamos falando de um grupo social parcialmente invisível, e cujo delineamento demográfico e sociológico (e, por que não, geográfico) ainda requer mais pesquisas, em que pese todo o esforço feito até então pelo IPEA. Pelo fato de privilegiar o desenvolvimento de pesquisas domiciliares, o IBGE até aqui não conseguiu desenvolver uma metodologia capaz de retratar essa população.

No intuito de atenuar tal invisibilidade, movimentos sociais e entidades da sociedade civil têm pressionados governos municí-

pais a desenvolver experiências de recenseamento de forma bastante exploratória, a partir de metodologias experimentais, seja mediante o aproveitamento da experiência e atuação dos trabalhadores da assistência social, pela contratação de empresas especializadas em pesquisa social, ou através da construção de parcerias com Universidades públicas. O resultado tem sido a construção de informações com diferentes graus de participação social, mas sempre essenciais à compreensão do problema.

Foi com o objetivo de superar este desafio que a UFRPE, através de parceria com a Prefeitura da Cidade do Recife, realizou o Censo Pop Rua Recife, em 2022. Essa pesquisa censitária se diferenciou pela participação de sujeitos e instituições que atuam com as pessoas em situação de rua (especialmente, o Movimento Nacional da População de Rua - MNPR), objetivando a construção solidária de informações³.

A metodologia empregada na pesquisa foi marcada por experimentações, pela participação popular e pela escuta atenta dos anseios e desejos do MNPR e dos trabalhadores municipais da assistência social e da saúde. Todas as etapas foram planejadas e executadas a partir dos saberes desses sujeitos, buscando assumir uma posição contra-hegemônica em relação às práticas mais tradicionais de se fazer ciência e produzir dados sociais.

A equipe de pesquisadores também buscou fazer com que a coleta de dados fosse breve e objetiva, de modo a não interferir negativamente na dinâmica de vida das pessoas em situação de rua. Por isso a pesquisa foi realizada em duas grandes etapas: uma primeira, subdividida em mais duas, na qual se buscou construir uma cartografia social dos “pontos de concentração” da população de rua na cidade, seguida da contagem total (recenseamento) dessa população; na segunda grande etapa foi desenvolvida uma pesquisa amostral, cujo escopo foi o de revelar o perfil sociodemográfico dessa população na cidade.

3 Vale mencionar que este projeto se inseriu em um contexto local de avanços importantes no que diz respeito à promoção dos direitos das pessoas que vivem nas ruas, como a aprovação da Política Municipal de Atenção Integral à População em Situação de Rua (Lei municipal N° 18.968, de 26 de julho de 2022) e a construção do Programa “Recife Acolhe”.

Seguindo a experiência do Recife e de outras capitais, o recenseamento foi feito em poucos dias, no turno da noite, que é quando a maior parte dessas pessoas se recolhem em certas localidades da cidade para descansar e dormir (Figura 01).

Figura 1 - Equipe de recenseadores na saída do trabalho de campo.



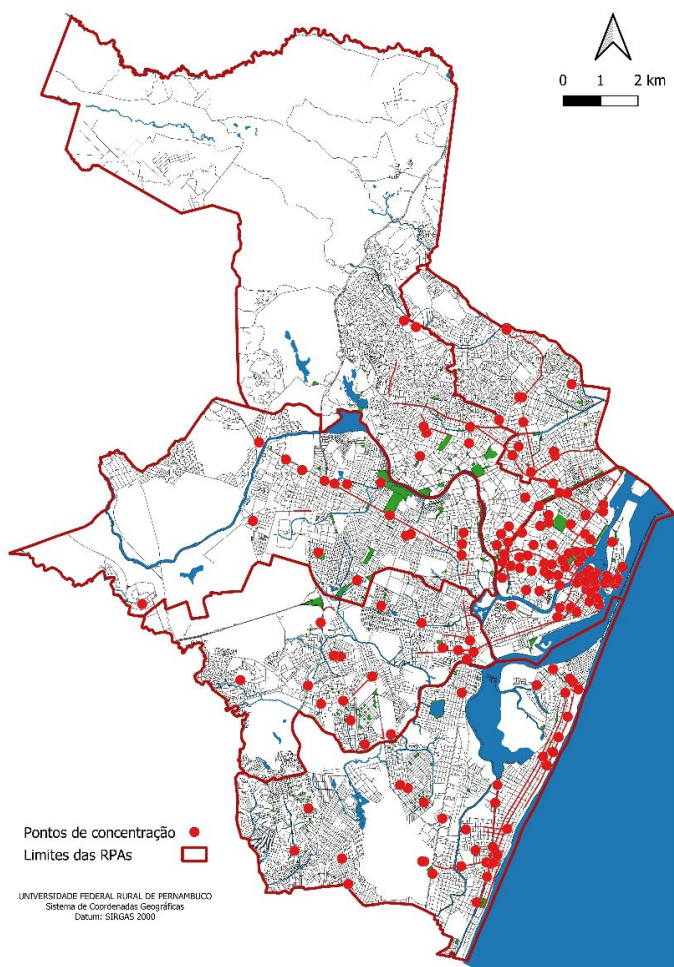
Fotografia: Instituto Menino Miguel, 2022

A primeira proposta de mapeamento foi realizada pela equipe de pesquisadores da Universidade a partir dos cadastros e da experiência dos trabalhadores do Serviço Especial de Abordagem Social (SEAS) e do Consultório nas Ruas. Tais cadastros foram compatibilizados a partir de Sistema de Informações Geográficas, com uso do software livre QGis, versão 3.26.2. A cartografia foi levada à validação pública em diferentes momentos, sendo finalizada em meados de outubro de 2022. Com ela foi possível construir os trajetos com o qual a equipe de pesquisadores/as e recenseadores/as se basearam para o trabalho de campo (Figura 2).

O formulário de contagem foi construído coletivamente entre a equipe de pesquisadores, o MNPR, SEAS e Consultório nas Ruas, sendo ainda aprimorado depois de sua apresentação junto ao Comitê Intersectorial de Acompanhamento e Monitoramento da Política Municipal para População em Situação de Rua do Recife. O proces-

so de contagem consistiu em uma operação complexa, envolvendo a mobilização de diferentes profissionais, ativistas e estudantes, que compunham o pessoal do recenseamento e das atividades de apoio. Conforme mencionado, a contagem ocorreu em poucos dias, sempre à noite, dentro do esforço de não incorrer em sub ou sobre enumeração. Os territórios percorridos seguiram o planejamento previamente estabelecido, o qual levou em consideração a regionalização político-administrativa do município, sobre a qual também se desenvolve o próprio trabalho da assistência social.

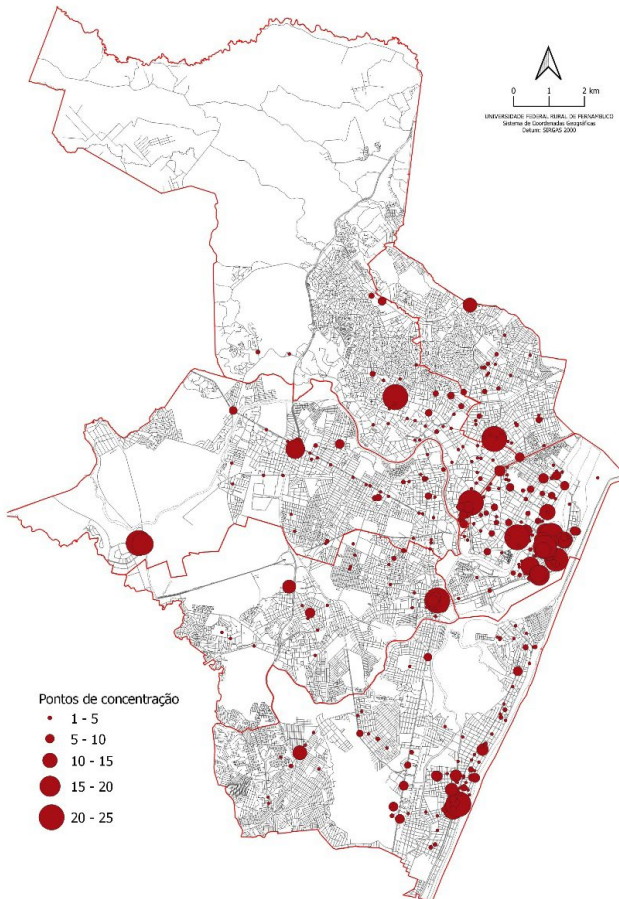
Figura 2 - Pontos de concentração previamente mapeados.



Elaboração: o autor, 2022.

O desenho da amostra necessária para a terceira grande etapa teve por base o valor da população total de 1.806 pessoas. Desse número, 1.442 estavam efetivamente nas ruas e somente 363 estavam acolhidos em algum equipamento da assistência (abrigo ou hotel social). Foi utilizado o modelo de amostragem aleatória simples, do qual foi estimado uma amostra de 490 pessoas. O grau de confiança estabelecido foi de 90%, com erro amostral de 3% para mais ou para menos. Com base nestes critérios técnicos, a amostra foi estratificada proporcionalmente em relação a distribuição territorial na cidade, ao sexo e a idade das pessoas recenseadas.

Figura 2 - Concentração da população em situação de rua na cidade.



Elaboração: o autor, 2022.

O formulário da pesquisa amostral também foi resultado de construção coletiva, e sua aplicação ocorreu entre os dias 14 e 16 de dezembro, durante a noite, nas ruas e nas unidades de acolhimento. Esse trabalho se estendeu até o dia 15 de janeiro de 2023, mas de forma pontual, priorizando as pessoas que se dirigiam aos Centros de Referência Especializados para População em Situação de Rua.

O que revelam os dados do Censo?

O Censo Pop Rua Recife resultou em dois produtos extremamente ricos e que tem servido à caracterização sociodemográfica da população em situação de rua do Recife (Miranda et al, 2023a e 2023b), bem como à construção de políticas públicas locais de apoio a esse grupo. Os dados têm revelado o que as experiências censitárias de outras capitais já demonstraram: o baixo nível de escolarização; desemprego e desocupação persistentes; contextos variados de desvinculações comunitária e familiar; uso abusivo e prejudicial de drogas etc.

Dentro do que pode ser lido a partir desses dados, destacamos, a princípio, que a construção deste e de outros trabalhos censitários locais é a evidência irrefutável de que é possível, necessário e urgente a realização de pesquisas de caráter efetivamente científico sobre os esfarrapados das cidades brasileiras. Contudo, para a realização destas pesquisas é importante romper com a lógica tradicional das pesquisas sociais, buscando cartografar lugares e pessoas reais, em um esforço de construção solidária dos dados. A necessidade imperiosa de ouvir as vidas vividas nas ruas, a cidade real dos esfarrapados, coloca-nos diante do dever de abandonar provisoriamente nossos gabinetes e varandas, em um trabalho militante e humanista. A seguir, apresentamos algumas reflexões sobre alguns dos achados.

Do contingente de 1.806 pessoas contadas nas ruas e unidades de acolhimento, 76% eram do sexo masculino, 75% eram homens cis e 80% eram homens negros e pardos. Se tivéssemos de descrever um único perfil que tentasse dar conta sobre quem são as pessoas em situação de rua do Recife, diríamos que são corpos negros, maior parte deles masculinos. Essa maior presença de homens negros é, ao mesmo tempo, um indicativo de nosso racis-

mo estrutural, mas também do machismo e do patriarcado, pois, na maioria dos casos, trata-se de homens que abandonaram seus lares, deixando o trabalho de cuidado dos filhos e demais familiares sob a responsabilidade de suas parceiras. Todo homem negro na rua evidencia o lugar (ou, o não lugar) atribuído aos negros em nossa sociedade racista, mas é também é indício da dupla opressão sofrida por suas parceiras, mulheres negras, cis ou trans.

Sobre a educação, destacamos que aproximadamente 80% da população em situação de rua do Recife sabe ler e escrever, e que 92% dessa população frequentou em algum momento a escola. Essas informações apontam para o fato de que houve, em algum momento da vida, acesso à educação formal, e que este acesso foi interrompido ou perdido ao longo da trajetória de vida, muito provavelmente por pressões sociais, ou por violência institucional. Neste sentido, chamamos atenção para o fato de que as escolas do Recife ainda não possuem condições materiais e humanas para dar conta do acolhimento a diferentes públicos, especialmente aqueles cuja trajetória é marcada por desproteções e violações de direito.

As pessoas em situação de rua trabalham e não são ociosas. Quase 50% delas afirmaram às entrevistas que exercem alguma atividade laboral, algumas delas com registro em carteira profissional. Portanto, é um mito útil as considerações sobre vadiagem e preguiça por parte desta população. Os dados ainda informam que 37% já teve trabalho com registro em carteira há menos de 6 meses, o que provavelmente aponta para um número significativo de pessoas com vivência recente na situação de rua. Por outro lado, estando nas ruas, o trabalho vai sendo exercido cada vez mais em atividades caracterizadas pela informalidade. Em relação aos ganhos e a quantidade de renda a que se tem acesso, destacamos o fato de que esta é uma questão de difícil mensuração. A entrada de quantidades pequenas e de forma instável acarreta grandes dificuldades tanto para o planejamento, quanto para o atendimento de necessidades imediatas.

Quando perguntados sobre as razões que os levaram a dormir nas ruas, as pessoas nessa situação responderam que os conflitos familiares são as principais causas, apontando também o uso abusivo e prejudicial de drogas lícitas e ilícitas como causa secun-

dária e associada. Contudo, esses tais “conflitos familiares” provavelmente acabam assumindo um fator genérico para abrigar uma série de outros conflitos vivenciados, que por vezes compõem uma trama complexa e de difícil análise. Em geral, dizem respeito ao conjunto de problemas sociais que, reforçados pela crise econômica, influem negativamente nos arranjos familiares e comunitários mais próximos, podendo levar alguns indivíduos a uma série de desvinculações.

Quanto ao uso de drogas, vale pontuar que a permanência nas ruas não potencializa o uso de qualquer substância. É mais um mito útil a ideia de relacionar direta e proporcionalmente o uso de drogas e a ida às ruas. Essa crença, fundamentada e constantemente atualizada nos estigmas sociais, também sugere que o uso abusivo funciona como porta de entrada para o consumo de substâncias cada vez mais prejudiciais (como o crack). Contudo, pessoas em situação de rua relatam que não há uma relação necessária entre drogas consideradas “mais brandas” (álcool, cigarro e maconha) com aquelas mais fortes e prejudiciais (cocaína, heroína e crack), uma vez que o efeito no corpo é muitas vezes distinto. Além disso, em muitos casos, o recurso às substâncias psicoativas figura como estratégia de sobrevivência, pois ajuda a vencer o frio e a fome, ou mesmo a manter a vigília durante a noite.

Porém é verdade que, além de ser um dos principais motivos apontados para a ida às ruas, o uso ampliado de drogas sempre está associado aos episódios de “desorganização”, ocasiões em que geralmente ocorre o aprofundamento de conflitos, acentuando a culpa e o sofrimento emocional. Sobre este último aspecto, é importante também chamar atenção ao fato de que o sofrimento emocional é uma constante para quem vive nas ruas. O cotidiano atravessado de privações e violações tem consequências nefastas para a saúde mental e para o desenvolvimento de diversas enfermidades.

Em relação à condição de saúde, cerca de 86% por cento das pessoas entrevistadas afirmaram não ter contraído a COVID-19, o que provavelmente esteja associado ao fato de que tivemos ingestão da crise sanitária, com efeitos sobre os baixos números de testagem. Por outro lado, cabe reconhecer a boa gestão da cobertura

vacinal, apontando para resultados muito significativos, especialmente quando descobrimos que aproximadamente 85% das pessoas em situação de rua tomaram a vacina, apresentando atualmente cobertura vacinal completa com duas ou mais doses. Resta, contudo, ampliar o acesso aos serviços de atenção básica à saúde, uma vez que as Unidades de Pronto Atendimento (UPA) e os hospitais foram apontados como principais portas de entrada ao Sistema Único de Saúde (SUS). Ou seja, as pessoas em situação de rua apenas têm acesso ao sistema no atendimento emergencial, quando já estão com sintomas avançados.

Depois de um tempo em situação de rua, torna-se cada vez mais complexo reverter a situação, uma vez que aproximadamente 55% dos entrevistados não saíram das ruas desde que passaram a viver nelas. O retorno à família ou domicílio sem ampliação das capacidades de responder as demandas cotidianas geralmente é temporário. Um fato que contribui para isso é o desemprego persistente, além de não possuírem todos seus documentos pessoais e, conseqüentemente, não receberem qualquer benefício socioassistencial.

A população em situação de rua vivencia um cotidiano de forte insegurança alimentar e nutricional, já tendo experimentado a fome em seu estado mais violento. Cerca de 65% dos entrevistados afirmam já ter passado um dia inteiro sem comer. A oferta de alimentos hoje é realizada pelos restaurantes populares do poder público municipal e pela ação voluntária de grupos religiosos. Contudo, essa oferta ainda não dá conta da grande demanda, seja porque é insuficiente, ou porque os alimentos não possuem os valores nutricionais necessários. Vale ponderar que o acesso ao alimento também depende do lugar da cidade e das condições de mobilidade das pessoas em situação de rua. A concentração de equipamentos e das ações sociais nas áreas centrais faz com que boa parte dessa população tenha de se deslocar pelos bairros da cidade, muitas vezes a pé, em busca de alimentos. Trata-se, portanto, de uma verdadeira “romaria de famintos”, que recorrem aos equipamentos e serviços da assistência social todos os dias, atravessando a cidade em busca de alimentos.

Por fim, vale apontar que 47% da população em situação de rua do Recife é resultante de fluxo migratório, o que justifica a ne-

cessidade de análises ampliadas sobre fluxo e mobilidade na cidade e em sua região metropolitana. As vidas vividas nas ruas são determinadas por muitas barreiras de acesso, algumas das quais capazes de criar verdadeiras imobilidades socioespaciais. Isso é particularmente evidente quando a situação de rua vai se tornando crônica, fazendo da privação o normal. Isso esvai as possibilidades de vivências essenciais à uma humanização da cidade, como o acolhimento, a oferta de oportunidades e a autodeterminação.

A presença indesejável dos esfarrapados no espaço fragmentado

A presença desses corpos negros e esfarrapados é algo efetivamente intolerado por quem vive conformada e acriticamente o espaço urbano fragmentado. Para a maior parte dessas pessoas, vale muito menos as evidências e o que revelam as pesquisas científicas (como a do Censo Pop Rua Recife), do que as narrativas ancoradas em um populismo tacanho, piegas e aporofóbico. Conforme procuramos demonstrar, essas narrativas buscam explicar a existência de pessoas em situação de rua como fenômeno decorrente de escolhas individuais. Mesmo que sejam admitidos certos imperativos da condição social de origem, tais narrativas sugerem que a superação das ruas depende apenas e exclusivamente da decisão individual dessas pessoas.

Um dos mitos que ajudam a sustentar essas narrativas é a da dependência em relação às drogas. Conforme vimos, apesar de ser apontado como um fator para a ida às ruas, o uso abusivo e prejudicial de drogas tem contribuição quase inócua para a permanência das pessoas nessas condições. Contudo, a ideia de que a dependência e o vício são potencializados nas ruas encontra lastro especialmente entre os mais conservadores, levando-os a crer que a superação requer um ajuste moral do indivíduo e a interrupção imediata do uso. A partir desse viés moralizante, inúmeros grupos religiosos e de voluntariado, que procuram dar apoio às pessoas em situação de rua através de suas ações filantrópicas, acabam potencializando os estigmas e o sentimento de culpa de quem já está em situação de vulnerabilidade.

O estreitamento do universo convivencial, ocasionado pela vida entre-muros, inviabiliza a troca de saberes e a partilha de experiências, impactando negativamente na elaboração cognitiva do percebido e no exercício saudável da política (Santos, 2020). Por isso muitos são levados ao completo desconhecimento das razões de nossos problemas sociais e das formas mais efetivas e socialmente referenciadas de superá-los. Essas pessoas são presas fáceis das *fake news* e do populismo urbano que, como vimos, opera entre a necessidade de estabelecer uma “ameaça comum” e de dar concretude a uma suposta “vontade popular”.

Na elaboração da ameaça comum, o populismo urbano faz recurso a uma visão racista, amedrontada e conservadora sobre as pessoas em situação de rua, notadamente ligada ao nosso passado escravocrata. Trata-se de visão que nasce do medo frente as ações dos capoeiras, dos negros fugidios e supostamente ociosos, que se aquilombavam e causavam pavor nas elites. Também nasce do medo às maltas de capoeiras, que promoviam desordem e pequenas contravenções na cidade. Como se sabe, o Código Penal de 1890 (Decreto Nº 847, de 11 de outubro de 1890) proibiram as capoeiras e realizaram uma perseguição racista às manifestações da cultura e da religiosidade afro-brasileiras. Depois, já no século XX, com a Lei de Contravenções Penais (Decreto-Lei 3.688 de 1941) ficava proibida a chamada “vagabundagem”. Afirmava-se também ser proibido “entregar-se alguém habitualmente à ociosidade, sendo válido para o trabalho, sem ter renda que lhe assegure meios bastantes de subsistência, ou prover à própria subsistência mediante ocupação ilícita”. Em outras palavras, a visão ainda hoje corrente, e que vez ou outra insurge entre os menos críticos na elaboração social da ameaça comum, entende a situação de rua como um crime. Não surpreende, portanto, a busca pelo tratamento militarizado da questão.

Elaborada a ameaça, resta estabelecer a vontade popular. Nesse esforço, o populismo urbano parte de visão compartilhada inclusive entre as mentes mais críticas, segundo a qual as cidades brasileiras (em especial, o Recife) são densas de relações e territorialidades entrelaçadas. São também cidades profundamente desiguais, onde a informalidade e a transgressão, em vez de ocasionais

e transitórias, constituem a normalidade. Aqui, como em poucas cidades do mundo, os imperativos da mobilidade e acessibilidades urbanas se fazem mais evidentes. Também aqui, a necessidade de limpeza e do controle urbanos são ainda mais patentes. Pode-se dizer, portanto, que os consensos formulados em favor da mobilidade, da acessibilidade, da limpeza e do controle urbanos são usados, em certas ocasiões, na elaboração da vontade popular. Por isso, muitas das ações com vistas a lidar com o problema das pessoas em situação de rua envolvem sua simples remoção dos logradouros públicos pela ação discricionária da zeladoria urbana. Trata-se, pois, de ações higienistas, aos moldes do que era praticado em outros momentos da história, com o requinte do argumento técnico, em substituição ao moral. Remove-se as pessoas em situação de rua porque é preciso assegurar o direito de ir e vir, ou porque é proibido se apropriar dos espaços públicos, e não mais porque são criminosos e sujam a cidade.

Mais acima defendemos que a pandemia da COVID-19 correspondeu a um dos momentos da história nacional em que mais se difundiram narrativas populistas, especialmente aquelas em relação à cidade. Acrescentamos que essas narrativas estão em circulação ainda hoje, mesmo depois da crise pandêmica, encorajando ações higienistas como: a simples remoção de pessoas das ruas; o recolhimento de seus pertences, sem seu consentimento e sem avisá-los para onde está levando; o tratamento hostil e militarizado do trabalho informal desempenhado por essas pessoas; a proibição ou o constrangimento do trabalho socioassistencial e filantrópico; e a migração compulsória de uma cidade para outra. Essa é a forma com que a cidade fragmentada tem procurado lidar com esses esfarrapados.

Considerações finais

Dentro do que pode ser lido a partir das reflexões iniciais e dos dados do Censo Pop Rua Recife, destacamos mais uma vez a urgência e a necessidade de se construir mais trabalhos que busquem relacionar a atualidade de nossa urbanização e o lugar relegado às populações mais vulneráveis. Contudo, a realização de trabalhos

com essa natureza requer o rompimento com a lógica mais tradicional das pesquisas sociais, visando a escuta atenta das vidas vividas nas ruas, o que também nos obriga a renunciar nossos privilégios e atuar pela causa.

Reiteramos também o fato de que as pessoas em situação de rua do Recife são provenientes de contextos periféricos e de trajetórias intergeracionais de violação de direitos. Neste sentido, é sempre importante reafirmar que sociedades extremamente desiguais, como a brasileira, quase nunca são capazes de produzir condições de vida digna e partilhadas. Vislumbrar possibilidades de superação das ruas exige analisar este problema social no contexto de nossos problemas estruturais, e não como fenômeno recente, efeito de uma pandemia. A situação de rua é resultado e expressão de vivências sofridas, em um espaço urbano fragmentado, onde atua uma sociedade conservadora e racista.

Observando o caso do Recife, onde o processo de fragmentação do espaço se difundiu de tal maneira que o habitat entre-muros deixou de ser opção, passando a ser necessidade (Santos, 2020), podemos dizer que a ação de um populismo urbano nos moldes que descrevemos acima tem ocasionado o surgimento do que Haesbaert (2014, 2015) chamou de “contenção territorial”. Isto é, uma série de entraves e constrangimentos à mobilidade das pessoas no espaço. Os muros e os expedientes de restrição, essenciais à essa “biopolítica” da cidade, podem levar a uma espécie de imobilismo socioespacial, em que apenas aqueles que estão entre muros podem se locomover livremente no espaço. Os que estão sem lugar, ou para além dos muros, não tem escolhas, pois quando não estão em busca de sua sobrevivência, transformam-se em meros objetos da intervenção discricionária e higienista do Estado.

Referências bibliográficas

BOURDIEU, P. **Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. USP, Ed. 34, 2000.

CASTRO, Josué de. **Fatores de localização da cidade do Recife: um ensaio de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Imp. Nacional, 1948.

- _____. **Documentário do Nordeste**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1957.
- _____. **Ensaio de Geografia Humana**. 5.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1969.
- HAESBAERT, R. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de insegurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.
- HAESBAERT, R. Sobre as i-mobilidades do nosso tempo (e das nossas cidades). **Mercator**, 14 (4), p. 83-92, 2015.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 18.ed. São Paulo: Loyola, 2009.
- LEITÃO, L. Quando um muro separa e nenhuma ponte une. **Cadernos Metrôpole**, v. 13, p. 229-253, 2005.
- MIRANDA, H. S; ANDRADE, J. A; FERNANDES, R. A. U; SANTOS, O. A. A. **População em situação de rua em números: relatório técnico do Censo Pop Rua Recife**. Recife: UFRPE, 2023a
- MIRANDA, H. S; ANDRADE, J. A; FERNANDES, R. A. U; SANTOS, O. A. A. **Relatório Final: Censo da População em Situação de Rua da Cidade do Recife**. Recife: EDUFRPE, 2023b.
- NATALINO, M. **Nota técnica Nº 103: Estimativa da população em situação de rua no Brasil (2012-2022)**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023.
- PACTO NACIONAL PELO COMBATE ÀS DESIGUALDADES. **Um retrato das desigualdades no Brasil de hoje**. São Paulo: CEBRAP, 2023
- PRÉVÔT-SCHAPIRA, M. F. 2001. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Perfiles latino-americanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales**, 9 (19), p. 33-56, 2001.
- SANTOS, Otávio A. A. **A fragmentação do espaço no Recife**. Recife: Editora UFRPE, 2020.
- _____. Segmentação, segregação, fragmentação. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 23, p. 455-469, 2021
- SPOSITO, M. E. B. 2013. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A et al (Orgs.) **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto. p. 61-93.
- SWYNGEDOUW, E. A cidade pós-política. **Revista E-metropolis**, Rio de Janeiro, n. 08, p. 52-61, 2012.

Geografia física crítica e injustiça ambiental em territórios ibero-americanos

Coordenadores

Hugo Romero

Dirce Suertegaray

A Geografia Física Crítica pretende superar o reducionismo associado ao desenvolvimento em separado (dicotômico) da Geografia Física e Humana, devido a que não podem dar conta dos grandes desafios territoriais e ambientais que se verificam à escala regional e local na Península Ibérica e na América Latina. As ameaças naturais e as vulnerabilidades socioeconómicas explicam o aumento dos desastres socio naturais, as emergências climáticas e hídricas; e a degradação das paisagens naturais contribuem para a ocorrência de eventos extremos que causam milhares de vítimas e enormes perdas materiais, aumentando os níveis de segregação e pobreza no campo e nas cidades. A gentrificação climática e a privatização de todos os bens e serviços comuns oferecidos pela natureza à sociedade, assim como o extrativismo, continuam arrasando com os recursos naturais, matérias-primas e comunidades indígenas de territórios subordinados ao capital.

Conflictos socioambientales en Galicia. Movilizaciones ciudadanas contra los parques eólicos

Maricarmen Tapia-Gómez¹

Introducción

La investigación se sitúa en un área interdisciplinar que abarca de forma transversal temas diversos. Los impactos producidos por la intervención en el territorio, a través de procesos urbanizadores, de la instalación de infraestructuras o por el acceso a los recursos naturales, su uso y distribución, se convierten en conflictos cuando afectan de manera aguda a cuestiones ambientales y sociales (Walter, 2009). Se consideran “conflictos socioambientales” cuando en la disputa por el territorio participan las comunidades o colectivos y manifiestan su sentido de pertenencia de las características del lugar que defienden, apropiándolo (Leff, 2014).

Como plantea Coser (1982), estudiar los lugares donde se expresan situaciones críticas de conflicto permite vislumbrar soluciones de carácter más general. El análisis de los actuales conflictos socioambientales entraña una intersección de ámbitos y disciplinas que obliga a una mirada interdisciplinaria (Zimmerer; Basset, 2003). Hasta ahora, en España se han realizado estudios y algunas experiencias de sistematización de los conflictos socioambientales, asociados a cuestiones de derecho y justicia ambiental, pero en menor grado desde el análisis territorial y espacial de estos conflictos, en especial en Galicia, donde apenas se cuenta con este tipo de sistematización y abordaje.

Una de las transformaciones recientes en el territorio gallego se relaciona con instalación de infraestructuras de los

1 Universidade de Santiago de Compostela, España. - maricarmen.tapia@usc.es - ORCID [0000-0002-6554-3191](https://orcid.org/0000-0002-6554-3191)

denominados Parques eólicos. Estas infraestructuras forman parte de las acciones para la Transición Energética hacia energías renovables; no obstante, han despertado un extendido rechazo por los impactos negativos que implican. Se recogen los principales aspectos negativos que se alegan desde las plataformas ciudadanas, así como el rol que juega la regulación territorial en estas transformaciones. Se revisan los diversos impactos denunciados por las organizaciones sociales y territoriales, desde el enfoque de derechos. La movilización ciudadana contra la instalación de los parques eólicos tiene la particularidad de estar articulando a diversos tipos de organizaciones en un tejido reivindicativo que trasciende los límites propios de los municipios, comarcas y provincias y se articulan tanto a escala de Galicia, como con otras Comunidades Autónomas afectadas y con iniciativas a escala estatal en España.

Derechos humanos y territorio

El enfoque de derechos en el análisis espacial permite evaluar el ejercicio o vulneración de estos derechos en los territorios que se habitan. Los derechos humanos, como derechos incorporados en la Constitución de España, forman parte de la estructura regulatoria y las políticas públicas. Uno de los elementos relevantes del enfoque de derechos es el carácter universal, indivisible, interdependiente e interrelacionado de los derechos humanos y como tal deben revisarse su expresión en el territorio y el modelo de desarrollo. La Declaración y el Programa de Acción de Viena (ONU, 1993), señala respecto al desarrollo y los derechos humanos:

El desarrollo propicia el disfrute de todos los derechos humanos, pero la falta de desarrollo no puede invocarse como justificación para limitar los derechos humanos internacionalmente reconocidos. (...) El derecho al desarrollo debe realizarse de manera que satisfaga equitativamente las necesidades en materia de desarrollo y medio ambiente de las generaciones actuales y futuras (Declaración y el Programa de Acción de Viena, ONU, 1993).

Los Estados, como garantes de estos derechos, deben incorporar en todos sus niveles el enfoque de derechos en los instrumentos de regulación, entendiendo que el territorio es el escenario donde se ejercen los derechos humanos y que las condiciones de este escenario facilitan o no este ejercicio.

Los crecientes procesos de cambio de uso de suelo, a través de la intervención en el territorio que afectan a comunidades y espacios naturales, han generado algunos conflictos socio-ambientales asociados a distintos movimientos puntuales y agrupados en defensa de sus territorios (Lussault, 1995; Melé, 2013). El caso de los movimientos ciudadanos contra los Parques eólicos en Galicia, representa una muestra del tipo de transformaciones territoriales que se está realizando, con inversión pública y en el marco de la regulación existente.

Las transformaciones recientes en la estructura rural de Galicia por la instalación de grandes infraestructuras eólicas, deben ser entendidas en un contexto socioeconómico con efectos en el territorio tales como el envejecimiento de la población, la despoblación del rural, con el consecuente abandono del suelo agrícola, o su conversión a actividades de explotación forestal o la reestructuración de los sectores industrial, pesquero y agro-ganadero (Lois, 2004; Constenla, 2017). Estas condiciones tienen su origen histórico en la estructura de la propiedad de carácter feudal que se mantuvo hasta la modernidad. Ya a partir del siglo XVIII comienzan las fuertes olas migratorias, primero a América, y en el siglo XX Europa, en busca de mejores condiciones de vida. Lo que Beiras (1972) desarrolla en su obra “El atraso económico de Galicia” o que Pérez (2009) explica sobre los procesos de cambio de uso del territorio a partir de 1950 que han llevado a la destrucción de la naturaleza. En contraste, este territorio cuenta a su vez con valores singulares, propios de los sistemas naturales de Galicia y que se reconocen como un recurso fundamental para el desarrollo de las economías locales y la protección de sistemas naturales y biodiversidad con importantes áreas protegidas como Parques Naturales, Reservas de la Biosfera y zonas especiales de la Red Natura 2000, Áreas Marinas Protegidas y Patrimonio Cultural.

La sistematización de los impactos sociales y ambientales son dos componentes que no pueden ser separados (Basilio, 2017) y de hecho aparecen claramente ambas dimensiones de manera interrelacionada en las argumentaciones ciudadanas sobre los impactos negativos que representan estas grandes infraestructuras.

El cruce entre las variables de derechos humanos, medio ambiente y territorio se encuentran en los Principios marco sobre derechos humanos y medio ambiente (ONU, 2018) que plantea las principales obligaciones en materia de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente seguro, limpio, saludable y sostenible; en él se indica:

Los seres humanos son parte de la naturaleza y nuestros derechos humanos están interrelacionados con el entorno en que vivimos. Los daños ambientales interfieren en el disfrute de los derechos humanos y el ejercicio de esos derechos contribuye a proteger el medio ambiente y promover el desarrollo sostenible (ONU, 2018).

Dentro de los 16 principios que se describen, los dos primeros plantean la interdependencia de los derechos humanos y la protección del medioambiente, en donde el medioambiente es una necesidad para el pleno disfrute de los derechos a la salud, al nivel de vida adecuado, a la alimentación, agua y saneamiento, a la vivienda y la participación. Siempre considerando el derecho a la participación como parte fundamental para la protección del medio ambiente a través de la libertad de expresión y asociación, educación, derecho a la información y a los recursos efectivos². De esta manera, los Estados deben proteger frente a perjuicios en el medioambiente y adoptar medidas efectivas para garantizar la conservación y uso sostenible de los ecosistemas y la biodiversidad. Para ello deben impedirlos, reducirlos y prever reparaciones.

En la revisión de las argumentaciones ciudadanas no se

2 Sobre este derecho ver Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, hecho en Aarhus (Dinamarca), el 25 de junio de 1998. Ratificado en España en 2004 y publicado BOE 2005.

encuentran claramente explícitos los derechos vulnerados en estos procesos, ateniéndose principalmente a sostener los argumentos dentro del propio marco regulatorio sectorial. Junto con las movilizaciones para amplificar el conflicto y generar conciencia, se llevan a cabo otras acciones, de carácter administrativas y judiciales, cuya argumentación se sostiene en la exigencia del cumplimiento de la legislación y de las directrices de la Unión Europea, tal como se observa tanto en las alegaciones en el período de presentación pública de los proyectos como en causas de incumplimiento legal alegadas ante el Tribunal Superior de Justicia de Galicia.

Las acciones de difusión del conflicto, así como de su judicialización, no queda ceñida, a la exigencia de cumplimiento de la normativa existente. También se pone en cuestión el modelo de desarrollo, asociado a la producción y consumo de energía, sobre el que se alega que debiera estar basado, por una parte, en la sostenibilidad económica, social y ambiental y, por otra, en la redistribución del uso del recurso a través de una generación distribuida de pequeña escala, como se explica más adelante.

Una de las variables interesantes para detenerse a analizar desde el enfoque de derechos se relaciona con la definición de utilidad pública. Esta utilidad pública justificaría la inversión pública; sin embargo, desde los movimientos ciudadanos se plantea que se trata de grandes beneficios para las grandes empresas energéticas, que además privatizan un recurso propio de los territorios y generan efectos negativos tanto en el territorio (ambientales, paisajísticos), como en los tejidos socioeconómicos locales, poniendo en cuestión la legitimidad de la utilidad pública o interés público superior de estos proyectos.

Otro aspecto relevante se relaciona con colisión entre intereses privados (empresas eléctricas privadas) y la consecución de intereses públicos. Los proyectos de energía eólica se basan en resolver una necesidad de consumo de energía para la población y en el marco de una transición energética que permita contar con energías renovables y menos contaminantes. Bajo estas premisas se realizan políticas de regulación e inversión pública tanto a escala de la Unión Europea, como a escala estatal en España o dentro de los presupuestos propios de la comunidad autónoma de

Galicia. A pesar de estos principios, los efectos negativos de los proyectos afectan a territorios y comunidades concretas, lo que permitiría un cuestionamiento relevante de la función pública efectiva de estos proyectos. En esta línea, en la resolución de alegaciones a los proyectos eólicos, recientes acuerdos del Tribunal Superior de Justicia de Galicia han determinado la prevalencia de la conservación y protección de áreas naturales³ y patrimonio cultural, así como los derechos de las personas que se ven afectadas directamente.

Galicia en los mapas de conflictos

La presencia de conflictos en Galicia no cuenta con especial relevancia al revisar catálogos realizados a escala estatal. El informe *Banderas Negras (2023)* de la Asociación Ecologistas en Acción recoge las principales afecciones por contaminación o mala gestión del litoral en España, de Galicia, recoge 6 casos, no asociados a las energías eólicas. El Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona realiza el Atlas de Justicia Ambiental. Este Atlas cuenta con más de 3.698 casos de conflictos socioambientales en distintas partes del mundo.

Según este Atlas, España cuenta 145 casos, de cuales solo 4 están localizados en Galicia⁴. De ellos el más conocido, y que ha tenido mayor repercusión social y mediática por su extendido impacto, es el caso, del año 2002, del derrame de petróleo en la costa gallega del petrolero *Prestige*. Movilizó a miles de personas en la limpieza de playas y rescate de avifauna contaminada; no obstante, no hubo responsabilidades políticas involucradas en el desastre. Los otros tres conflictos corresponden a Exploración y/o extracción de minerales de tierras raras, en Monte Galiñeiro (2022), Acuicultura y pesca y Derechos y prestaciones de acceso al agua por expansión de la acuicultura intensiva (2015) y Extracción de minerales y materiales de construcción, Mina Coccoesto (2011).

3 Principio descrito en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

4 Este Atlas está en permanente construcción, Disponible en <https://ejatlas.org/> Acceso en 13 feb 2024.

En Galicia diversos autores han reflejado parte de los desafíos ambientales: cuestiones relacionadas con la contaminación del agua (Bermejo, 2002), contaminación de la industria de papel (Doldán y Chas, 2001), pérdida del bosque por nuevas especies, abandono e incendios (Guitián, 2002; Pazos et al, 2018). Específicamente sobre el área costera, conflictos relacionados con puertos, vertidos y zonas industriales (Ecologistas en Acción, 2023). Sumados a estos se plantean nuevos conflictos asociados a la soberanía alimentaria, gestión de residuos, sustentabilidad de la actividad pesquera, así como la amenaza de los sistemas naturales por las construcciones y urbanizaciones masivas o terrenos ganados al mar (Hermida; Duro, 2015). Todas estas problemáticas cuentan con colectivos organizados contra los efectos adversos de la actividad minera, de procesos de urbanización y actuación urbanística, implantaciones energéticas o conflictividad asociada a los Montes Vecinales en Man Común⁵, así como una gran cantidad de asociaciones para la protección de áreas naturales y patrimoniales, bosques y biodiversidad. Si bien existen estudios sobre conflictos específicos, no se han encontrado otros trabajos de sistematización que permitan incorporar la diversidad de conflictos socio ambientales con el fin de realizar un análisis conjunto e integrado.

Organización ciudadana y creación de redes

La proliferación de proyectos de parques eólicos y plantas fotovoltaicas en España ha llevado a la movilización de distintos territorios, agrupando a las entidades existentes de distintas naturalezas y creando nuevas. Lo que partió siendo acciones reivindicativas puntuales y locales, se han ido agrupando a través de iniciativas comunes y numerosas plataformas que a su vez reúnen a distintas organizaciones sociales, culturales y ambientales. La similitud de los impactos negativos, así como la complejidad de enfrentarse a los proyectos que existen en cada zona, ha facilitado la necesidad de trabajar en forma conjunta.

5 Son terrenos de propiedad comunitaria. La cuarta parte del territorio gallego, más de 700.000 hectáreas, corresponde a monte vecinal en Man Común, gestionado por 2800 comunidades de montes.

A escala estatal se encuentran múltiples iniciativas bajo el lema “Renovables sí, pero no así” presente en las 17 comunidades Autónomas de España. Estando de acuerdo con la necesaria incorporación de las energías renovables (eólicas y fotovoltaicas), se reivindica que estas no debieran implantarse con el modelo de instalación de grandes plantas de electricidad, con diversos efectos negativos en los territorios, su biodiversidad y comunidades locales.

Uno de los espacios aglutinadores a escala Estatal es la Alianza Energía y Territorio (ALIENTE), que surge con el manifiesto “Por una transición energética a las renovables que garantice la conservación de la biodiversidad”, de febrero 2021⁶. En él se aboga por la conservación de la biodiversidad, el paisaje y por el desarrollo de un modelo energético distribuido y justo. Inicialmente firmado por 274 científicos y científicas y el apoyo de 80 entidades, contó con una rápida adhesión de entidades. Una muestra de ello es que convocatoria nacional de la manifestación contra la construcción masiva de parques eólicos y fotovoltaicos en Madrid, de octubre del mismo año, contó con más de 18.000 personas, entre ellas 180 entidades que se sumaron a la iniciativa.

Figura 1 - Manifestación en Madrid, en 2021, convocada por Plataforma ALIENTE.



Fuente: Santi Vaquero en Flirck <https://flic.kr/s/aHsmX2S3on>

El Manifiesto de ALIENTE (2021) explica que la transición energética, basada en las infraestructuras de energía renovable,

⁶ Disponible en <https://aliente.org/manifiesto> Acceso en 13 feb 2024.

debe considerar todos los impactos y limitaciones de estas fuentes, así como un necesario compromiso con políticas de ahorro en el consumo. Dados los efectos negativos de las infraestructuras de energía renovable de gran escala y centralizadas como los Parques eólicos y las grandes industrias fotovoltaicas, propone como alternativa la generación distribuida y de pequeñas centrales. Propone 13 medidas, entre ellas la aprobación de un Plan de áreas de exclusión, que prohíba la construcción de instalaciones de energía renovable a gran escala en espacios protegidos, de reserva o de interés paisajístico y natural, y la paralización temporal de nuevas industrias eólicas y fotovoltaicas hasta que se diseñe el Plan de áreas de exclusión. También piden la ampliación de la Red Natura 2000 y mejoras regulatorias de acuerdo a las exigencias de la Estrategia de la Biodiversidad 2020- 2030 de la Unión Europea, así como la aplicación efectiva de diversa normativa europea y estatal para la conservación de la biodiversidad y protección de especies amenazadas.

Sobre la regulación específica de las energías renovables, piden la elaboración de planes eólicos y fotovoltaicos en el nivel autonómico, así como la independencia de las empresas promotoras de la realización de los estudios de impacto ambiental y de la vigilancia posoperacional. Finalmente, demandan establecer medidas para evitar el fraccionamiento ilegal de los proyectos que es una práctica habitual para evitar las evaluaciones ambientales, así como para evitar la evaluación del impacto global del proyecto.

A partir de este primer manifiesto se han incorporado nuevas demandas como la de contar con mayores facilidades para la creación de comunidades energéticas, o ayudas para el autoconsumo energético, asociadas a las personas que se encuentran en situación de pobreza energética.⁷

En Galicia, por su parte, se encuentra más de un centenar de colectivos organizados a partir de plataformas específicas de defensa de territorios amenazados o que sufren los impactos de la instalación de parques eólicos. Además de las distintas estrategias de movilización ciudadana conjunta como marchas,

⁷ 15 propuestas para un desarrollo de las renovables compatible con la gente y el planeta en un escenario de emergencia climática. Comunicado de 11 de julio 2023

caminatas y concentraciones, se ha participado de manera masiva en alegaciones específicas durante el período de información pública del impacto ambiental, de las autorizaciones previas y de la construcción de los proyectos de parques eólicos, así como de los proyectos y modificaciones normativas que permiten su implantación, tales como proyectos de construcción de nuevos caminos; líneas aéreas de transporte de energía; cambios en los cursos de agua con consecuentes afectaciones de fuentes para sociales y pozos o movimientos de tierra.

Uno de los aspectos interesantes de observar y que ha permitido difundir el impacto de las infraestructuras eólicas, se relaciona con la difusión de mapas y vídeos previsualizando el impacto de los aerogeneradores. Desde la Asociación Rural Contemporánea⁸ se han realizado 16 recorridos virtuales en distintos parques eólicos que permiten prefigurar el impacto visual y paisajístico (Figura 2).

Figura 2 - Imagen de video 3D que muestra impacto visual y paisajístico de los autotransformadores.



Fuente: Asociación Rural Contemporánea. Disponible en https://youtu.be/e6_9i7wVA0U?feature=shared Acceso en 13 feb 2024.

Agrupando a estas plataformas y colectivos gallegos, se encuentra la Coordinadora “Eólica, Así Non” formada por 178

⁸ Asociación cultural de ámbito estatal (España). Fundada en 2009 Disponible en <https://ruralc.wordpress.com/> Acceso en 13 feb 2024.

colectivos gallegos⁹, que desde el año 2021 está convocando a manifestaciones masivas distribuidas en Galicia. Su manifiesto “Temos Alternativa! Enerxía Xusta e Sustentábel, Enerxía por e para o pobo” (2022) plantea nueve principios de un modelo energético justo y sustentable.

Este manifiesto tiene interés en la medida que profundiza respecto al Manifiesto ALIENTE (2021), en los principios para una alternativa de energía basada en la protección la naturaleza y la biodiversidad, así como la preservación de los caladeros de pesca y corredores ecológicos. También se entiende el modelo energético justo y sustentable asociado al cuidado y valoración del patrimonio cultural, así como el derecho a la soberanía y seguridad. En este modelo prima el ahorro y eficiencia energética, así como la soberanía para decidir sobre los propios recursos, basado en un modelo de generación distribuida y autoconsumo, “en el que tanto el pueblo como las administraciones públicas tengan derecho a participar en la gestión directa de la demanda y generación de energía eléctrica”.

Para conseguir los anteriores objetivos se plantea que es necesario diseñar una nueva planificación eólica y energética con fines socioambientales que garantice el proceso de transición ecológica y la participación pública. Finalmente, se apela al principio de precaución para la preservación de la salud pública. El modelo energético alternativo debe preservar la calidad de vida y salud pública de las poblaciones afectadas y también evitar la despoblación del rural gallego.

Impacto socioambiental de los parques eólicos en Galicia

Los conflictos de la implantación de los parques eólicos surgen directamente de las características propias de captación de la energía, que, a diferencia de las energías convencionales, los sistemas renovables utilizan recursos dispersos (Prados, Baraja et al, 2012). La escala de la intervención está determinada tanto por

⁹ Número de entidades que firmaron la convocatoria a Concentración 23 de marzo 2022.

la extensión de los parques eólicos como por la infraestructura necesaria para su instalación, asociada a la creación de nuevas vías de comunicación terrestre para su instalación, así como a las líneas de alta tensión y subestaciones transformadoras para el transporte de la energía. A lo anterior, se suma que los recientes proyectos de implantación de aerogeneradores tienen un impacto mayor por el efecto sumado de los ya existentes y las dimensiones de los aerogeneradores, de 200 metros de altura, y sus aspas, que alcanzan un diámetro de 150 metros. Todo ello conlleva impactos y modificaciones territoriales y, consecuentemente, impacto paisajístico.

En España, el objetivo para 2050 es obtener el 100 % de su energía a partir de fuentes renovables basadas en la electricidad (Miteco, 2020). En el Perfil Ambiental 2022 de España (Miteco, 2023) no se mencionan los conflictos, demandas o impactos socioambientales asociados a la implementación de los parques eólicos. Según el mismo informe, en 2022 la producción renovable había alcanzado el 42,2 % de la generación eléctrica, con la eólica como la principal fuente de generación eléctrica con 23,3 % del total de la producción. Se hace referencia a los datos de la RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (2023), la que por su parte señala el liderazgo de España en potencia renovable instalada, con el segundo lugar después de Alemania. Es el séptimo país en cobertura con energía eólica y el tercero en solar, calculadas ambas sobre el total de la producción de energía eléctrica. En su web, la Red Eléctrica Española¹⁰, indica que:

La (energía) eólica es ya la tecnología protagonista en la estructura de potencia instalada de cinco comunidades autónomas, empezando con Castilla y León donde representa el 50,4 %, en Aragón con un 46,2 %, Navarra con 42,7 %, Castilla-La Mancha con 38,5 % y en Galicia con 35,5 %. Estas comunidades concentran el 72,0 % de toda la potencia instalada eólica nacional (Red Eléctrica Española, 2023).

Galicia en la actualidad cuenta con 180 parques eólicos¹¹ y 4

¹⁰ Disponible en <https://www.sistemaelectrico-ree.es/informe-de-energias-renovables/viento/potencia-instalada-viento> Acceso en 13 feb 2024.

¹¹ Impacto económico y social del sector eólico en Galicia 2020. Asociación Eólica de Galicia.

018 aerogeneradores¹², a lo que se suma la aprobación en enero 2023 de la Declaración de Impacto Ambiental de otros 75 Parques eólicos¹³.

Denuncias y reivindicaciones ciudadanas

Las reivindicaciones ciudadanas demandan detener los proyectos de nuevos parques eólicos dados los diversos impactos negativos que generan en la población local, el patrimonio cultural y el medioambiente. A partir de las declaraciones públicas, manifiestos y entrevistas se sintetizan según el sujeto del impacto.

Impactos sobre la población local

Las organizaciones ciudadanas muestran su preocupación por el espolio de los recursos locales para beneficio de grandes empresas, sin atender a los problemas socioeconómicos actuales de Galicia.

Se argumenta que la construcción de parques eólicos no genera empleo local, dado que requiere de empresas especializadas, que son subcontratadas por las grandes compañías eléctricas. Por tanto, es una sustitución de actividades económicas que hoy sí generan empleo en la zona (agrícola, ganadera, forestal y turismo de naturaleza)

Afectaciones por la contaminación acústica y lumínica de las infraestructuras que, según la legislación actual, permite su localización a 500 m de los núcleos de población y a menor distancia si se trata de viviendas aisladas. Dadas las condiciones de dispersión territorial de las poblaciones en Galicia, estas limitaciones podrían afectar a una gran extensión de territorio habitado.

12 Orden de 29 de diciembre de 2022 por la que se regulan los criterios de repartición y se establecen las bases reguladoras y la convocatoria de subvenciones de la línea en concurrencia no competitiva y de la línea en concurrencia competitiva del Fondo de Compensación Ambiental para el año 2023. DOG Núm 19 27 de enero 2023. Disponible en <https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2023/20230127/AnuncioV0654-100123-0001-es.html> Acceso en 20 feb 2024.

13 Nota de prensa La Voz de Galicia, 27 abril 2023. Disponible en: <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/economia/2023/04/26/xunta-autoriza-75-parques-eolicos-deberan-estar-listos-dos-anos/00031682520676898449185.htm> Acceso en 20 feb 2024.

También se les atribuye el impacto en la pérdida de valor de mercado de viviendas y propiedades inmediatas a los parques, que no están asociadas a una compensación económica integral, basándose en las escasas compensaciones exclusivamente a las personas propietarias de los terrenos donde se realizan las instalaciones, pero no así en las comunidades que se ven afectadas por los impactos negativos.

Todos estos efectos negativos se ven como impactos que agravan la situación de despoblación de una parte importante del territorio de España, y de Galicia en este caso, que aceleraría la pérdida de población en los lugares donde se implanten los parques eólicos.

Impacto sobre el patrimonio cultural y arqueológico

La localización de los macro parques eólicos afecta también al patrimonio arqueológico y cultural, dada la estrecha relación entre los montes y las culturas de la época neolítica, viéndose afectadas áreas en donde existe actualmente enterramientos megalíticos (Dólmenes y mámoas). Por otra parte, estos montes representan lugares significativos que, por sus características, los convirtieron en lugares especiales para localizar las necrópolis o asentamientos humanos como los Castros, existiendo gran cantidad de patrimonio arqueológico en ellos (Martínez, 2021). Otro elemento alegado es la descontextualización del patrimonio arqueológico respecto al impacto de estas infraestructuras.

Impacto en el medioambiente

La construcción y mantenimiento de los parques eólicos requiere de nuevas pistas y desmontes necesarios para transportar las torres y aspas hasta las cumbres. La cimentación de las bases de cada uno de los aerogeneradores ocupa un círculo de 28 m de diámetro, lo que, tratándose de las cumbres de los montes, afectaría a fuentes y ríos en ecosistemas que alimentan los acuíferos y, a su vez, permiten los ecosistemas de brañas que retienen el CO₂ (Martínez, 2021). Por otra parte, se afectaría a los ecosistemas con la fragmentación de hábitats y sistemas naturales para las especies terrestres, además del impacto de los eólicos en la mortalidad de aves migratorias.

Una de las principales afectaciones observadas es la cercanía o la implantación de proyectos dentro de la Red Natura 2000, exigiendo el cumplimiento del artículo 46 de la ley 42/2007 del patrimonio natural y biodiversidad establece la necesidad de conectividad de la Red, siendo necesaria la mantención o restauración de las funciones ecológicas como medio para conservar la biodiversidad.

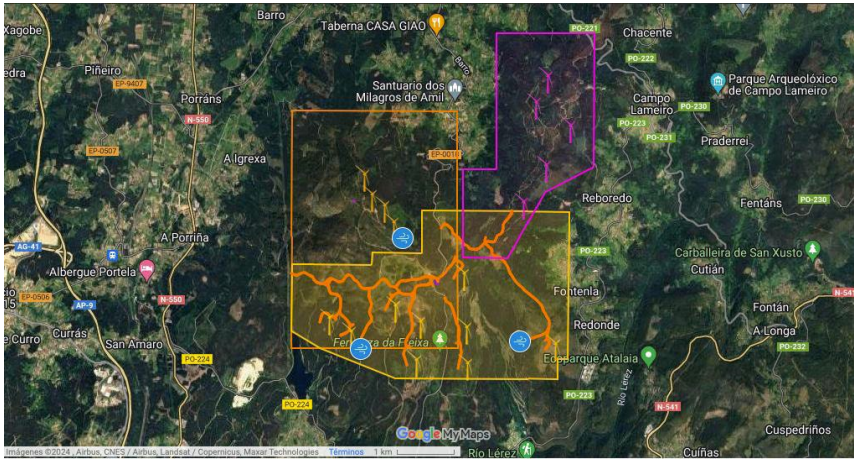
También se cuestiona la sustentabilidad económica real de los proyectos eólicos, considerando por una parte los impactos negativos ambientales, sociales y económicos son locales. Por otra parte, dada la duración de estos parques en términos de vida útil, se cuestiona qué sucederá con estos espacios una vez obsoletos los aerogeneradores, así como dónde y cómo se gestionarán los residuos de estas estructuras de grandes dimensiones.

Como ya se ha descrito, también realiza una crítica al modelo de consumo energético actual, respecto al que las políticas públicas debieran no solo buscar el aumento de la producción energética, sino de una planificación y política adecuadas que permitan la reducción del consumo de energía. Como modelo de producción y distribución, se propone la creación de pequeñas centrales eólicas, hidroeléctricas y solares que permitan con menor impacto satisfacer las necesidades de las comunidades, a la vez que aumentar la autonomía de las comunidades locales respecto a sus suministros. Esto se enlaza con la exigencia del mantenimiento o creación de centrales públicas de carácter comunitario o municipal, que ya existen en algunas regiones del país.

El caso de Parque Eólico Acibal

Un caso que permite ilustrar los contenidos y estrategias desarrolladas por los colectivos ciudadanos es la movilización en contra de los parques eólicos situados en los términos municipales de Barro, Campo Lameiro y Moraña, en la provincia de Pontevedra. Se trata de 3 proyectos de parques eólicos: Acibal; Anduriña y Zudreiro que sumarían la instalación de 18 aerogeneradores de 200 m de altura cada uno y con un área de ocupación de más de 3 000 hectáreas (Figura 3).

Figura 3 - Los tres polígonos de los Parque Eólicos Acibal; Anduriña y Zudreiro.



Fuente: Cartografía a partir de Google realizada por “Amil SEN eólicos” Parque eólico Acibal en color naranja.

Este caso fue conocido en la opinión pública a partir de la convocatoria para firmar el “Manifiesto contra el expolio de los montes de Galicia y sus bienes”, impulsado por movimiento vecinal en defensa de Amil, “Amil SEN Eólicos”, que es una de las aldeas que queda entre estos polígonos, y el Colectivo por la defensa del patrimonio A Forneiriñal. Fue presentado públicamente el 28 de octubre de 2023. Contó con la firma de 1 450 asociaciones ecologistas y socioculturales, colectivos y personas, entre ellas referentes de diferentes ámbitos de la arqueología, las artes, el patrimonio o la biología y figuras públicas como el escritor Manuel Rivas. El manifiesto, si bien tiene su origen en la intervención que afectaría una zona en específica, con alto patrimonio natural, cultural y paisajístico, por su explicación del problema y su demanda trasciende lo local. Cuestiona los instrumentos regulatorios existentes en términos de la prevalencia del bien común y propone otra forma de redistribución tanto de las decisiones en el territorio como de los beneficios que se generan a partir de los recursos presentes en él.

“...Sin embargo, en los últimos años y en aras de la modernidad, la energía verde y el progreso, se ha legislado constantemente en favor de dar prioridad a la supuesta utilidad pública y a

las iniciativas empresariales, olvidando sistemáticamente la protección del patrimonio natural, cultural y paisajístico. Esta tendencia es clara en los textos de las leyes 5/2017, de 19 de octubre, que declara la utilidad pública de los parques eólicos, y en la Ley 9/2021, del 25 de febrero, de simplificación administrativa y apoyo a la reactivación económica de Galicia” (Manifiesto Acibal, 2023)¹⁴.

El manifiesto solicita la paralización de las obras en el Monte Acibal, la revisión de los proyectos macroeólicos en zonas biológicas, mejorando los instrumentos de evaluación ambiental y replanteando el modelo de desarrollo económico en Galicia, el respeto a la soberanía de los municipios que se oponen a la instalación de estas infraestructuras, un mayor compromiso de la administración en la valorización del patrimonio, así como la necesidad de conservación de los espacios naturales para garantizar la biodiversidad.

El Manifiesto forma parte de las acciones ciudadanas, entre las cuales también se realizaron acciones judiciales en el Tribunal Superior de Justicia de Galicia. La Asociación Ecoloxistas en Acción Galiza solicitó suspender la ejecución de la resolución de la Dirección Xeral de Planificación Enerxética e Recursos Naturais del 29 de marzo del 2022, que le otorgó a la sociedad mercantil Norvento, SL. las autorizaciones administrativas previas y de construcción de las instalaciones del parque eólico Acibal. Argumentando que las actuaciones previstas en el proyecto producirán daños medioambientales en hábitats de interés comunitario y de especies catalogadas, así como a los hallazgos arqueológicos del Monte Acibal.

El 16 de octubre de 2023 el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia¹⁵ acordó acoger la pretensión de la Asociación Ecoloxistas en Acción Galiza y suspender, sin caución, la ejecución del parque eólico Acibal. Respecto a los intereses que se contraponen, la sala

14 Ver manifiesto completo en la web de la asociación. Disponible en: <https://amilseneolicos.org/manifiesto-acibal/es> Acceso en 21 feb 2024.

15 Ver el Auto en web del Poder Judicial de España del 16 de octubre 2023. Disponible en <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Noticias-Judiciales/El-TSXG-suspende-de-forma-cautelar-la-ejecucion-del-parque-eolico-del-monte-Acibal--Pontevedra-> Acceso en 21 feb2024.

concluyó que los intereses prevalentes son los que defiende la asociación ecologista “sin olvidar el de los vecinos que podrían ver expropiadas sus propiedades para ejecutar el parque eólico”.

Si bien el caso que se describe es un caso de relativo éxito para las demandas ciudadanas, cabe destacar que gran parte de los proyectos siguen implantándose a gran velocidad en Galicia, lo cual es relevante en el momento de entender el conflicto desde la asimetría real de la ciudadanía y de los municipios locales para hacer frente a esta dinámica de transformación.

Consideraciones finales

El estudio de los movimientos contra los parques eólicos en Galicia permite recoger experiencias de las demandas ciudadanas en las que se van madurando argumentaciones en la valoración y defensa del territorio. Las reivindicaciones ciudadanas traspasan espacialmente su problemática y demanda local para insertarse en un territorio mayor espacial y políticamente. Es relevante cómo se adopta la comprensión del territorio como un continuo de interrelaciones, en las que las afectaciones son mayores a las definidas por las áreas de intervención. Por otra parte, se trabaja en propuestas de modelos alternativos de producción y redistribución tanto del recurso como del poder de decisiones, así como con la premisa y preocupación de modelos de decrecimiento, como modelo posible en Galicia (Doldán, 2013).

El conocimiento de los impactos negativos de los macro parques eólicos puede contribuir a mejorar las políticas públicas para la conservación de los espacios naturales, en el contexto de la pérdida creciente de biodiversidad, la degradación de los ecosistemas y los cambios asociados a la crisis ambiental y energética. Según alegan las comunidades, los instrumentos de planificación urbana, rural, de conservación de los espacios naturales, así como del paisaje cultural, no han sido herramientas suficientes para resolver los problemas de impacto de estas infraestructuras energéticas. Se denuncian abusos en los mecanismos de evaluación ambiental, que se realiza a cada parque por separado siendo que están localizados en forma continua o inmediatos. Se presentan casos de

fragmentación de los parques con el fin de eludir los requisitos de evaluación ambiental. La fragmentación de los proyectos también afecta a la defensa de los territorios locales dado que se aumentan y complejizan las acciones administrativas.

La vulnerabilidad que sienten las comunidades respecto a su capacidad de ser defendidos o ser atendidas sus preocupaciones es parte de la argumentación relevante que cuestiona el rol de las administraciones, así como de los instrumentos regulatorios que permiten la implantación de este tipo de proyectos. De esta manera se enmarcan en la definición de que los conflictos ambientales tienen su centro en el acceso, manejo y distribución de los recursos naturales y servicios ambientales (González de Molina; Soto; Garrido, 2016).

Otro de los aspectos relevantes del análisis espacial de los conflictos se refiere a la localización de los proyectos de infraestructura energética. En términos generales se puede plantear que el impacto negativo de estas infraestructuras dependerá de su emplazamiento inmediato o cercano a áreas sensibles, ya sean por presencia de asentamientos humanos o territorios importantes para el mantenimiento de los sistemas naturales y la biodiversidad. No obstante, el problema de la localización no se soluciona a través de una relocalización, dado que de una u otra manera el crecimiento de estas macro infraestructuras estará siempre ligado a sus efectos negativos. De esta manera, no se trata tan solo de una cuestión de localización no compatible con asentamientos humanos y protección del medio ambiente, sino que se trata del modelo de extracción, que como ya se dicho se ve agudizado por su dispersión en el territorio y su gran escala respecto a los sistemas sociales y ambientales presentes.

Existen distintos campos que quedan abiertos, como por ejemplo un análisis de los agentes involucrados. En el momento de analizar los agentes involucrados en el conflicto, en especial cuando se quiere atender a todo el territorio de Galicia, se tienen diversas dificultades con la individualización de los agentes privados de las empresas eólicas, dada la dispersión de la información, así por los cambios que suceden en las propias vidas de las empresas involucradas, a través de diversas

compras, agrupaciones y reorganizaciones que requerirían una documentación específica durante un largo periodo de tiempo. En esta misma línea, las relaciones entre quienes conforman la dirección de las distintas empresas involucradas. Por otra parte, se podría también indagar sobre la rentabilidad a corto y largo plazo, asociado a las operaciones financieras y las ayudas públicas provenientes de la Unión Europea y específica de los presupuestos estatales y autonómicos.

Finalmente, las características comunes a los movimientos ciudadanos en contra de la instalación de parque se eólicos, puede sintetizarse en:

En primer lugar, las organizaciones ciudadanas denuncian de manera integrada diversos impactos sociales, económicos y ambientales. Estos impactos son relevantes para el análisis y evaluación de política pública de Transición Energética.

En segundo lugar, este movimiento si bien surge desde reivindicaciones locales, en un territorio específico que se ve amenazado por los parques eólicos, se va articulando en distintas escalas territoriales sumando a otros colectivos afectados, agrupa distintos municipios, reúne a organizaciones en las comarcas, provincias e incluso a nivel estatal. Del mismo modo, las alegaciones y estrategias exitosas sirven de ejemplo para otras comunidades afectadas.

En tercer lugar, desde el enfoque de derechos, la movilización contra los parques eólicos no se produce sobre situaciones abstractas, sino que sobre derechos que se perciben vulnerados como el derecho a la participación e información, derecho a un medio ambiente sano, derecho al patrimonio, derecho a participar de la riqueza de los recursos locales.

La percepción del impacto, o el riesgo de este, tiene causas y motivos suficientemente intensos como para impulsar a las personas a organizarse y exigir la defensa de sus territorios y formas de vida. Es amplio en el sentido de convocar a organizaciones de distinta naturaleza (sociales, culturales y ambientalistas) así como extendido territorialmente, en términos de que funciona a través de distintos grupos y plataformas localizados en lugares concretos pero que se articulan en distintas escalas en el territorio.

En cuarto lugar, las propuestas ciudadanas de alternativas al modelo de generación y distribución de energía para la transición energética tienen especial interés, sintetizadas en la frase “Así no”. Refiere a que sí a la instalación de energías renovables, pero no con las consecuencias negativas para el medio ambiente y las comunidades. Como alternativa al modelo de macro infraestructuras, de carácter privado, se propone una política pública enfocada en la reducción del consumo y en un modelo de generación y distribución de pequeña escala, a través de comunidades energéticas o de gestión municipal.

Referencias bibliográficas

ALIANZA ENERGÍA y TERRITORIO. **Manifiesto Por una transición energética a las renovables que garantice la conservación de la biodiversidade**, febrero 2021. Disponible en <https://aliente.org/manifiesto> Acceso en 13 feb 2024.

BASILIO; J. **Notas sobre el desarrollo del concepto de conflicto ambiental ontológico**. Revista catalana de Dret ambiental vol. VIII núm. 1. p. 1 – 30, 2017.

BEIRAS, X.M. **O atraso económico de Galicia**. Vigo: Editorial Galáxia, 1972.

BERMEJO; P. **La contaminación en Galicia**. Sémata: Ciencias sociais e humanidades, Nº 13 (Ejemplar dedicado a: *História ecológica de Galicia* / coord. por Luis Guitián Rivera, Augusto Pérez Alberti), págs. 167-250, 2002.

CONSTENLA, X. **O espazo en primeiro lugar. A teoría do colapso territorial en Galiza**. Tesis doctoral. Universidad de Santiago de Compostela, 2017.

COSER, L. A. **Les fonctions du conflit social**. Paris: Presses universitaires de France, 1982.

DOLDÁN, X. R. Y CHAS, M^a. L. **La contaminación de la industria de pasta-papel en Galicia: un análisis de flujos de materiales y energía**. Estudios de Economía Aplicada, vol. 18, núm. 2, agosto, p. 143-158 Asociación Internacional de Economía Aplicada. Valladolid, 2001.

DOLDÁN, X.R. (ed.) **Guía para o descenso enerxético**. Santiago de Compostela: Asociación Véspera de Nada, 2013.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN. **Informe Bandera Negras 2023**. Madrid: Ecologista en Acción, 2023. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/294326/informe-banderas-negras-2023/> Acceso en 20 feb 2024.

GUITIÁN, L. **La destrucción histórica del bosque en Galicia**. Sémata: Ciencias sociais e humanidades, Nº 13 (Ejemplar dedicado a: *Historia ecológica de Galicia* / coord. por Luis Guitián Rivera, Augusto Pérez Alberti), págs. 105-166, 2002

HERMIDA, Xoan; DURO, Xan (Coord.) **Ecología política. Olladas desde Galicia**. Santiago de Compostela: Sacauntos, 2015.

LEFF, E. **Racionalidad Ambiental. La reapropiación social de la naturaleza**. Buenos Aires: Siglo XXI, 2004.

LOIS, R. C. **Estructura territorial de Galicia**, en Rodríguez, R. (Dir.): Os concellos galegos para o século XXI. Análise dunha reestructuración do territorio e o goberno local. IDEGA-Universidade de Santiago. Santiago de Compostela, 2004.

LUSSAULT, M. **L'objet environnemental dans l'action territoriale**. Montagnes Méditerranéennes, n° 1, Les conflits environnementaux, 1995.

MARTÍNEZ, F. **Energía eólica e depredación do territorio**. Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales Vol.4 núm. 20 Urbanización y crisis ambiental. A Coruña: Crítica Urbana, septiembre 2021.

MELÉ, P. (Ed.). **Conflits de proximité et dynamiques urbaines**. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013.

MITECO **Perfil Ambiental de España 2022**. Madrid: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2023.

MITECO **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021 – 2030**. Madrid: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2020. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/images/es/pniec_completo_tcm30-508410.pdf Acceso en 13 feb 2024.

GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel; SOTO, David; GARRIDO, Francisco. **Los conflictos ambientales como conflictos sociales. Una mirada desde la ecología política y la historia**. Ecología Política. 50. 31-38, 2016.

ONU **Declaración y el Programa de Acción de Viena**. Organización de Naciones Unidas, 1993.

ONU **Principios marco sobre los derechos humanos y el medio ambiente**. UN Doc. A/HRC/37/59, 2018.

PAZOS, Manuel A; PALMEIRO, Xosé M.; CONDE, Diego **Del minifundio al megaincendio. Transiciones, rupturas y nuevos retos cara a un desarrollo sostenible en el medio rural gallego**. Sémata, Ciencias Sociais e Humanidades, vol. 30. Facultade de Xeografía e Historia da Universidade de Santiago de Compostela, 2018.

PÉREZ, X. **Historia contemporánea de la destrucción de la naturaleza en Galicia**. Vigo: Ediciones a nosa Terra, 2009.

PRADOS, María José., BARAJA, Eugenio; FROLOVA, Marina; ESPEJO, Cayetano **Integración paisajística y territorial de las energías renovables**. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, 44(171), 127-143; 2012. Disponible en: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76113> Acceso en 13 feb 2024.

RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (REE) **Las energías renovables en el sistema eléctrico español 2022**. Online: REE, 2023. Disponible en: <https://www.sistemaelectrico-ree.es/informe-de-energias-renovables> Acceso en 13 feb 2024.

V.V.A.A **ManifiestoTemos Alternativa! Enerxía Xusta e Sustentábel, Enerxía por e para o pobo**. 5 junio 2022. Disponible en: https://docs.google.com/document/d/152C2fR6zHf-T5CqVSY5LL_7rIH-X8BMR/edit. Acceso en 13 feb 2024.

WALTER, M. **Conflictos ambientales, socioambientales, ecológico distributivos, de contenido ambiental... Reflexionando sobre enfoques y definiciones**. Madrid: CIP-ECOSOCIAL – Boletín ECOS n° 6, febrero-abril 2009

ZIMMERER, Karl; BASSET, Thomas **Political ecology. An integrative approach to geography and environment development studies**. New York: The Guilford Press, 2003.

A expansão urbana em áreas limítrofes de igarapés: o caso da vulnerabilidade socioambiental nos Igarapés Manaus e Quarenta na cidade de Manaus (AM)

*Paulo Roberto da Silva Rufino*¹

*Antonio Carlos Vitte*²

Introdução

O espaço geográfico é o produto de múltiplas relações históricas e dialéticas estabelecidas entre as mais diversas culturas e a natureza.

No entanto, desde o século XVIII a natureza passou a ser socialmente concebida como passiva, portanto, um recurso destinado a satisfazer as vontades da sociedade. Pois, se apoiando nas premissas da ciência moderna acabaram por gerar a autoimagem de serem cognitiva e epistemologicamente independentes e senhoras do destino da natureza.

Nesse processo histórico que em cuja dinâmica está situada a subjugação do valor de uso pelo valor de troca, a natureza e seus elementos como as rochas, o clima, o solo, o relevo, os animais e a vegetação estão constantemente sob o jugo do valor de troca. Sendo que ao sabor da dinâmica e da lógica da acumulação do capital ao longo dos tempos, a natureza enquanto recurso natural, assim como seus elementos estão sendo reavaliados e novas estratégias de apropriação-exclusão estão a redefinir o uso da natureza.

Esse é o caso dos sítios urbanos, que foram valorizados na geografia clássica a partir dos trabalhos de Friedrich Ratzel (1844-1906) e que viria a se tornar objeto obrigatório no estudo das cidades na

1 Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) - paulorufino42@gmail.com <https://orcid.org/0009-0009-7972-8646>

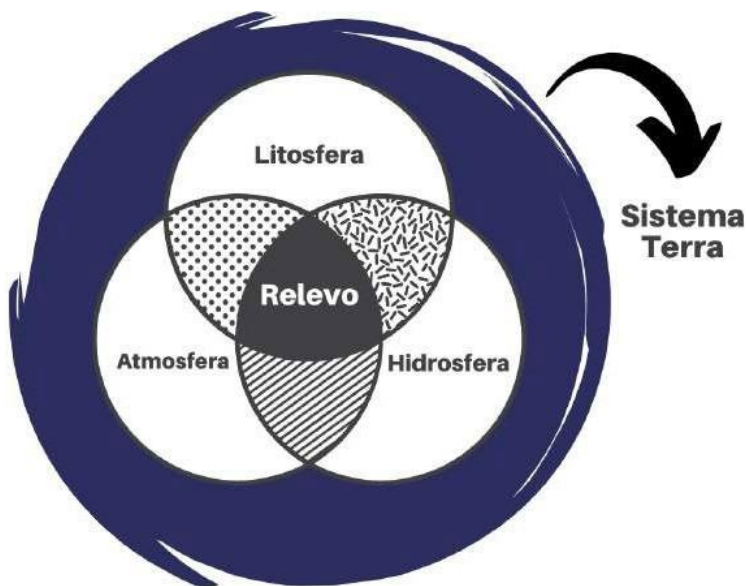
2 Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) - vitte@unicamp.br <https://orcid.org/0000-0002-8917-7587>

geografia francesa e nas primeiras décadas da geografia brasileira. (Abreu, 1994).

De acordo com Dollfus (1982), o sítio é este invólucro que abriga alguma unidade espacial, sendo palco das interações físico-naturais e socioespaciais. Pois a análise do sítio, bem como suas formas, sistemas e processos, assim como sua escala causal, quer seja local, regional ou geral, podem nos auxiliar na compreensão da paisagem urbana e quais relações podem ser estabelecidas com a estrutura organizacional do espaço urbano. Para Haesbaert (2014, p. 33- 36) essa concepção de espaço geográfico é extremamente importante para os estudos ambientais no atual momento da geografia histórica do capitalismo, marcado pela intensa segregação socioespacial, exclusão socioeconômica, violência e espoliação da natureza.

Neste mesmo sítio, temos o relevo como um elemento que “(...) é considerado como uma síntese histórica e dinâmica das interações que ocorrem entre a litosfera, hidrosfera e atmosfera ao longo do tempo” (Vilela Filho, 2006, pp. 107-108), ao concebermos a Terra como um grande sistema (Figura 1).

Figura 1 - Interconexões dos sistemas naturais.

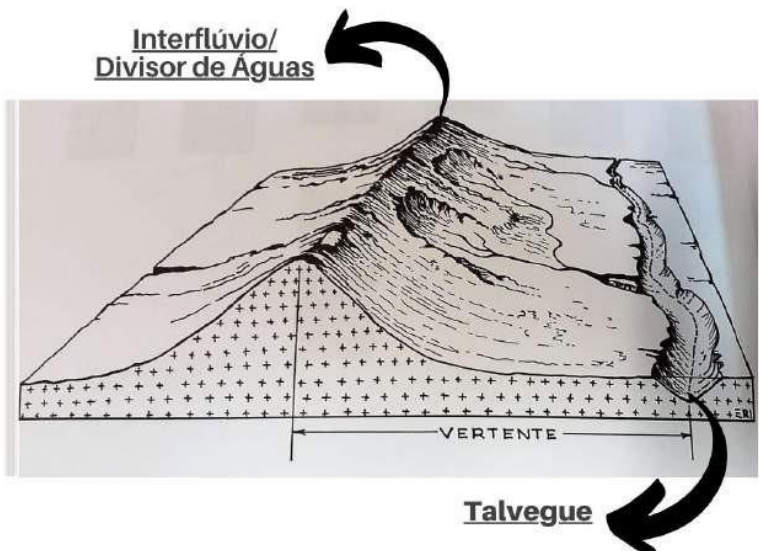


Fonte: Adaptado de Casseti (1995).

Com o intuito de compreender os processos que ocorrem em dado sítio urbano, nos debruçaremos sobre alguns fatores, tais como, a expansão da mancha urbana e a dinâmica de uso e ocupação da terra, os sistemas de normas e leis que desencadeiam e como se comportam ao tornar esse espaço em um produto com valor de uso ou de troca, sobretudo em áreas próximas a corpo hídricos, um importante recurso para as sociedades contemporâneas, compreendendo que “é evidente que o recurso por si só não poderia ser materializado ou transformado em produção se o homem não estivesse presente na paisagem geográfica, assim como não seria possível conceber o próprio conceito de espaço” (Caseti, 1995, p. 7).

Ainda no propósito de entender as ocupações do relevo, e nos atentando para a vertente, como forma dominante do relevo em nosso recorte espacial de estudo (Figura 2), conceito este entendido como “(...) uma forma tridimensional limitada a montante (parte superior) pelo interflúvio e a jusante (parte inferior) pelo talvegue, modelada por processos morfológicos do passado e do presente” (Suertegaray, 2008, p. 226), portanto, “em síntese, a busca de se entender a evolução da vertente se caracteriza como subsídio à compreensão das formas atuais do relevo terrestre” (Caseti, 1995, p. 55).

Figura 2 - Modelo de estrutura de uma Vertente.

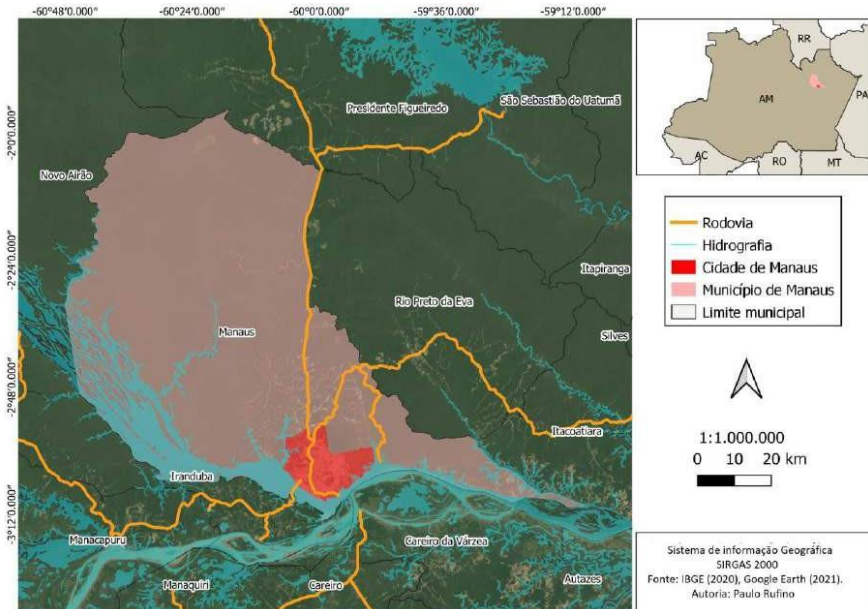


Fonte: Adaptado de Suertegaray (2008).

Assim sendo, trataremos da bacia hidrográfica como unidade de análise de tais dinâmicas, sendo um elemento que detém protagonismo na evolução de alguns relevos, de acordo com seu arranjo, energia e esculturação da paisagem, considerando que a bacia hidrográfica se trata de “(...) um sistema e, portanto, possibilita uma visão totalizante” (Santos, 2010, p. 37). Convém também destacar o nosso recorte espacial e área estudo para justificar tais conceitos estabelecidos na operacionalização desta pesquisa.

Nosso recorte espacial trata-se de Manaus, município situado no estado do Amazonas no qual é a capital, pertencendo a chamada Amazônia Ocidental, na macrorregião da região Norte do Brasil (Figura 3). O município possui uma área territorial de 11.401,092 Km² entre as coordenadas geográficas, 3° 6' 26" latitude Sul e 60° 1' 34" longitude Oeste. Já seu sítio urbano, possui uma área de aproximadamente 427 Km² e está situado nas coordenadas geográficas, 2° 54' 27" e 3° 9' 88" latitude Sul e 60° 7' 11" e 59° 49' 83" longitude Oeste, localizado sobre geologia da Formação Alter do Chão, de relevo majoritariamente tabuliforme. Tendo sua drenagem com principal destaque, já que sua rede hidrográfica é de expressiva incidência em Manaus, tendo como área um total de 512,13 km² que faz com que essas bacias de igarapés apresentem uma extensão que ultrapassa a própria área urbana de Manaus, que segundo Costa (2017) e Ab'Saber (1953/2010), possuem como características gerais algo entre 7 metros a 12 metros em sua barranca lateral, sendo constituídos por uma morfologia que tem como particularidade um baixo planalto argiloso-arenoso. Estes igarapés que seccionam e agregam a cidade constituem referenciais toponímicos em diversas áreas do espaço urbano de Manaus, tendo grande parcela de responsabilidade pela constituição e formação da cidade.

Figura 3 - Mapa de localização do município e área urbana Manaus - AM.



Por fim, nos dedicamos a caracterizar a Bacia Hidrográfica do Educandos, nossa área de estudo, sendo uma das principais bacias contidas integralmente no sítio urbano de Manaus, que segundo Nogueira et al (2015) possui uma área total de 46,14 km², correspondendo a 10,22% da área urbana da cidade, e de tendo 48,11 km de perímetro, com sua drenagem abrangendo 22 bairros que compreendem grande parte da zona sul, e alguns bairros da zona centro-oeste e zona leste.

Nesta bacia onde estão localizados os igarapés Manaus e Quarenta, que formam o sítio de alguns dos bairros históricos de Manaus (AM), é marcante como grande parte da população está submetida a uma forte exclusão social, ambiental e territorial, cujas consequências imediatas são a alta vulnerabilidade social e ambiental, com baixas qualidades de vida e sanitária. Situação que deve se agravar com as mudanças climáticas globais.

Introdução teórica e conceitual

No Brasil, a constituição democrática de 1988 em seus artigos 1 e 18, consagra o município como um ente integrante da federação

brasileira, integrando a ordem administrativa e política com autonomia devidamente reconhecida.

Sob o ponto de vista da geografia, legalmente o município é um território com fronteiras formalmente delimitadas, mas que deve obedecer ao princípio federativo, tendo uma autonomia relativa. Isto significa que o poder local é um agente importante na análise da geografia política, pois pode implementar estratégias de desenvolvimento, assim como leis e regras, exercendo a fiscalização sobre o seu território para que ao gerenciá-lo garanta o bem-estar da população que nele reside.

A história territorial ocorre sob um sítio natural cujas características e propriedades são herdadas de tempos geológicos passados. Ou seja, a sua organização geográfica, assim como os seus limiares estão diretamente relacionados aos mecanismos que foram responsáveis pelas interações entre os vários elementos da natureza (Dollfus, 1982; Tricart; Killian, 1982).

Para cada tipo de sítio há necessariamente um tipo de limiar, ou seja, dada a sua história geológica de formação, há um padrão de equilíbrio dinâmico entre os elementos da natureza que formam o sítio, o rompimento desse equilíbrio leva a uma reorganização dele que se manifesta, por exemplo, em erosão dos solos, erosão das encostas fluviais, assoreamento de represas, rios e lagos, dentre outros (Ross, 2006).

A cidade de Manaus: seu sítio urbano e características socioespaciais e socioambientais

A cidade de Manaus, situada entre as coordenadas geográficas 3° 08' latitude sul e 60° e 1' longitude oeste, tem o nível topográfico mais alto de seu sítio geográfico à 21m acima da cota média do rio Negro e entre 32 e 35 metros acima do nível médio do mar.

Sua área urbana era de 427 Km² em 2017, o que faz com que Manaus esteja em quarto lugar dentre os municípios brasileiros, se levarmos em consideração apenas a área urbana (Farias *et. al.*, 2017). Segundo dados do Censo demográfico de 2010, a população urbana total era de 1.792.881 pessoas, enquanto a municipal era de 1.804.014 pessoas (IBGE, 2010). Ainda de acordo com o IBGE, a população estimada de Manaus no ano de 2021 era de 2.255.903 pessoas,

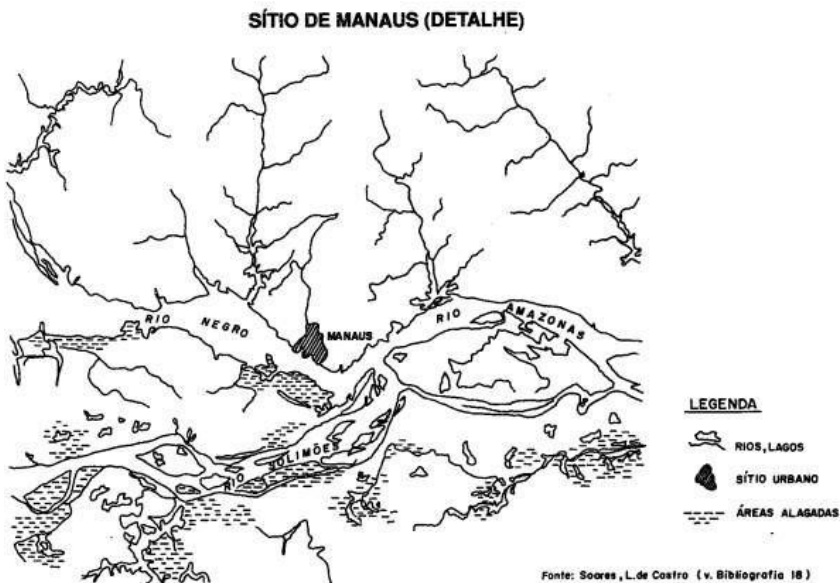
representando um possível acréscimo de 25,19% no período de onze anos. Segundo Lencioni (2008), o adensamento populacional urbano possui sua gênese na sociedade capitalista industrial, onde tudo se transforma em mercadoria, e há o estímulo por diferentes usos da terra e das articulações, fragmentações e justaposições deste modo de vida. Quanto à economia, segundo a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico,

Ciência, Tecnologia e Inovação – SEDECTI, no ano de 2018, Manaus apresentou um PIB de

R\$ 78.192, 321 bilhões, representando 78,1% do PIB de todo o Estado. Com o setor da indústria em Manaus se responsabilizando por R\$26,426 bilhões, ou 91,3% de toda a produção industrial do Estado, que totalizou R\$28,935 bilhões. E o seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM, que no ano de 2010, dentre os 62 municípios do Estado do Amazonas, Manaus apresentou um IDHM de 0,737, índice considerado alto (Sedecti, 2020).

No caso do município de Manaus uma das características marcantes de seu sítio urbano, é a densa rede de drenagem dendrítica e subdendrítica (Costa, 2017) (Figura 4).

Figura 4 - Detalhe do sítio natural de Manaus - AM.

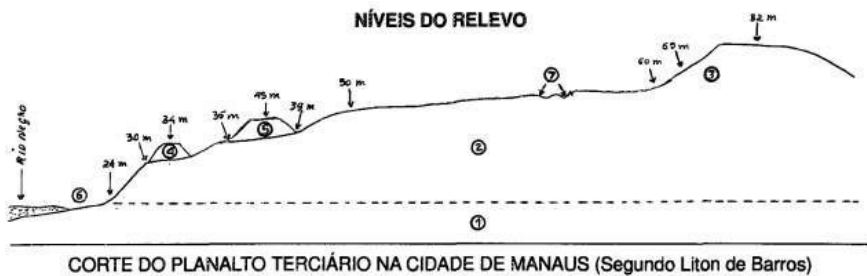


Fonte: Santos et al., Silva, Oliveira; Magalhaes Filho (1993, p.17).

Devido ao encaixamento do vale do rio Negro, o sítio urbano de Manaus é um platô Terciário, com falésias de 20 a 50 metros de altura, formadas por sedimentos do Grupo Barreiras, que caem sobre as praias, podendo ser individualizado em três níveis topográficos (Figura 5), que segundo Santos *et al.* (1993, p.17) tem as seguintes características:

- A. Superior (70-84 m), forma uma superfície fragmentada do planalto arenítico do Grupo Barreiras compõem vestígio da principal superfície de aplainamento da região e é capeada por laterita;
- B. Intermediária (40-65 m), formada por altas colinas tabuliformes esculpidas no Grupo Barreiras devido a retomada da erosão remontante;
- C. Inferior (24-35m), baixas colinas com amplos desníveis em relação ao nível intermediário, foram dissecadas por igarapés secundários.

Figura 5 - Níveis topográficos do relevo na cidade de Manaus - AM.



Legenda: 1) Arenito de Manaus; 2) Argila arenosa e arenitos friáveis; 3) Concreções lateríticas; 4 e 5) Testemunhos; 6) "Praias de vazante"; 7) Dissecamento.

Fonte: Santos *et al.* (1993, p.18).

Com o passar dos anos os relevos e seus níveis topográficos foram sendo modificados devido ao processo de expansão urbana, com a formação de novos bairros e a construção de avenidas visando a rápida circulação de pessoas e mercadorias no espaço urbano manauara.

Como exemplo podemos citar a avenida Eduardo Ribeiro projetada sobre um pantanal, formado pelo igarapé Espírito Santo que

nascia no centro. Temos ainda como exemplos as avenidas Floriano Peixoto e Getúlio Vargas (antiga 13 de maio) que ocuparam todo o trecho do Igarapé do Aterro (que havia sido construído pelo governo provincial).

O centro, que ocupa o nível A do relevo, passou por um processo de planificação que exigiu o remodelamento topográfico do relevo para a construção das Igrejas da Matriz e dos Remédios, assim como o Teatro Amazonas e alguns prédios públicos, em especial o Palácio da Justiça. (Santos et al., 1993, p.19).

Também nessa região do relevo e topografia classificados como nível A foram construídas as avenidas com leito largo e cujo marco era a praça Oswaldo Cruz. Essas avenidas interferiram no valor da terra urbana, cujos lotes foram adquiridos por clubes sociais, edifícios públicos e residências de alto padrão (Santos et al., 1993).

A cidade de Manaus, que se sobrepõe ao sítio urbano, está conjugada a uma rede hidrográfica que se assenta sob sua estrutura física e social. Sendo caracterizada por rios subsequentes, ou seja, “aquele que segue a direção das camadas aproveitando linhas de mais fraca resistência, como juntas ou plano estratigráficos, diaclases, falhas etc” (Guerra; Guerra, 2009, p. 589), que a partir de drenagem orientada pelo neotectonismo Quaternário do baixo Rio Negro, segue seus dois principais conjuntos de falhas, com orientação NO-SE e NE-SO, tendo seus canais bem estruturados e perenes, contando com padrões de drenagem dendríticos e subdendríticos e com um escoamento levemente anastomosado pois segue a orientação da estrutura rochosa local (Costa, 2017).

Já os igarapés de Manaus:

Denominação dada aos pequenos rios, na Região Norte (Amazônia). Igarapé é um termo indígena que significa “caminho de canoa” (de igara - canoa e pé - trilha, caminho). Corresponde aos arroios da Região Sul. Todavia, o volume d’água de um igarapé é, de modo geral, muito superior ao de um arroio (Guerra; Guerra, 2009, p. 348).

De acordo com Silva (2016), estes cursos d’água são de expressiva incidência em Manaus, tendo sua área total de 512,13 km² que faz com que essas bacias de igarapés apresentem uma extensão

que ultrapassa a própria área urbana de Manaus, que segundo Costa (2017), possuem como características gerais algo entre 7 metros a 12 metros em sua barranca lateral, sendo constituídos por uma morfologia que tem como particularidade um baixo planalto argiloso-arenoso. Estes igarapés que seccionam e agregam a cidade constituem referenciais toponímicos em diversas áreas do espaço urbano de Manaus, tendo grande parcela de responsabilidade pela constituição e formação da cidade. Ainda sobre a caracterização desses cursos fluviais, Ab'Sáber (2004) detalha que:

Na realidade, o igarapé típico de Manaus é um baixo vale afogado pela sucessão habitual das cheias do Rio Negro, em pontos da margem de ataque da correnteza do grande caudal. Trata-se de um tipo especial de rias internas de água doce, conforme observação justa de Gourou (1949). (...) A estrutura urbana de Manaus está ligada, no setor planimétrico, ao traçado sinuoso das colinas interfluviais que separam os igarapés e, no setor hipsométrico, com os diversos níveis intermediários escalonados existentes no dorso dos tabuleiros terciários (Ab'sáber, 2004, pp. 202 - 203).

Portanto, o conhecimento, entendimento e incorporação das características litológicas, morfológicas, pedológicas e hidrológicas se faz necessário para a análise das dinâmicas urbanas e sociais.

Por fim, nesta parte introdutória, entendemos necessário destacar e apresentar os conceitos de meio, ambiente e meio geográfico, para desta maneira indicarmos os últimos passos conceituais que seguiremos na discussão desta pesquisa.

Entendendo o meio como sendo o lugar, mas como também podendo ser tanto a paisagem, como o território e a região, e até mesmo o espaço geográfico, ou seja, referente aos elementos naturais. Porém, o ambiente também é este espaço dotado de elementos naturais, mas também formado pelas circunstâncias da humanidade, este seria constituído a partir de momentos históricos e sociais distintos através da ação do homem.

Dessa maneira, percebemos que Monteiro (1996) já nos indicava que “o tema “Sociedade e Meio Ambiente” é uma faceta da grande questão das relações Homem-Natureza, que perpassa por todo

o evoluir do pensamento filosófico” (Monteiro, 1996, p. 67). Ainda de acordo com Scheibe (2004), essas associações entre meio, ambiente e meio geográfico - este último representando esta dimensão entre os lugares e os sujeitos - demonstra que “(...) o meio ambiente será necessariamente o ambiente em que o homem vive, e não o ambiente natural, em que o homem supostamente não está” (Scheibe, 2004, p. 320).

Assim, podemos interpretar que, como nos argumenta Carlos (2009), existe a possibilidade da apropriação do conceito de meio ambiente de modo que a sua operacionalização mobilize uma análise integradora pois “se por um lado a noção de “meio ambiente” parece apontar uma crise ecológica incontestável, por outro lado, essa análise se fecha nos problemas de degradação, que são parte constitutiva da problemática espacial no mundo moderno” (Carlos, 2009, p. 80).

Isto posto, pretendemos trabalhar a partir do meio ambiente urbano da cidade de Manaus as dinâmicas socioespaciais, socioambientais e físico-naturais, a fim de mobilizar estes conceitos e suas aplicabilidades para compreender os diferentes usos, ocupações e produções e reproduções do espaço no território.

2.1.1 Bacia hidrográfica do Igarapé do Educandos

A bacia hidrográfica do Igarapé do Educandos, que disseca o nível B e, cujos afluentes como o Quarenta, dissecam o nível C da topografia, é um dos

(...) mais notados na paisagem da cidade que, como os demais, receberam ao longo do crescimento da cidade uma ocupação marginal, representada antigamente por habitações do tipo maromba e, atualmente, por palafitas. É expressivo o contingente populacional de baixa renda que ali reside, desprovido de quaisquer serviços de infra-estrutura básica (Santos et al., 1993, p.18).

A microbacia do Igarapé do Quarenta está situada em 30° 04' e 3° 8' latitude Sul e 59° 55' e 60° 35' longitude Oeste. A área total desta microbacia é de 38 Km² e, em média, o canal possui 50 cm de profundidade. No período chuvoso, localmente referenciado como

“inverno” quando as águas do rio Negro sobem, as rias dos igarapés como o Quarenta e o Manaus ficam afogadas, dificultando o escoamento normal de suas águas. E como os fundos dos vales e as baixas encostas estão ocupadas por residências de baixa qualidade e com ausência de encanamento de seus esgotos, águas de uso caseiro e coleta de lixo urbano; todo esse material é despejado in natura na calha desses igarapés, aumentando a probabilidade de doenças infectocontagiosas na população ali residente.

O Igarapé de Manaus está localizado próximo à área central da cidade e tem sua ocupação datada das primeiras invasões europeias do século XVII. A partir de 2006 esse igarapé foi parte do Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (PROSAMIM), que desalojou a população que ali residia em casas construídas de madeira suspensas as margens do igarapé (palafitas), em um movimento de revitalização que realizou algumas intervenções de cunho habitacional, urbanístico e de saneamento básico.

O meio ambiente urbano das áreas centrais da cidade de Manaus

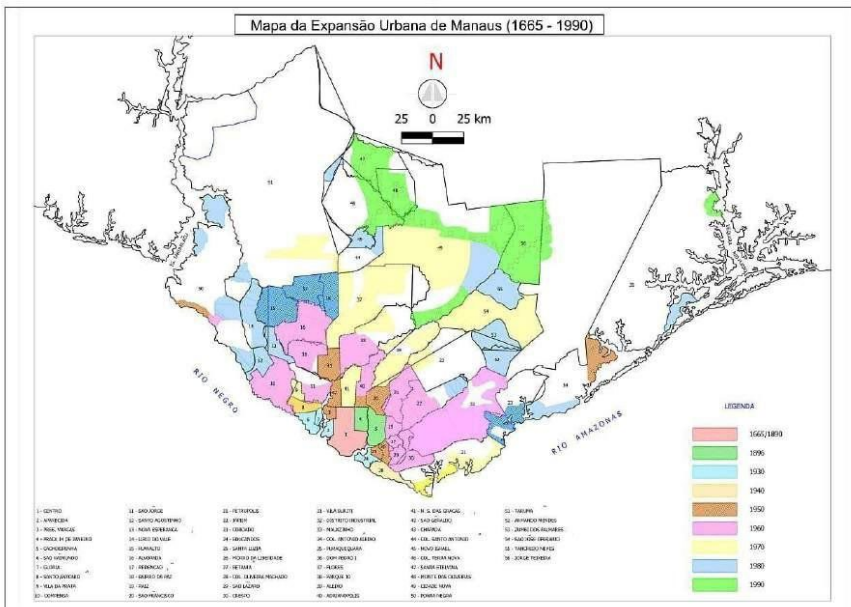
Segundo Oliveira (2008), o núcleo inicial da cidade de Manaus foi estruturado em terra firme à margem do Rio Negro e com suas construções ao longo dos primeiros séculos em terrenos que geomorfológicamente são caracterizados como divisores de água. Esse modelo de estabelecimento e expansão da rede urbana amazônica, que inicialmente ocorre a partir dos rios, se dá por um padrão que Corrêa (1989) e Ribeiro (2001) vão classificar como dendrítico. E de acordo com Lima (2014), isso ocorreu de maneira distinta em relação a Amazônia Oriental. Na Amazônia Ocidental, e consecutivamente em sua metrópole Manaus, a urbanização se deu a partir dos fluxos d'água, e posteriormente a partir das rodovias.

É possível identificarmos dois padrões de organização (...), contraditórios entre si, e que estão subjacentes às diferentes paisagens atuais da região: o padrão de organização do espaço rio-várzea-floresta e o padrão de organização do espaço estrada-terra firme- subsolo” (Gonçalves, 2001, p. 79).

É factível que “a hidrografia, portanto, exerceu e exerce forte influência na configuração do sítio urbano e de certa maneira na morfologia da cidade” (Oliveira, 2008, p. 34).

Ao partir do final do século XIX, com a renda gerada pela alta demanda internacional do comércio do látex, e já no século XX tendo a política nacional de integração com forte fomento industrial do Estado, para ocupação do que se considerava um vazio demográfico e desenvolver o que era tido como uma região atrasada, do ponto das elites do eixo sul-sudeste, o moderno se materializa a partir da construção de pontes, aterramento de igarapés na região central possibilitando “(...) a expansão da cidade para o leste e para o norte” (Oliveira, 2008, p. 34), ampliando sua malha urbana (Figura 6), em uma tentativa de superar e vencer os limitadores naturais que se expressavam fisicamente no território principalmente sob a égide condicionante dos igarapés (Oliveira, 2008).

Figura 6 - Mapa da expansão da área urbana Manaus (1665 - 1990).

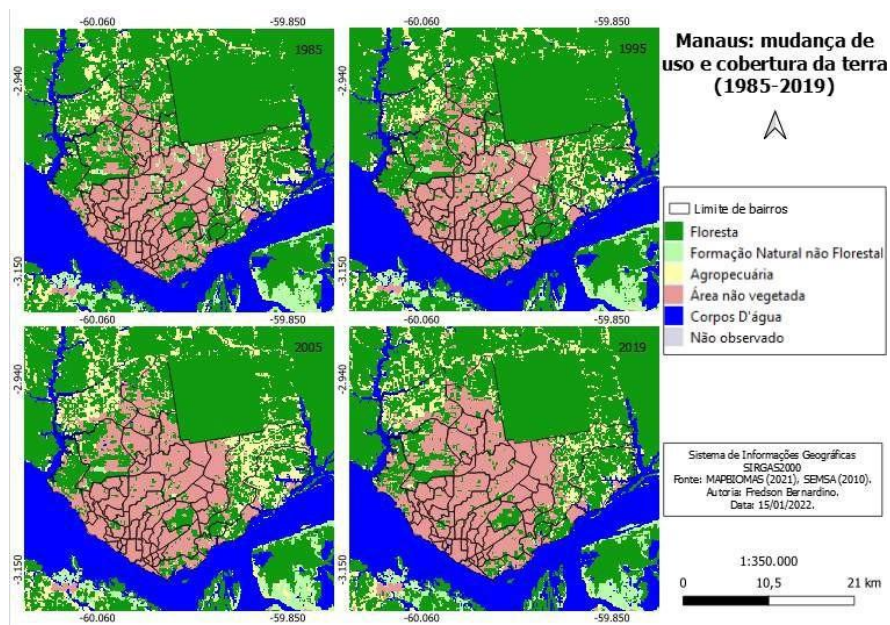


Fonte: Prefeitura Municipal de Manaus (2001).

De acordo com Becker (2013), aspectos como a macrocefalia urbana acarretada pela alta concentração populacional que, se por um lado é impulsionada pela dinâmica de uma economia geradora de emprego e integradora regional, por outro, expõe consequências de um crescimento exógeno no qual, por meio de benefícios infraestruturais e isenções fiscais, não gera um desenvolvimento industrial efetivamente regional (Oliveira; Schor, 2008).

Isso se expressa de maneira física através do uso e ocupação da terra, sobretudo a partir da década de 2000 (Figura 7), sendo que é possível verificar nesta expansão que sua expressão socioespacial demonstra “ (...) que a ocupação urbana pelos mais pobres, ocorreu principalmente nas áreas de vertentes, fundos de vale e igarapés que, posteriormente, se tornaram áreas ocupadas com aglomerados subnormais (...)” (Ramos; Silva; Lima, 2022, p. 240).

Figura 7 - Mapa da expansão da mancha urbana Manaus (1985 - 2019).



Fonte: MAPBIOMAS (2021), Secretaria Municipal de Saúde de Manaus - SEMSA (2010).

A partir dessa orientação da expansão da malha urbana da cidade de Manaus, ao verificarmos esta dinâmica tendo como foco a Bacia Hidrográfica do Educandos, que encontra-se localizada integralmente dentro dos limites da área urbana de Manaus, bacia esta que engloba bairros das zonas sul e leste sendo formada por um conjunto de igarapés de primeira, segunda ou terceira ordem que drenam para o Igarapé do Quarenta, canal de terceira ordem, com fluxo hídrico advindo também do Igarapé de Manaus, de segunda ordem, ainda temos a microbacia do Quarenta, de acordo com os estudos e classificação da hierarquia fluvial de Horton (1945), Strahler (1952/1957), Christofoletti (1980) e Santos (2014).

A zona sul, região administrativa municipal e área que corresponde ao objeto de estudo desta pesquisa, é composta por dezoito (18) dos sessenta e três (63) bairros existentes na cidade de Manaus (Quadro 1), sendo uma zona densamente povoada, onde concentram-se tanto atividades industriais, que tem como seu eixo mais notório o bairro Distrito Industrial I onde se origina o primeiro parque de fábricas do então Pólo Industrial de Manaus – PIM, e também é onde se localiza a sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. Assim como ocorre o uso comercial e residencial sendo heterogênea a sua distribuição, no que tange a questões de infraestrutura, adensamento populacional e tipos de perfis socioeconômicos de acesso ao território. Nesta zona administrativa se encontra a bacia hidrográfica do igarapé do Educandos, sendo uma das principais bacias contidas integralmente no sítio urbano, estando inserida na cidade de Manaus, que segundo Nogueira et al (2015) possui uma área total de 46,14 km², correspondendo a 10,22% de todo o perímetro urbano que é de 48,11 km com sua drenagem abrangendo 22 bairros que compreendem grande parte da zona sul, e alguns bairros da zona centro-oeste e zona leste, dentre eles, 14 bairros estão contidos nessa bacia.

Quadro 1 - Lista de bairros da zona sul com seus respectivos indicadores.

Bairro	Área (ha)	População (estimativa, 2017)	Densidade Demográfica (hab./km²)	Domicílios particulares
Betânia	52,51	12 940	20 845,55	3 119
Cachoeirinha	197,71	20 035	8 572,15	5 363
Centro	426,94	39 228	7 772,29	10 828
Colônia Oliveira Machado	140,01	10 055	6 075,28	2 140
Crespo	110,11	18 266	14 032,33	4 312
Distrito Industrial I	1 168,59	3 201	231,73	812
Educandos	82,83	18 745	19 144,03	4 266
Japiim	547,63	63 092	9 745,63	16 322
Morro da Liberdade	71,37	14 078	16 686,28	3 402
Nossa Senhora Aparecida	66,85	8 270	10 465,22	2 222
Petrópolis	324,10	48 717	12 715,21	11 561
Praça 14 de Janeiro	100,34	12 117	10 215,27	3 004
Presidente Vargas	56,70	9 391	14 010,58	2 213
Raiz	85,92	16 694	16 436,22	4 061
Santa Luzia	27,39	7 688	23 742,24	1 897
São Francisco	162,28	19 889	10 367,27	4 474
São Lázaro	81,73	14 108	14 601,74	3 502
Vila Burity	1 004,96	2 160	181,80	616

Fonte: Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação – SEPLANCTI (2017).

Industrialização sobre as águas – a Zona Franca no contexto amazônico

Durante a década de 1940, segundo o Censo, o Estado do Amazonas contava com 438.008 habitantes dos quais 24,3% residia em Manaus, sendo o Amazonas responsável por 1,1% da população nacional (Brasil, 1940). Com uma política de geração de empregos, iniciada com a posse de Getúlio Vargas à presidência do Brasil, na década de 1930, a base econômica industrial brasileira recebe fortes estímulos financeiros por parte do Estado, fomentando um novo movimento migratório, e a ocupação desse território nas décadas posteriores, sobretudo a partir da década de 1980, pouco mais de uma década após a criação da ZFM, e que tem uma influência que faz com a população de Manaus dobre de tamanho nesse período (Quadro 2).

Quadro 2 - População total e distribuição rural/urbana dos domicílios (1970 a 2010).

Período	Números Absolutos		Números Relativos (Manaus)	
	População Total de Manaus	População Total do Amazonas	Urbana (%)	Rural (%)
1970	311.622	960.934	91,03	8,97
1980	633.383	1.449.135	96,6	3,4
1991	1.011.501	2.102.901	99,51	0,49
2000	1.405.835	2.813.085	99,36	0,64
2010	1.802.014	3.483.985	99,49	0,51

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1950/2010. Até 1991, dados extraídos de Estatísticas do Século XX, Rio de Janeiro: IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1993, vol. 53, 1993.

Este momento significativo, no qual o ordenamento espacial da cidade de Manaus fora impactado de maneira expressiva se dá, inicialmente, entre as décadas de 1950 e 1960, com a Lei Federal N° 3.173, de 6 de junho de 1957, que é responsável pela concepção da Zona Franca de Manaus (ZFM), com a construção de instalações portuárias, bem como a instauração de áreas para armazenamento de mercadorias. Ainda nesta mesma lei, no artigo 2, parágrafo 1, é definido que “as terras destinadas à zona franca criada (...) serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor” (Brasil, 1957). Lembremos que esse movimento ocorre no momento de consagração definitiva do projeto nacional-desenvolvimentista brasileiro, sob a gestão de Juscelino Kubitschek.

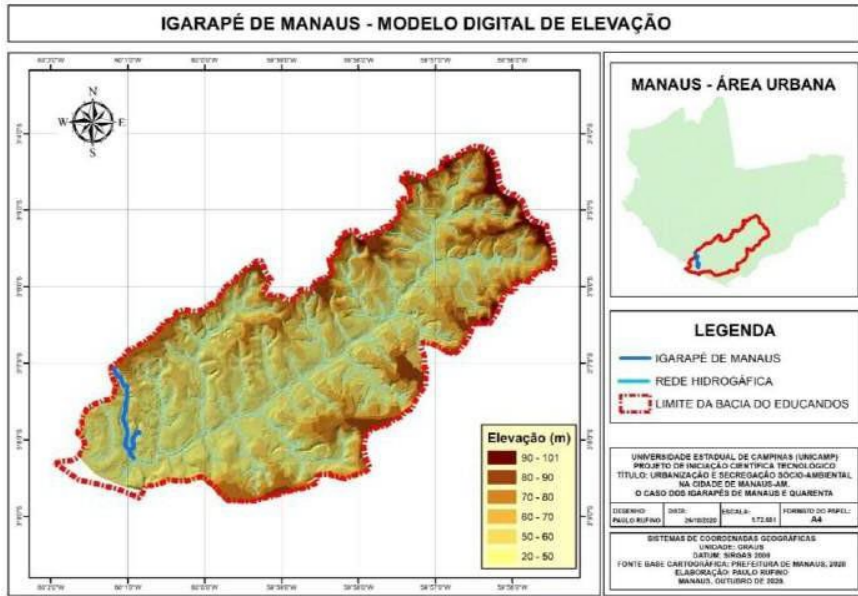
Isso posteriormente se concretiza de uma forma mais consolidada, a partir do Decreto- Lei N° 288, de 28 de fevereiro de 1967, que viria a revogar a lei anterior, efetivando e regulamentando a criação de um polo industrial na região Amazônica, numa tentativa que dessa maneira ocorresse uma integração regional espacialmente e um desenvolvimento social economicamente nesta região compreendida como menos dinâmica do ponto de vista de um governo, nesse momento, repressor e nacionalista, onde a presidência era ocupada pelo general H. Castello Branco.

Assim sendo, Manaus passa por uma nova fase de “um crescimento econômico e demográfico vertiginoso e concentrado” (Becker, 2013, p. 28), tal qual o final do século XIX e primeira década do século XX com o advento da economia gomífera.

Igarapés Manaus e Quarenta no contexto de uma problemática ambiental urbana

O Igarapé de Manaus, tributário da Bacia do Educandos, localizado próximo à área central da cidade, tem “(...) sua nascente formada por três olhos d’água na base de uma encosta (...) corta importantes vias da cidade, e concentra em sua bacia uma população de cerca de 15.000 habitantes” (Lemos, 2010, p. 29), essa região historicamente tem sua ocupação datada desde as primeiras invasões europeias da segunda metade do século XVII, fruto de um modelo de colonização a partir de fortificações para defesa do território gerando a formação de povoados ao seu em torno (Brasil, 2002). Esse igarapé é caracterizado por um vale encaixado em forma de “V”, tendo o estreitamento do seu talvegue a partir do afunilamento de suas margens que demonstram alto gradiente em suas encostas (Figura 8), com margens variando entre 20 metros e 50 metros de largura a partir de sua nascente (Seinf, 2004). Tendo seu fluxo orientado no sentido N-NNE, com a menor profundidade média do leito de 2,33 metros, estando vulnerável as cheias fluviais ocasionadas pelo Rio Negro e Rio Amazonas (Ibid, 2004). Tem sua nascente nas proximidades da rua Barcelos, no bairro Praça 14, Zona Sul de Manaus, de acordo com os estudos feitos pela Unidade Gestora de Projetos Espaciais (UGPE) do Governo do Estado do Amazonas. Tendo a classificação de nível de vulnerabilidade como moderada vulnerável, o Igarapé de Manaus tem sua altimetria a montante variando entre 80 metros e 90 metros e a jusante de 20 metros a 50 metros, causando um maior grau de dissecação a medida de deságua na Bacia do Educandos.

Figura 8 - Modelo Digital de Elevação – MDE destacando a altimetria da superfície topográfica do Igarapé de Manaus.



Fonte: Prefeitura Municipal de Manaus (2020).

Segundo Lemos (2010), o adensamento populacional nessa região em aglomerados subnormais, deu-se pela busca de serviços básicos como saúde, educação, comércio e transporte, já que nas áreas centrais o acesso é maior, possibilitando melhores condições de vida para essa população que ali reside.

A partir de 2006 iniciou-se o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – PROSAMIM, que desalojou essa população, em um processo de revitalização realizando algumas intervenções no trecho entre a Av. Beira Rio/Rua Tatumã, como: a macrodrenagem (Canal e Galeria do Igarapé); a construção do Parque Residencial Manaus com 819 unidades habitacionais; a criação dos Parques Urbanos Desembargador Paulo Jacob, com 40.357,27m² e Senador Jefferson Péres com 52.000 m².

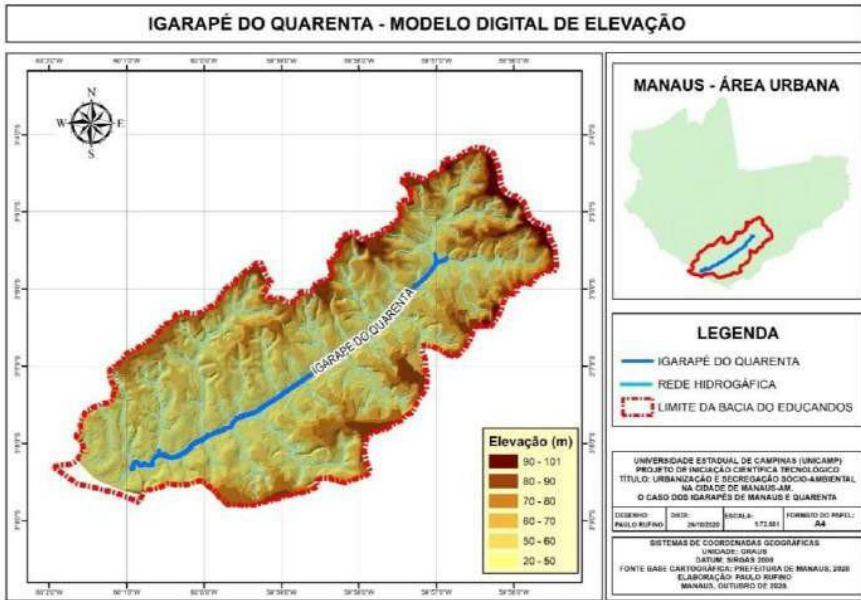
Já o Igarapé do Quarenta é o maior e principal igarapé da Bacia do Educandos. Tendo sua nascente na zona leste da cidade, a orientação de seu canal se dá no sentido NE-SW, levando em consideração a posição do sítio. Com seu fluxo correndo do Nordeste

e desembocando no Sul de Manaus, o Quarenta nasce na região do bairro Zumbi dos Palmares e da Reserva Sauim Castanheira, percorrendo bairros como o Japiim, Raiz, Betânia, Morro da Liberdade e Educandos onde, na confluência com a Bacia do Educandos desagua no rio Negro (Brandão, 1999). Essa passagem por uma região de alta densidade em áreas marcadas pela pobreza, serviços insuficientes de coleta de lixo e tratamento de esgoto (Maciel, 2016), também ocorrendo contaminação com resíduos químicos ao ladear o Distrito Industrial. Apesar de grande parte de suas nascentes e seu curso estarem degradados, em pequenos trechos de áreas de proteção ambiental, como no campus da UFAM, verificam-se algumas exceções (Brasil, 2002; Calvo, 2018).

Assim, compreendemos que a ocupação de suas margens, visto o modelo de expansão da malha urbana deu-se, a partir do final do século XIX, da jusante para a montante, ou seja, sentido SW-NE de acordo com a posição do sítio (Figura 9). Contudo, sua utilização como meio de transporte e circulação dos povos amazônicos, e posteriormente de europeus em processos de interiorização como meio de conquista e defesa do território colonizado, já ocorria a partir do século XVII (Brandão, 1999). De acordo com Brandão (1999), a partir da década de 1990, as margens do Quarenta eram ocupadas por casas de palafitas, contudo, o poder público entra em ação para remover essa população e realocá-la em outras áreas a montante realizando aterramentos e construção de conjuntos habitacionais regularizados. A autora ainda aponta que no curso superior, haviam muitos problemas de ordem sanitária com a proximidade de suas margens, constituindo uma paisagem caracterizada por

(...) habitações, fábricas, do Distrito Industrial, e esgotos construídos mal compactada (em processo de erosão) dentro do canal de um dos afluentes, cujo o material dirige-se para o meio fluvial. Nessa parte do curso, ainda apresenta fragmentos de mata ciliar protegendo as margens. O impacto mais grave está próximo da nascente, onde existem dois bairros: Armando Mendes e principalmente o Zumbi dos Palmares (Brandão, 1999, p. 13).

Figura 9 - Modelo Digital de Elevação – MDE destacando a altimetria da superfície topográfica do Igarapé do Quarenta.

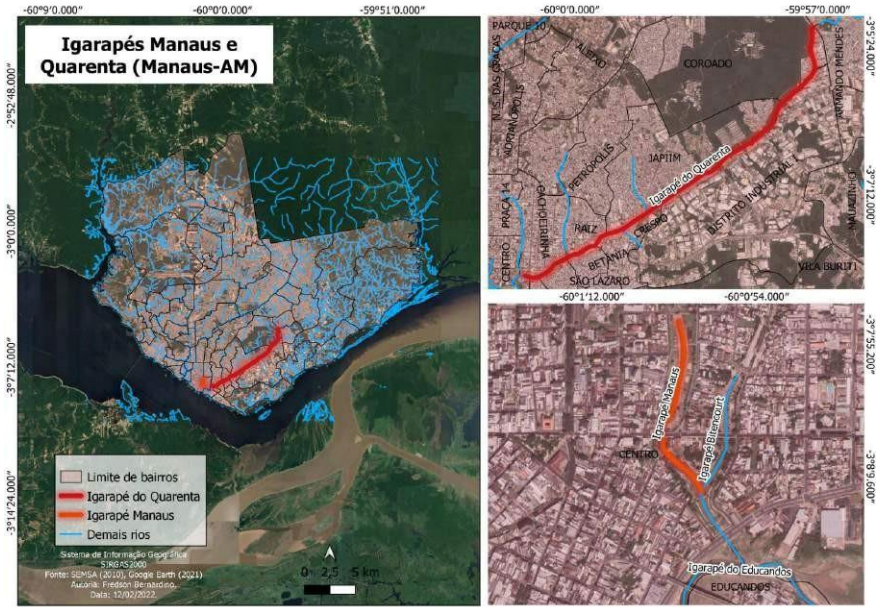


Fonte: Prefeitura Municipal de Manaus (2020).

Os igarapés Manaus e Quarenta, pertencentes a um contexto urbano de uma particularidade indiscutível, dentro da realidade amazônica, por sua relação intrínseca entre a sua rede de drenagem (Figura 10) e a orientação tanto da ocupação como de sua organização espacial frente ao fenômeno urbano que destacamos no momento histórico nacional (Ramos; Silva; Lima, 2022).

Essas características têm como suas consequências modernas uma concepção de uso do espaço com um tipo de valorização específico, o valor no espaço. Sendo possível relacioná-lo através das “(...) condições espaciais universais de reprodução dos modos de produção, que não se atém às singularidades dos espaços” (Moraes, Costa, 1987, p. 130). Dessa maneira entendemos o valor contido neste espaço, e por consequência de sua valorização, um valor criado para este dado espaço (Moraes, Costa, 1987).

Figura 10 - Mapa da rede de drenagem de Manaus destacando os Igarapés Manaus e Quarenta.



Fonte: Secretaria Municipal de Saúde de Manaus – SEMSA (2010), Google Earth (2021).

Considerações finais

Se considerarmos somente os elementos físico-naturais, de modo a excluir uma relação sistêmica entre os agentes endógenos ao relevo, seja de forma estrutural e, os agentes exógenos, como o clima, sem que as forças antrópicas tenham sua respectiva importância, trataríamos as questões ambientais de forma deslocada de sua real dinâmica, ou seja, “(...) tendo o homem como agente responsável pela organização do espaço produtivo social” (Cassetti, 1995, p. 33). Para tanto, os conceitos aqui trabalhados e utilizados para sistematizar os dados e reflexões, otimizaram o entendimento de tal interação, a partir da paisagem de Manaus, seus corpos hídricos, seu relevo e sua ocupação, produção e reprodução do espaço, além da apropriação da natureza e sua transformação pela sociedade contemporânea. Assim como a utilização deste “conjunto de tecnologias para coleta, processamento, análise e oferta de informações com referência geográfica” que de acor-

do com Rosa (2005, p. 81) define as geotecnologias, que demonstra em mapas temáticos a relação entre altimetria, bacia hidrográfica e ocupação do sítio urbano de maneira heterogênea, com destaque para a bacia do Educandos e seu singular amálgama com a população que nela reside.

Ocorre que, ao relacionar com as normas e leis que orientam a ocupação de tais espaços, quer seja por população em áreas de risco (como as palafitas ao longo do Igarapé do Quarenta), nas quais é latente o despejo de resíduos sólidos advindos das residências e os efluentes industriais do Distrito Industrial I, ou mesmo as habitações de alto padrão (como os condomínios residenciais), contudo, as intervenções realizadas, por programas sociais nessas áreas da Bacia Hidrográfica do Educandos, ao longo destes vinte anos teve aspectos inegáveis na paisagem, porém, aos poucos esse simulacro vai retornando a seu nível anterior de degradação, e incluindo estes espaços, já legalmente tidos como áreas de proteção ambiental, sendo tratados por lei complementar como áreas passíveis de tais intervenções com intuito de manter-se altamente urbanizada.

Desta maneira, o presente trabalho permitiu o entendimento das forças dos agentes internos, na figura do Estado, e dos agentes externos, como os atores privados imbuídos pelo sistema capitalista, que são principais responsáveis pelas relações socioespaciais que se imprimem sobre o sítio geográfico.

Verificamos que no sítio, por sua vez, houve uma apropriação pelas dinâmicas de produção e expansão do espaço urbano na cidade, tendo, num primeiro momento uma expressiva taxa de crescimento populacional possibilitada por um processo de industrialização singular que ocorreu a partir do período que compreende o Decreto-Lei Nº 288, de 28 de fevereiro de 1967 que regulamentou a criação de um pólo industrial na região Amazônica, no período de altos investimentos estatais nas indústrias nacionais. Esses fatores geraram entre tantas consequências uma significativa degradação ambiental, assim como também alterou a dinâmica de valorização das áreas centrais analisadas no estudo, influenciando seus diferentes usos, ocupações, produções e reproduções do espaço no território.

Também foi possível verificar tentativas recentes do Estado em realizar o saneamento a partir de algumas intervenções de cunhos

diversos pelo PROSAMIM, afim de conter essas ocupações desordenadas e sanar alguns problemas relativos ao despejo de efluentes e acúmulo de lixo nos igarapés, fator que contribui para maiores problemas de degradação ambiental dessas áreas, sobretudo durante os períodos chuvosos e de cheia do rio Negro, que impulsionam problemas relativos à saúde dos moradores. O que nos revelou a problemática causada por esse perverso par dialético, degradação ambiental e fragilidade social, na qual se encontra a população residente neste local.

Referências bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. Contribuição à História do Pensamento Geográfico Brasileiro. *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 56, n. 1-4, 1994, p. 21-122.

AB´SÁBER, A. N. *A Amazônia: do discurso à Práxis*. 2. ed. São Paulo: Editora da USP, 2004.

_____. A cidade de Manaus: (primeiros estudos). *Boletim Paulista de Geografia*, n. 15, p. 18-45, 1953 Tradução. Disponível em: biblio.fflch.usp.br/AbSaber_AN_1350870_ACidadeDeManaus.pdf. Acesso em: 02 ago. 2023.

_____. A cidade de Manaus: primeiros estudos. *A obra de Aziz Nacib Ab'Sáber*. Tradução. São Paulo: Beca-BALL Edições, 2010. Disponível em: biblio.fflch.usp.br/AbSaber_AN_2164259_ACidadeDeManaus.pdf. Acesso em: 02 ago. 2023.

BECKER, Bertha Koiffmann. Surtos de Crescimento de Manaus. *Espaço Aberto*, PPGG UFRJ, V.3, N.1, p. 19-44. 2013.

BRANDÃO, J.P. *Microbacia do Igarapé do Quarenta: Um ambiente fluvial urbano*. Manaus: CCA. Universidade Federal do Amazonas. Dissertação de Mestrado, 1999.

BRASIL. A visita do presidente Vargas e as esperanças de ressurgimento do Amazonas. *Manaus: Imprensa Pública*, 1940.

BRASIL. Lei no 3.173, de 6 de junho de 1957. Cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Rio de Janeiro, RJ, 6 de jun. de 1957.

BRASIL. Decreto-Lei no 288, de 28 de fevereiro de 1967. Altera as disposições da Lei número 3.173 de 6 de junho de 1957 e regula a Zona Franca de Manaus. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 28 de fev. de 1967.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente: Cooperação técnica- Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Manaus. *Projeto Geo Cidades: Relatório Ambiental Urbano Integrado: Informe GEO: Manaus*. Supervisão: Ana Lúcia Nadalutti La Rovere, Samyra Crespo; Coordenação: Rui Velloso. Rio de Janeiro: Consórcio Parceria 21, 2002. 188 p.

- CALVO, Bruno Del Rio. **Avaliação da influência antrópica na drenagem do Igarapé do Quarenta e Orla de Manaus**. 2018. 111 f. Dissertação (Mestrado em Química) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.
- CARLOS, A. F. A. Da “Geografia abstrata” à “Geografia concreta”. In: MENDONÇA, F. A.; LOWEN-SAHR, C. L.; SILVA, M. (orgs.). **Espaço e tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. Curitiba: Associação de Defesa do Meio Ambiente e Desenvolvimento de Antonina (ADEMADAN), 2009. p. 73-90.
- CASSETI, Valter. **Ambiente e Apropriação do Relevô**. São Paulo: Contexto, 2ª ed., 1995 – (Coleção Caminhos da Geografia).
- CHRISTOFOLETTI, A. Tipologia dos canais fluviais. In: **Geomorfologia Fluvial**. Volume I. São Paulo Edgar Blücher, 1980.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Ática, 1989.
- COSTA, Reinaldo Corrêa (Org.). **Riscos, fragilidades e problemas ambientais urbanos em Manaus**. Manaus: Editora INPA, 2017. 189 p.
- DOLLFUS, Olivier. **O Espaço Geográfico**. 4ª Edição. (Tradução de Heloysa Lima Dantas) São Paulo: Difel, 1982. 121p.
- FARIAS, A. R.; MINGOTI, R.; VALLE, L. B.; SPADOTTO, C. A.; LOVISI FILHO, E. Identificação, mapeamento e quantificação das áreas urbanas do Brasil. **Gestão Territorial: Campinas**, 2017. 5 p. Disponível em: <http://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/infoteca/handle/doc/1069928>. Acesso em: 21 dez. 2023.
- GONÇALVES. Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2001.
- GUERRA, Antonio Teixeira; GUERRA, Antonio José Teixeira. **Novo dicionário geológico- geomorfológico**. 7. ed. [Rio de Janeiro]: Bertrand Brasil, 2009. 648 p.
- HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite**. RJ: Bertrand Brasil, 2014.
- HORTON, R. E. (1945). Erosional development of streams and their drainage basins: hydro- physical approach to quantitative morphology», **Geological Society of America Bulletin**, 56 (3): 275–370, doi:10.1130/0016-7606(1945)56[275:EDOSA-T]2.0.CO;2. Acesso em: 10 de agosto de 2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.
- LEMONS, Janete de Araújo. **Vivendo a transição de ambiente de moradia: um estudo com moradores do Parque Residencial Manaus**. 2010. Universidade Federal do Amazonas.
- LENCIONI, S. OBSERVAÇÕES SOBRE O CONCEITO DE CIDADE E URBANO.
- GEOUSP **Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 109-123, 2008. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2008.74098. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74098>. Acesso em: 8 nov. 2023.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. doi:10.11606/T.8.2014.tde-06042015-191044. Acesso em: 2023-11-15.

MACIEL F.B. **Assentamentos precários: o caso de Manaus. Caracterização e Tipologia de Assentamentos Precários: estudos de caso brasileiros**. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada- IPEA. Brasília, 2016. pp. 249-306.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Os geossistemas como elemento de integração na síntese geográfica e fator de promoção interdisciplinar na compreensão do ambiente. In: **Revista de Ciências Humanas**. Florianópolis, v. 14, n. 19, p. 67-101, 1996.

MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1987.

NOGUEIRA, E. de M; KUCK, T. N; PARISE, M. Caracterização hidromorfológica da Bacia do Igarapé do Educandos e a correlação com registros de ocorrências da Defesa Civil. **Anais XVII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR**, João Pessoa-PB, Brasil, 25 a 29 de abril de 2015, INPE.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, E. (org.) **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008, p.59-98.

OLIVEIRA, J. A. de. Espaço-tempo de Manaus: a natureza das águas na produção do espaço urbano. **Espaço e Cultura - UERJ**, n. 23, p. 33-41, 2008.

RAMOS, Ageane Alves; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; LIMA, Marcos Castro de. Processo de segregação e diferenciação socioespacial em Manaus – AM. **Revista Política e Planejamento Regional**. v. 9, n. 2, p. 220-243, 2022. Disponível em: < <https://www.revistappr.com.br/artigos/publicados/artigo-processo-de-segregacao-e-diferenciacao-socioespacial-em-manaus---am.pdf> >. Acesso em 9 de set. de 2023.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. A rede urbana amazônica: da rede dentrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2001.

ROSS, Jurandyr L. Sanches. **Ecogeografia do Brasil. Subsídios para o planejamento ambiental**. SP: Oficina de Textos, 2006.

ROSA, R. Geotecnologias na Geografia Aplicada. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 16, p. 81-90, 2005.

SANTOS, Fabiana Maria Machado Soares dos. **A microbacia hidrográfica do igarapé do bindá (Manaus/ AM) sob a ótica da complexidade ambiental**. 2014. 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.

SANTOS, Késia Rodrigues dos. **Distribuição espacial das inundações em Goiânia (GO) e análise desse fenômeno na bacia do Córrego Pedreira**. 2010. Dissertação de Mestre em Geografia- Instituto de Estudos SocioAmbientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2010.

SANTOS, Stael Starling Moreira dos; SILVA, Ciléia Souza da; OLIVEIRA, Gilda Maria Fonseca de; MAGALHÃES FILHO, José Cesar; Saneamento básico e problemas ambientais no município de Manaus. In: **Revista brasileira de geografia/Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**- v. 55, n. 1/4, p. 1 - 216, jan./dez. Rio de Janeiro: IBGE, 1993, p. 15-60.

SCHEIBE, Luiz Fernando. Desenvolvimento sustentável, desenvolvimento durável, In: BARCELOS, Valdo; ZAKRZEWSKI, Sonia B. (Orgs.). **Educação ambiental e compromisso social: pensamento e ações**. Erechim: Edifapes, 2004. p. 317-335.

SEDECTI - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação. DEPI – Departamento de Estudos, Pesquisas e Informações -. **Amazonas em Mapas**, 4ª Edição, Ano 2018, Publicação em 2020. Disponível em: <http://cloud.prod.am.gov.br/index.php/s/1tH9MhK1Z025a0W/download>. Acesso em: 20 nov. 2023.

SEINF - Secretaria de Estado de Infraestrutura; Concremat Engenharia. PROSAMIM - Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus. **Estudo prévio de impacto ambiental do igarapé dos Educandos-Quarenta**. Manaus, 2004.

SILVA, ELIUD DE OLIVEIRA. **Cartas de estudos de riscos de planícies de inundações e áreas de movimentos de massas: análises e soluções de casos em Manaus**. 2016. 148 p.

Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.

STRAHLER, A. N. (1952). Hypsometric (area-altitude) analysis of erosional topography», **Geological Society of America Bulletin**, 63 (11): 1117–1142, doi:10.1130/0016-7606(1952)63[1117:HAAOET]2.0.CO;2. Acesso em: 10 de agosto de 2023.

_____. (1957). Quantitative analysis of watershed geomorphology», **Transactions of the American Geophysical Union**, 38 (6): 913–920, doi:10.1029/tr038i006p00913. Acesso em: 10 de agosto de 2023.

SUERTEGARAY, D. M. **Terra: feições ilustradas**. 3 ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

TRICART, J.; KILLIAN, G. **Ecogeografia**. Madrid: Taus, 1982.

VILELA FILHO, Luis Ribeiro. Urbanização e fragilidade ambiental na Bacia do Corrego Proença, Município de Campinas (SP). 2006. 214p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.

Hábitat urbano y consumo de recursos paisajísticos. Conflictos socioambientales en ciudades costeras del litoral atlántico argentino

Sonia Vidal-Koppmann¹

Introducción

El consumo de recursos naturales del urbanismo neoliberal con la finalidad de obtener una mayor renta del suelo en numerosas ciudades de nuestra región, demanda profundizar las investigaciones sobre la relación urbanización / privatización territorial / ambiente sustentable.

En particular, la apropiación y consumo de recursos naturales crece proporcionalmente con un urbanismo de mercado, que ha avanzado sobre ciudades de interés turístico. Los nuevos emprendimientos en la costa atlántica de la provincia de Buenos Aires (Argentina) constituyen un acabado ejemplo de ello.

En el presente trabajo, como punto de partida planteamos la hipótesis de que los emprendimientos urbanísticos privados de mayor envergadura buscan localizarse en áreas de alto interés paisajístico. Esta tendencia forma parte de una estrategia de marketing para atraer una potencial demanda de población de altos ingresos, y no está asociada a la necesidad de incorporar nuevos territorios de ensanche urbano.

La producción del espacio como mercancía (Lefebvre, 1974), las desigualdades del desarrollo urbano (Harvey, 2007) y la injusticia espacial definida en los trabajos de E. Soja (2014), permiten encuadrar conceptualmente el análisis y dar cuenta del fenómeno de gentrificación ambiental (Romero, 2021), extendido en casi toda Latinoamérica.

1 Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas – CONICET - sonia.vidalk@gmail.com - [ORCID ID: 0000-0003-4856-9485](https://orcid.org/0000-0003-4856-9485)

En la investigación en curso, el recorte geográfico se circunscribió al corredor atlántico bonaerense, presentando como justificativo la acelerada dinámica de crecimiento de las ciudades costeras y el desembarco de importantes megaproyectos inmobiliarios en años recientes. El área bajo estudio incluyó la totalidad de las ciudades marítimas mayores de 10.000 habitantes, ubicadas desde la desembocadura del río Samboronbón en el Cabo San Antonio, hasta la ciudad de Carmen de Patagones, en el extremo sur de la provincia de Buenos Aires. Dentro de este universo, se seleccionaron algunos casos-testigo, buscando que pertenecieran a distintos municipios y que detentaran diferentes tamaños y jerarquías urbanas.

Asimismo, se adoptó como criterio de filtro, que en dichas ciudades se localizaran urbanizaciones privadas de más de 20 hectáreas; analizando el consumo, la depredación de los recursos naturales y la transformación del paisaje, para crear una nueva naturaleza de carácter totalmente antrópico.

Cabe señalar que para el abordaje de estas cuestiones que engloban transformaciones y conflictos socioterritoriales, desigualdades en el desarrollo urbano e impactos ambientales, entre otros aspectos; se ha implementado un método de trabajo predominante cualitativo, basado en entrevistas semi-estructuradas y en observaciones directas sobre el terreno. Por otra parte, como desde los inicios de nuestras investigaciones nos encontramos con escasa información académica sobre esta temática, apelamos a la consulta de fuentes no oficiales (medios de información nacionales y locales y publicaciones del sector inmobiliario), y al relevamiento de imágenes satelitales. Se incorporó también el análisis de los planes urbanos territoriales de los municipios involucrados, para contrastarlos con las intervenciones en el litoral marítimo.

Finalmente, nos interesa exponer en esta presentación en primer término, los alcances de las mutaciones socioterritoriales operadas en el corredor atlántico bonaerense, en relación con las estrategias de los desarrolladores y el mercado inmobiliario como agentes de planificación.

En segundo lugar, analizar la irrupción de los megaproyectos urbanísticos mediante la descripción de casos-testigo, enfocándonos en los aspectos inherentes a los procesos de

fragmentación territorial y de segregación social y auto-exclusión de estas “islas privadas”.

Por último, planteamos el debate acerca de:

- a) La relación entre la escala urbana y la magnitud del impacto ambiental.
- b) El crecimiento urbano, la transformación socioterritorial y su vinculación con el valor del suelo.
- c) La transformación del hábitat en relación con el ordenamiento territorial y la preservación del medio ambiente.

Mutaciones socioterritoriales del litoral marítimo argentino

Mientras en gran parte del mundo urbanizado y globalizado se discute el concepto de “naturbanización” (Prados, 2011), entendiendo al mismo como la “invasión” de la Naturaleza en las ciudades; en Latinoamérica observamos un proceso inverso: lo urbano invadiendo la Naturaleza.

El consumo de recursos naturales del urbanismo neoliberal con la finalidad de obtener una mayor renta del suelo en numerosas ciudades de nuestra región, demanda profundizar las investigaciones sobre la relación urbanización - privatización del territorio y su impacto en el equilibrio ambiental.

Sin lugar a duda, la apropiación y privatización de los recursos naturales aumentan proporcionalmente junto con el urbanismo de mercado, avanzando sobre ciudades de interés turístico. Los nuevos emprendimientos inmobiliarios en la costa atlántica argentina pueden tomarse como casos-testigo de expoliación del medio natural. Y por ende, estas transformaciones también podrían ser catalogadas como como factores de incidencia en los procesos de gentrificación ambiental. En este sentido, el concepto de “gentrificación verde” o “eco-gentrificación” se haría extensivo a proyectos inmobiliarios de envergadura destinados a población de recursos económicos altos y medio-altos, que se localizan en zonas costeras, humedales, etc.; generando conflictos de inequidad socioambiental.

En investigaciones precedentes (Vidal-Koppmann, 2020) se ha comenzado a analizar este proceso como una forma de apropiación y privatización de recursos paisajísticos no renovables. Cabe señalar que no se trata de un fenómeno local atingente solo al caso argentino; sino que se observa en otros países de la región tales como Brasil, Chile, Colombia, México, etc. (Hidalgo *et al.*, 2016; Santana *et al.*, 2016; Ríos, 2016). En consecuencia, es preciso replantear hasta dónde los nuevos formatos de urbanización pueden avanzar, ignorando la depredación de los recursos no renovables; y generando “urbanismo ecológico”, sólo para determinados segmentos de población.

El litoral marítimo argentino “posee una extensión de 4.725 Km desde la reserva natural de Punta Rasa en Buenos Aires hasta la provincia de Tierra del Fuego” (Ackerman, 2011, p.51) y está jalonado de ciudades de diferente escala con predominio de las de mediano tamaño o intermedias.

Desde el punto de vista de sus características físico-geográficas, este vasto corredor litoral puede dividirse en dos sub-regiones denominadas Corredor Pampeano y Corredor Patagónico. El límite divisorio entre ambas está conformado por el curso del Río Negro, que separa a la provincia homónima de la de Buenos Aires.

La sub-región costera pampeana se desarrolla a lo largo de la provincia de Buenos Aires, abarcando 1.238 Km; es decir, alrededor de una cuarta parte de la extensión de la franja costera. Es necesario destacar que en la misma se asientan la mayor cantidad de localidades marítimas de todo el territorio nacional.

Según las investigaciones de Mantobani (2004), y Dadón y Hernández (2011), las transformaciones socioterritoriales pueden dividirse en tres etapas, denotando las estrategias de apropiación de diferentes actores privados. Estos cortes temporales pueden sintetizarse como sigue a continuación.

Primera etapa: dominada por el “exclusivismo selectivo” (1886-1930) se caracteriza por la puesta en valor del turismo nacional para las élites (especialmente porteñas), creando una villa veraniega (actual ciudad de Mar del Plata) a semejanza de Biarritz en la costa europea (Cacopardo y Núñez, 2001a). Se trata de un turismo orientado a la contemplación del paisaje y con bajo impacto sobre el mismo.

Segunda etapa: iniciada a partir de 1930 y que se acrecienta y consolida durante los dos gobiernos del peronismo entre 1946 y 1955 (Bertoncello, 2006), está marcada por el turismo masivo. La posibilidad de que las clases trabajadoras (sectores populares y de clase media) pudieran gozar de vacaciones y la ampliación de la infraestructura de transporte, es fundamental para el incremento exponencial del turismo. Consecuentemente, la construcción de pequeñas ciudades marítimas comienza a expandirse. A diferencia del periodo anterior esta corriente de nuevos usuarios se caracteriza por el desarrollo de usos activos del paisaje. Por lo tanto, la transformación socio-territorial adquiere relevancia y el consumo de los recursos naturales cobra importancia para el ordenamiento urbano territorial. Estas ciudades costeras fueron siguiendo un ritmo de crecimiento sostenido en el tiempo, fortaleciendo su vocación turística, pero sin una planificación urbana definida. Prueba de ello es que con el transcurso de los años terminaron conformando municipios escindidos de los territorios de origen.

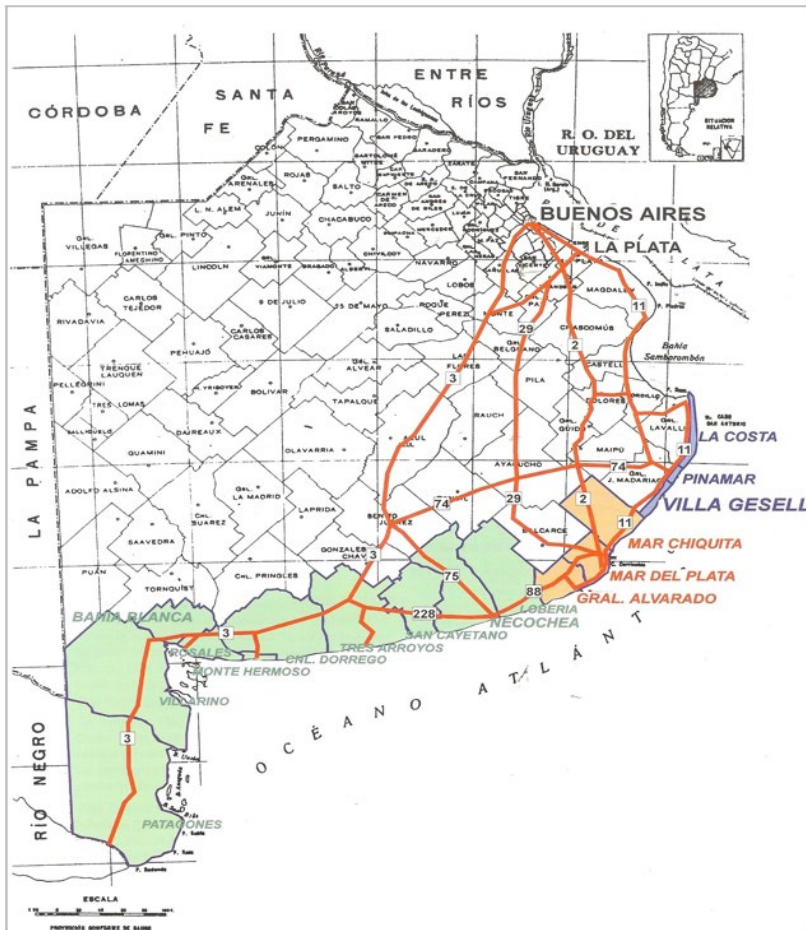
Tercera etapa: ubicada aproximadamente al comienzo de la década de 1990, está caracterizada por el denominado “neo-exclusivismo” (Hernández, 2011). Este período que llega hasta la actualidad puede considerarse como el reflejo de una sociedad argentina fragmentada y polarizada. Las clases medias ascendentes después de la crisis de 2001 (Svampa, 2001) buscan espacios identitarios y la transformación de las ciudades costeras comienza a ser diseñada por el urbanismo de mercado. En esta etapa se verifica el consumo indiscriminado de recursos no renovables y de alto valor paisajístico.

Sin embargo, habría una derivación en esta última etapa signada por la pandemia de COVID-19, que consolidó la densificación de algunas localidades (sobre todo las ciudades intermedias), dado que muchos de los propietarios se instalaron de forma permanente en su segunda residencia para pasar el aislamiento obligatorio. *A posteriori* de la misma, algunos de ellos se instalaron en forma definitiva. Hay que señalar las ventajas de estos centros urbanos en lo referente a calidad de vida y posibilidad de comunicaciones, como factor de impulso en los cambios de comportamiento de

la población. Esta situación nos ha llevado a revisar el soporte territorial en función de la localización de nuevos equipamientos de orden superior y de la movilidad urbana pasiva.

Como se señalara en párrafos anteriores, el frente costero bonaerense presenta un conjunto de ciudades intermedias con jerarquía de ciudades cabecera de sus respectivos municipios (Figura 1). Asimismo, investigaciones recientes integran el Corredor Bonaerense como continuidad de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) configurando la mayor mega región del país (Ciccolella y Migniqui, 2017).

Figura 1 - Franja costera bonaerense.



Fuente: F. Tauber, 1998.

Los municipios costeros presentan una diferenciación en las actividades económicas; mientras que el turismo es la principal fuente de ingresos en una parte de ellos, en los otros siguen predominando las actividades agropecuarias. Con respecto a sus características físico-geográficas, Patricia Perelman (2011) define la franja del litoral marítimo de la siguiente manera:

La Región Costera Pampeana (Dadón y Mateucci, 2006) presenta una costa baja, con escasos accidentes y poblada de médanos que forman cordones paralelos a la costa. La vegetación está compuesta por herbáceas de crecimiento rápido y halófitas, con muy baja cobertura en los médanos migratorios y aumentando en los médanos inactivos. Las Sierras de Tandilia forman acantilados y barrancas que se extienden desde la laguna de Mar Chiquita hasta Mar del Sur. Más al sur la costa vuelve a ser baja y con cordón medanoso hasta la ría de Bahía Blanca, caracterizada por bañados y cangrejales (Perelman, 2011, p. 86).

Un punto a resaltar, es que solo en el 50% de estos municipios la actividad económica de base es el turismo (ocho en total), y es en ellos donde se observa el mayor dinamismo en el incremento demográfico. Integran este conjunto los municipios de La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Gral. Pueyrredón, Gral. Alvarado, Mar Chiquita, Necochea y Monte Hermoso. La presencia de amplias playas y servicios de hotelería y gastronomía forman parte de sus atractivos.

Por otra parte, la urbanización costera de la provincia de Buenos Aires desarrollada en forma espontánea y poco planificada durante todo el siglo XX, se continúa en las primeras décadas de esta centuria bajo el formato del urbanismo de mercado. Sin embargo, es preciso señalar que varios de estos municipios con vocación turística cuentan con planes de desarrollo estratégico (Villa Gesell, Pinamar, Gral. Pueyrredón), en los que no se encuadran los megaproyectos de urbanizaciones privadas.

Considerando esta cuestión, un tema que no se puede soslayar es la vinculación de estos nuevos emprendimientos con la dinámica del crecimiento demográfico de los núcleos turísticos costeros, que intentamos mostrar en el Cuadro 1.

Cuadro 1 - Crecimiento demográfico en ciudades costeras y urbanizaciones privadas.

MUNICIO	POBL. TOTAL	VAR. 1991-2001*	VAR. 2001-2010*	VAR. 2010-2022*	URBANIZACIONES PRIVADAS	LOCALIDADES
Gral. Alvarado	45.526	13,14	21,0	21,7	Cardón Miramar, Las Lomas	Miramar, Mar del Sur
Gral. Pueyrredón	667.082	9,96	5,60	7,8	Rumencó, Rumencó Joven, Arenas del Sur, Casona del Haras, Marayuí, Las Prunas	Mar del Plata, Batán, Chapadmalal, Camet
La Costa	100.889	56,67	16,08	31,05	Km 314, Jagüel del Medio, Paseo del Bosque, Costayres, El Descanso, Campos de Mar, Rincón de Cobo, Costa Esmeralda, Punta Médanos, Villa Robles, North Beach	Mar del Tuyú, San Clemente, Santa Teresita, Mar de Ajó, S. Bernardo, las Toninas, Aguas Verdes, Nueva Atlantis, Costa del Este
Mar Chiquita	33.110	9,33	4,50	55,6	Dunas de Sta. Clara	Santa Clara, Santa Elena, Mar de Cobo, Atlántida
Monte Hermoso	8.465	55,39	15,92	30,3	s./d.	Monte Hermoso
Necochea	102.110	8,72	10,33	9,9	Quequén Chico, Lomas del Golf, Médanos (P. Lillo)	Necochea, Quequén
Pinamar	39.449	100	30,7	53,3	La Herradura, Pioneros, Pinamar Chico, Solanas del Norte, Dunas de Pinamar, Villa de Mar	Pinamar, Ostende, Valeria del Mar, Cariló
Villa Gesell	37.463	51,64	30,7	16,1	Bo. Médanos, Bo. Hipocampo, Dunas de las Pampas, Chacras del Mar, Solanas, Urb. Mar Azul, El Salvaje	Villa Gesell, Mar de las Pampas, Las Gaviotas, Mar Azul

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos censales, 2024.

*Las cifras están expresadas en porcentajes.

Para interpretar adecuadamente el cuadro precedente, es necesario acotar que la modificación de los límites jurisdiccionales de los municipios de Gral. Lavalle, Gral. Dorrego y Gral. Madariaga, mediante la ley 9034/78 (por decreto de la dictadura cívico-militar), dio lugar a la separación de varios de estos núcleos costeros, conformando los nuevos municipios de La Costa, Pinamar y Villa Gesell. De tal forma que quedó totalmente definido su perfil de centros turísticos escindidos de los territorios agropecuarios adyacentes.

Por el contrario, en los otros cinco municipios (Gral. Alvarado, Gral. Pueyrredón, Mar Chiquita, Necochea y Monte Hermoso) persiste la diversificación de usos del suelo; aunque de hecho se advierte la división de los territorios rurales del interior y del litoral marítimo urbanizado.

Analizando la variación del crecimiento de la población con los datos de los tres últimos cortes censales, se verifica que, más allá del aumento de población temporaria durante los períodos vacacionales, hay un incremento sostenido de la población radicada de forma permanente. Y dentro de ese fenómeno de aumento demográfico también se observa que las localidades intermedias y pequeñas son las que crecen más aceleradamente. Las dos ciudades de mayor tamaño, Mar del Plata (539.187 habitantes) y Necochea (102.110 habitantes) muestran un crecimiento inferior al promedio de la provincia de Buenos Aires, en los tres períodos estudiados. En este sentido, no puede ignorarse que la crisis político-económica que estalló en 2001 a nivel nacional, representó una caída importante en los puestos de trabajo y en el aumento de la pobreza en las ciudades más pobladas. El informe elaborado por el Instituto de Estadística y Censos, en base a la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) de octubre de 2002, daba cuenta de que el 23,3% de los hogares marplatenses estaban por debajo de la línea de pobreza y el aglomerado Necochea-Quequén presentaba cifras similares. En consecuencia, estos dos centros urbanos dejaron de ser polos de atracción de flujos migratorios.

En lo que respecta a las ciudades de menor tamaño, el aumento de población permanente se relaciona con la instalación de equipamientos de orden superior en áreas tales como salud y educación. En este último rubro, la apertura de subsedes de universidades nacionales (Universidad Nacional de Mar del Plata, Universidad Nacional de la Plata, etc.) e institutos de formación terciaria, que favorecieron la retención de población joven. Asimismo otras investigaciones (Cacopardo y Núñez, 2001b) distinguen como factores de crecimiento el aumento de los servicios afectados al turismo, la industria de la construcción y las mejoras en la accesibilidad y las comunicaciones.

Como reflexión acerca de lo expuesto, debemos insistir en que las transformaciones recientes son las que presentan un mayor impacto sobre el soporte territorial y las que de manera directa agudizan las desigualdades socioambientales. Si seguimos analizando el Cuadro 1, podemos inferir que la escala de las

ciudades no incide de forma determinante en la radicación de emprendimientos inmobiliarios de envergadura; aunque en los núcleos de menor tamaño y con importantes fracciones de suelo rústico de alto valor ambiental, la depredación del medio se vuelve más relevante. La falta de políticas de planificación y de mecanismos de control de los riesgos ambientales constituye un marco propicio para el avance de las acciones de los desarrolladores.

La irrupción de los megaproyectos en las ciudades marítimas: rentabilidad vs. sustentabilidad

Hacia los inicios de los años '90 las dos gestiones de gobierno de corte neoliberal proporcionaron condiciones adecuadas para el avance del urbanismo de mercado, demostrando desinterés por la planificación estatal. En consecuencia, los negocios inmobiliarios se volcaron a la producción del espacio urbano como mercancía. En este período se agudizó la fragmentación de la estructura socioeconómica del país y como reflejo de ello, la fragmentación socioterritorial (Svampa, 2005), tanto en ciudades metropolitanas como en núcleos de menor tamaño y jerarquía.

El fracaso de las políticas neoliberales que culmina con la crisis económica de 2001, marca un punto de inflexión en el urbanismo privado. Las empresas desarrolladoras de mayor envergadura se orientan a satisfacer la demanda de un *target* de usuarios de clase media alta y alta, y se concentran en el diseño de productos de gran escala. Así se pasa del diseño y construcción de barrios cerrados en las periferias urbanas, a las propuestas de ciudades privadas en zonas de mayor exclusividad.

Esta transformación puede observarse analizando la evolución del urbanismo de mercado desde fines de los años 70 hasta la actualidad. A través de nuestras investigaciones, hemos detectado la mutación de los productos desarrollados por los emprendedores inmobiliarios y la localización en espacios de interés paisajístico.

Trazando una línea de tiempo, podríamos señalar tres períodos:

- El primer corte temporal, cuyos inicios son anteriores a 1970, está caracterizado por el surgimiento de los

clubes de campo (o también llamados *country-clubs*) localizados principalmente en la periferia de la región metropolitana de Buenos Aires. Esta propuesta estaba destinada a una población de ingresos medio-altos y altos y conformaba un hábitat de espacios recreativos y de ocio con residencias temporarias. Es preciso destacar que en la normativa urbanística (Decreto-Ley 1912)², si bien se trataban las cuestiones referentes a los espacios públicos, las densidades y las infraestructuras de servicios, lo único que aparece señalado con respecto al medioambiente es la obligatoriedad de presentar un informe de evaluación de impacto ambiental.

- El segundo corte puede ubicarse en los inicios de 1990 y el producto de mayor demanda entre sectores de ingresos medios, medio-altos y altos es el barrio cerrado. Su localización ya no se restringe a la RMBA, sino que se expande en otras conurbaciones como el Gran Rosario, Gran Córdoba, Gran Tucumán y en ciudades de tamaño intermedio en distintos puntos del país. La flexibilidad normativa con respecto a las características de diseño y dimensiones de estos conjuntos residenciales (desde una hectárea hasta más de 800), explica en parte su acelerado crecimiento. Cabe destacar una marcada diferencia con la tipología anterior, y es la condición de residencia permanente (para muchos de los propietarios su única vivienda), con un equipamiento básico para el tiempo libre. Por lo tanto, la búsqueda de fracciones para construir estos barrios cerrados se encaminó hacia suelos baratos y bien comunicados por las infraestructuras viarias. Las reglamentaciones para los barrios cerrados, tangencialmente se ocupan del cuidado del entorno y del ambiente.
- El último corte de esta secuencia aparece después del año 2000. La crisis económica y la desaparición de las pequeñas firmas de desarrolladores inmobiliarios, da paso a la oferta

2 Decreto-Ley de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires, 1977.

de proyectos de gran envergadura que se sustentan en un elaborado diseño del paisaje interior y buscan localizaciones de alto valor ambiental. La propuesta de este tipo de hábitat apunta a usuarios de un nivel económico superior al medio, y que no solo buscan un hábitat de calidad para su tiempo libre, sino también la obtención de rentabilidad financiera. Dentro de este conjunto de megaproyectos se encuentran las ciudades privadas, los pueblos marítimos privados, las ciudades/pueblo temáticas, etc. Con nombres muy variados en función de la promoción en el mercado inmobiliario, las urbanizaciones especiales emergen en sitios de interés turístico, tales como el Valle de Cafayate (Salta), el Valle de Uco (Mendoza), las laderas montañosas de Tierra del Fuego, o el litoral marítimo atlántico. La característica fundamental y que es promocionada por los emprendedores, se centra en ofrecer “todas las comodidades de la ciudad en un entorno natural”. Es en estos proyectos en donde la apropiación de la Naturaleza pasa del ámbito público al privado.

Como corolario de los períodos mencionados, es dable afirmar que existe una transformación de los productos del mercado inmobiliario, ampliándose en cuanto a sus dimensiones y complejidad, por un lado; y por otro, como estrategia de marketing dirigida a un segmento de población más exclusiva, se apropia de los territorios con mayor valor intrínseco.

No obstante, en el caso del corredor costero bonaerense, la cuestión central gira en torno a la apropiación, consumo y privatización de los recursos no renovables (reservas dunícolas, bosques marítimos, playas, etc.). En este sentido, se puede apreciar una diferencia entre los núcleos urbanos tradicionales con vocación turística (Villa Gesell, Miramar, Pinamar, entre otros), y las urbanizaciones privadas costeras diseñadas como “mega emprendimientos *all inclusive*”. (Costa Esmeralda, North Beach, Chacras del Mar, Rumencó, etc.). Al respecto, J. Dadón (2011) también remarca otra característica diferencial: la diversificación de sus actividades económicas, destacando que las localidades proyectadas como destinos turísticos presentan solo usos del suelo

destinados a satisfacer la demanda de los flujos de visitantes. Dentro de este grupo se encuentran urbanizaciones balnearias abiertas (Cariló, Las Gaviotas, Mar de las Pampas, etc.) y cerradas (Costa Esmeralda, Chacras del Mar, Villarobles, etc.). Sobre estos últimos emprendimientos y su impacto ambiental y socioterritorial hay escasas investigaciones.

El auge y crecimiento de las urbanizaciones privadas en el corredor atlántico es un fenómeno socioterritorial reciente (Vidal-Koppmann, 2016). Hacia principios de la década de 1980 en la franja costera solo se registraba la presencia de un club de campo asociado a la práctica deportiva del golf, en la localidad de Chapadmalal. El proyecto del *country-club* Marayuí, comienza en 1982, con la subdivisión de una amplia fracción de tierras pertenecientes a la familia Zorraquín.

El diseño del mismo quedó encuadrado en la normativa del Decreto-ley 8912 de la provincia de Buenos Aires (Decreto-Ley de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial, 1977), que en su articulado contempla la creación de clubes de campo. Las viviendas fueron diseñadas como residencias temporarias en función de las actividades deportivas de sus propietarios. Este proyecto residencial privado aparece en la costa atlántica bastante tardíamente; ya que el primer club de campo en la provincia de Buenos Aires (Tortugas Country-club) data de 1930. Aunque a partir de la década del 70, es cuando la periferia metropolitana de Buenos Aires comienza a poblarse con esta tipología de urbanizaciones.

Con anterioridad a dicha década, en las localidades intermedias costeras o en las dos ciudades de mayor tamaño (Mar del Plata y Necochea), el mercado de bienes raíces relacionado con la actividad turística se concentró en la venta de lotes, viviendas individuales y departamentos, destinados a cumplir la función de segunda residencia. De esta forma muchas de las pequeñas localidades fueron creciendo espontáneamente y consolidándose como ciudades turísticas.

Los negocios inmobiliarios captaron predominantemente la demanda de las clases media, para quienes la posibilidad de poseer una segunda vivienda de veraneo o con fines de renta, formó parte de su imaginario y de su estilo de vida. Mar del Plata, concebida

a finales del siglo XIX exclusivamente para albergar el turismo de élite, se convierte en el modelo que después tendería a ser imitado (salvando las distancias) por la pequeña burguesía. Coincide este proceso con la etapa del turismo masivo en las ciudades costeras descripta en el apartado precedente. La fundación y consolidación de ciudades balnearias como San Clemente del Tuyú, Santa Teresita, San Bernardo, Villa Gesell, Santa Clara del Mar y muchas otras, conforma un corredor de localidades turísticas, “en las que son los espacios para el consumo y el ocio los que definen la estructura urbana y organizan la dinámica social y económica de la ciudad” (Dadón, 2011, p.19).

Sin embargo, indagando en el conjunto de ciudades bonaerenses que integran este corredor, no se encuentra hasta avanzada la década de los 90, la irrupción de barrios cerrados, clubes de campo y menos aún, de megaproyectos de urbanizaciones. La última de las tipologías mencionadas incluye el diseño de ciudades privadas; es decir, conjuntos de barrios cerrados con un área de centralidad, infraestructura de servicios y equipamientos comunitarios de gestión privada; y fundamentalmente un cercado perimetral y accesos controlados por sistemas de seguridad privada.

En este proceso de privatización urbana se constata la convergencia del denominado turismo “neo-exclusivista” y del tercer período del urbanismo privado, que describimos anteriormente. En efecto, la oferta del mercado inmobiliario está orientada hacia un segmento de usuarios de clase media y media-alta, que optan por residir de manera permanente en estas ciudades turísticas; o bien, que consideran su participación en estos megaproyectos como una forma de inversión rentable.

Analizado desde esta perspectiva, se puede explicar el crecimiento dinámico del corredor costero bonaerense, en las primeras dos décadas de este siglo. Al respecto se ha verificado que en la casi totalidad de los municipios turísticos, se concretaron diferentes tipologías de urbanizaciones privadas, según se consigna en el Cuadro 2.

Cuadro 2 - Urbanizaciones privadas en la costa bonaerense.

MUNICIPIO	UBICACIÓN	PROYECTO	SUPERFICIE	TIPOLOGÍA	COSTOS
La Costa	Ruta 11, Km 380	Costa Esmeralda	1.000 Ha.	Localidad privada con 3 Km de playa privada	Lotes dde. U\$S80.000
	Ruta 11, Km378	Northbeach	274 Ha.	Pueblo marítimo con 1,2 km de playa privada	Variación según tipología arquitectónica
	Ruta 11, Km374	Villarobles	1000 Ha.	Villa marítima privada c/ embarcadero (450 u.), pista aterrizaje, hotel 7* y 7 barrios	Variación según tipología arquitectónica
	Ruta11, Km382, extremo sur Cabo S.Antonio	Punta Médanos	540 Ha.	Pueblo privado c/c. comercial, 3 km de costa	Lotes dde. U\$S 40.000
	R. 11, e/ Sta. Teresita y las Toninas	Jagüel del Medio	125 Ha.	Mix de residencias y hotelería	Variación según tipología arquitectónica
Pinamar	La Frontera	La Herradura	250 Ha.	Conj. Barrios privados	Viviendas dde. U\$S 350.000
	La Frontera	Pinamar Chico	4 Ha.	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 80.000
	Zona Norte	Pioneros	28 Ha.	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 30.000
	Zona Norte	Solares del Norte	6 Ha.	Bo. privado	
		Terrazas al Golf	5 Ha.	Bo. privado	Viviendas dde. U\$S250.000
Villa Gesell	C. V. Gesell	Bo. Médanos	s/d	Bo. abierto	s/d
	C. V. Gesell	Bo. Hipocampo	s/d	Bo. abierto	s/d
	Mar Azul	Chacras del Mar	400 Ha.	Mix residencial, hotelería y chacras marinas	Lotes dde. U\$S 30.000
	Mar Azul	Urbanización El Salvaje	400 Ha.	Chacras marítimas, áreas deportivas, reserva ecológica	Lotes desde 2.500 m2 a paertir de U\$S 38.000
	Mar Azul	Solanas	15 Ha.	3 complejos de dptos. c/fte. marítimo	Dptos. desde U\$S 150.000
	Mar de las Pampas	Dunas de las Pampas	5 Ha.	Bo. Privado y resort de mar	s/d

Mar Chiquita	Ruta 11 y acces. a M. Chiquita	Lagos del Mar	83 Ha. (dentro de la reserva ecológica)	Conj. Barrios privados	Sin comercialización por amparo judicial
	Ruta 11, Km 483	Costa del Sol	10 Ha.	Club de campo	Lotes dde. U\$S 22.00
Gral. Pueyrredón	S/av. Newbery	Rumencó	150 Ha.	Conj. 5 barrios privados	Lotes dde. U\$S 70.000
	S/av. Newbery	Rumencó Joven	20 Ha.	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 50.000
	Bosque P. Ramos	Arenas del Sur	70 Ha.	Conj. Barrios c/ cancha de polo	Lotes dde. U\$S 50.000
	Bosque P. Ramos	Fincas de P. Ramos	30 Ha.	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 35.000
	Zona Sur (Los Acantilados)	Casonas del Haras	35 Ha.	Bo. privado residencial frente al Haras Sta. María	s/d
	S/ av. Newbery	Las Prunas	s/d	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 40.000
	S/ av. Newbery	Tierra y Mar	10 Ha.	Bo. Privado con links de golf	Lotes dde. U\$S 43.000
	Ruta 11, Chapadmalal	Barrancas San Benito	67 Ha.	Club de campo a 600 m de la playa	Lotes dde. U\$S 25.000
	Ruta 11, Chapadmalal	Marayuí	70 Ha.	Club campo c/ links de golf	s/d
Gral. Alvarado	Ruta 11, Km483	Las Lomas de Miramar	7 Ha.	Bo. Privado	Lotes dde. U\$S 50.000
Necochea		Lomas del Golf	40 Ha.	Bo. Privado	Lotes dde. U\$S 300/m2
	Reserva Parque Lillo	Médanos	3 Ha. (Reserva P. Lillo)	Bo. Privado dentro de reserva ecológ.	Lotes dde. U\$S 200/m2
		Quequén Chico	8 Ha. (Fte. Marítimo)	Bo. privado	Lotes dde. U\$S 300 /m2

Fuente: elaboración propia en base a consulta a publicaciones del sector inmobiliario y trabajo de campo.

Más allá de lo expuesto en este cuadro, resulta conveniente destacar algunas cuestiones que se pudieron observar mediante los trabajos de campo y las consultas con fuentes calificadas.

En principio, debe señalarse la concentración de urbanizaciones privadas en determinados municipios; tal es el caso del partido de La Costa y de Pinamar. En este sentido, no solo sorprende la cantidad

de proyectos sino el tamaño de los mismos en lo que se refiere a su extensión. Cuatro de estas nuevas urbanizaciones han sido diseñadas como pueblos marítimos privados, encerrando dentro de sus límites parte del frente litoral. A estos emprendimientos de gran envergadura se agregan otros seis, de los cuales dos de ellos se presentan como conjuntos de barrios cerrados (La Herradura y Jagüel del Medio).

De esta forma, sobre la ruta provincial interbalnearia N°11 se va consolidando un conglomerado de conjuntos residenciales de alto nivel de exclusividad, ya que algunos de ellos poseen embarcaderos, pistas de aterrizaje, canchas de polo y de golf, hotelería, y kilómetros lineales de playas privadas.

Cabe destacar que de todos los emprendimientos mencionados, el que se encuentra más avanzado en la concreción de las etapas planificadas en su *Master Plan*, es el pueblo marítimo denominado Costa Esmeralda. Este ambicioso proyecto de 1.000 hectáreas a construirse en varias etapas, demandó una inversión inicial en infraestructura de servicios de 23 millones de dólares, según la estimación de la empresa desarrolladora. Su diseño destina 800 hectáreas para usos residenciales de diferentes características (viviendas individuales y bloques de departamentos) y 200 hectáreas de áreas comunes para usos deportivos, recreativos y espacios de circulación. En los 1.300 lotes destinados a unidades residenciales individuales, se estima que podrá que agregar los residentes en los departamentos y en loidividuales, se estima que podobre el impacto ambiental de la urbanización habitar más de 5.000 usuarios, a los que habría que agregar los residentes en los departamentos y en los hoteles a construir en etapas posteriores.

En lo referente a la cuestión ambiental, hay que señalar que este conjunto se ubica en una zona de médanos y dunas móviles, transformada por un diseño paisajístico que llega hasta la costa ocupando tres kilómetros de playa (Figura 2).

Figura 2 - Megaproyecto de ciudad balnearia privada.



Fuente: publicación de la empresa EIDICO S.A.

Una segunda cuestión a observar es que en el entorno de la mencionada localidad, se está edificando la villa marítima Villarobles (1.000 hectáreas), en cuya propuesta se contempla un embarcadero para 450 barcos de diferente porte, una pista de aterrizaje para aviones privados (pista de 1.500 metros ya construida), un helipuerto, y un hotel de categoría 7 estrellas. El equipamiento comunitario permite suponer que los siete barrios proyectados estarán destinados a una población de carácter permanente puesto que incluye un área central comercial, un polo de oficinas y un colegio bilingüe.

Vecino a este emprendimiento se está construyendo North Beach “pueblo de mar”, otra villa que ocupa 274 hectáreas de dunas

y bosques marítimos y que según su propuesta de marketing pretende “crear una nueva experiencia de comunidad”, donde la seguridad sea un tema prioritario. Para ello cuenta con un perímetro vallado, control de acceso a los barrios y cámaras de monitoreo permanente.

A pesar de que el *slogan* común a todos estos megaproyectos remarca el respeto a la naturaleza para una calidad de vida más sustentable, se verifica una fuerte contradicción al edificar sobre humedales, diseñar lagunas artificiales de agua dulce de importantes proporciones y hacer un sobreconsumo de suelo rústico y de recursos paisajísticos. Por otra parte, los registros consignados en el mencionado cuadro, nos permiten deducir que en un horizonte de mediano plazo, en el municipio de La Costa y su continuidad con el municipio de Pinamar, se irá consolidando una nueva forma de territorialidad signada por la privatización de recursos naturales. Esta situación habría que estudiarla con detenimiento, por cuanto podría configurar en un futuro no muy lejano, un conglomerado de urbanizaciones privadas, formando una “barrera” frente a la costa marítima.

En tercer lugar y siguiendo con el argumento anterior, se ha podido observar que la continuidad de ese conglomerado de urbanizaciones no se interrumpe al traspasar las jurisdicciones; ya que al norte de Pinamar (municipio limítrofe) aparecen otros proyectos privados de condominios residenciales cerrados para alojar población permanente (La Herradura, Pinamar Chico y Los Pioneros). Tampoco se trata de una casualidad; sino que por el contrario, se advierte que la vecindad entre urbanizaciones privadas forma parte de una estrategia del mercado inmobiliario para agregarle valor a sus productos. La agrupación de urbanizaciones se beneficia mediante economías de aglomeración, compartiendo infraestructuras y equipamientos. Además esta incipiente agrupación de pueblos y barrios privados va configurando un área restringida a un cierto sector de la sociedad, diferenciándose de la heterogeneidad propia de las ciudades abiertas. En síntesis, a lo largo de la ruta interbalnearia se va construyendo de a poco una frontera virtual que se apropia y privatiza la zona de médanos, bosques marítimos y playas.

Por último, no se deberían ignorar los potenciales conflictos socioambientales que pueden surgir de esta fragmentación territorial. La promoción de estos mega emprendimientos remarca enfáticamente el cuidado del medioambiente, el carácter “ecológico y sustentable” de los pueblos marítimos y llega a proponer la utopía de “crear una experiencia de comunidad”. Sin embargo, no se repara en que en el diseño de estas ciudades se modifica el ambiente al implantar espejos de agua artificiales (por ejemplo, las siete lagunas de Villarobles); pistas de aterrizaje para aviones privados; helipuertos; campos de polo con sus infraestructuras complementarias; o zonas de reserva que quedan encerradas dentro de los perímetros vallados. Cabría preguntarse cuál sería la función de un área de reserva de recursos naturales dentro de una propiedad privada; o bien, cómo afectará el movimiento aéreo las condiciones naturales de la flora y fauna de estos lugares.

Consideraciones finales sobre el impacto ambiental del urbanismo privado

La localización de emprendimientos privados de envergadura en áreas de alto valor debido a sus recursos naturales plantea una serie de aspectos que el ordenamiento territorial debería considerar. Sin pretender agotar la lista de los mismos, señalaremos algunos que nos parecen relevantes para debatir las cuestiones acerca de la injusticia ambiental.

Los resultados a exponer se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

a) Relación entre la escala urbana y la magnitud del impacto ambiental

En los casos estudiados no se observa que el tamaño demográfico de las ciudades sea uno de los motivos para desarrollar formas de urbanización privadas. Por el contrario, las ciudades privadas en consolidación se han gestado en vecindad con ciudades de tamaño intermedio o pequeñas. Por lo general, en el entorno de estos núcleos existen importantes fracciones de suelo rústico que sirven adecuadamente a los proyectos del urbanismo de mercado.

Asimismo, la escasa normativa de planificación y el interés de los municipios por recibir inversiones millonarias, conforman un amigable escenario para las empresas urbanizadoras.

En la ciudad de mayor tamaño del corredor analizado (Mar del Plata con aproximadamente 614.000 habitantes), los conjuntos de barrios privados se van adosando a lo largo de la Av. Newbery en el área urbana, continúan en la zona del Bosque de Peralta Ramos y algunos proyectos se sitúan en la zona de los Acantilados.

Si bien el municipio de Gral. Pueyrredón cuenta con un plan estratégico puesto en marcha a mediados de 2005 y con sucesivas revisiones³, en el mismo no aparece una regulación directa para este tipo de emprendimientos; aunque en los objetivos centrales se destaca la necesidad de preservar la sustentabilidad de la ciudad y su región.

En otro de los casos-testigo, la ciudad de Villa Gesell en el municipio homónimo, con una escala de ciudad intermedia alberga en el área urbana varios barrios privados y en su periferia en la urbanización de Mar Azul dos proyectos en consolidación de chacras marítimas. Este segundo ejemplo también cuenta con un plan estratégico que comenzó a gestarse hacia fines del siglo XX, y en el mismo, uno de los ejes de trabajo apunta al turismo sustentable.

Las dos escalas diferentes de los ejemplos mencionados, permiten reflexionar sobre los avances del real estate y la falta de contención del mismo mediante medidas de planificación. El impacto ambiental en ambas escalas reviste importancia y no deja lugar a dudas sobre la transformación antrópica del paisaje.

b) Crecimiento urbano, transformación socioterritorial y valores del suelo

Las ciudades intermedias en el litoral marítimo (Villa Gesell, Miramar, Pinamar, etc.) muestran un ritmo dinámico de aumento demográfico. Se verifica que la población estable ha crecido en promedio más del 25% en la última década intercensal (2010-2022), como consecuencia de la migración interna, principalmente de la región metropolitana de Buenos Aires.

3 Plan de Gestión Territorial de Mar del Plata y del Partido de Gral. Pueyrredón (2005) y Plan Estratégico de Mar del Plata 2013-2030 (2015)

Sin embargo, la capacidad locativa de la mayoría de ellas se encuentra por debajo del nivel de saturación. Con densidades promedio bajas que oscilan entre los 11 y los 227 habitantes por Km², cuentan con un importante porcentaje de tierra urbana vacante con cobertura de equipamientos y servicios básicos.

En los últimos años dos factores han influido en los procesos de crecimiento: el descenso en los costos de los terrenos, y la situación coyuntural de la pandemia. Ambos factores se encuentran relacionados. La pandemia influyó para que la segunda residencia de muchos habitantes se transformara en residencia definitiva. Por otra parte, el descenso de los valores del suelo debido al aumento de la cotización del dólar estadounidense en el mercado local, se convirtió en un factor atractivo para los inversores.

Durante la pos pandemia los medios periodísticos en su sección de propiedades inmobiliarias, dieron cuenta del auge de las nuevas urbanizaciones en la costa y de los beneficios del habitar en entornos naturales.

Por otro lado, algunos municipios captaron la atención de los desarrolladores al habilitar importantes fracciones de suelo para usos residenciales, lo que reactivó las obras en emprendimientos existentes y en otros nuevos.

Tal es el caso de Villa Gesell que mediante la aprobación de la Ordenanza 3063 “Plan de Ordenamiento Municipal”, incorporó 8.000 hectáreas para urbanizar y 12 Km de costa. Esta medida impactó sobre los pequeños núcleos de la zona sur (Mar de las Pampas, Las Gaviotas y Mar Azul), activando la construcción y la venta de lotes en las nuevas urbanizaciones.

En el caso de Mar del Plata, el fenómeno urbanizador se trasladó a la zona semi-rural de Chapadmalal donde se comenzaron a edificar condominios de cabañas (costo de los terrenos a partir de U\$S 10.000), aprovechando las condiciones de territorios rurales próximos al mar. Algunos medios lo promocionaron como “el nuevo José Ignacio de la costa atlántica”⁴.

4 El Diario La Nación, hace alusión a localidad balnearia uruguaya <https://www.lanacion.com.ar/propiedades/inversiones/el-destino-hippie-chic-con-terrenos-desde-us10000-que-promete-convertirse-en-el-jose-ignacio-de-la-nid06022024/>

Contemporáneo a estos procesos, se va desarrollando la transformación de la zona norte de la ciudad de Pinamar, donde el municipio autorizó la construcción de edificios de más de ocho pisos en medio del bosque de pinos, en cercanía con la playa.

Este sector de la ciudad muestra una tendencia de segregación socioterritorial. Los costos de las propiedades van desde los U\$S 150.000 (departamentos de dos ambientes) hasta casas que superan el medio millón de dólares. Asimismo se está consolidando un nuevo polo de centralidad con reconocidas firmas comerciales. En esta zona se ubican los barrios privados más exclusivos.

Este fenómeno de transformación y crecimiento acelerado también invadió la ciudad privada de Costa Esmeralda (municipio de La Costa). La prosecución de otra etapa de completamiento del megaproyecto (propuesta presentada al municipio a mediados de 2023) generó un conflicto con los actuales residentes. Diferentes medios periodísticos dieron visibilidad a este tema; ya que la nueva etapa es en sí misma otro proyecto de envergadura. En efecto, las nuevas obras alteran las características iniciales de la ciudad marítima (densidades bajas y viviendas rodeadas de espacios verdes). Los desarrolladores pretenden edificar en un predio de 106 hectáreas un conjunto de 100 edificios de departamentos, con áreas comunes para equipamientos y amenidades. Los terrenos (zona sur del complejo) que inicialmente estaban destinados a la construcción de chacras marítimas, se transformaron en macro manzanas para albergar edificaciones de más de cuatro plantas y un centro comercial. Esta iniciativa surgió de la misma empresa desarrolladora de Costa Esmeralda, que estimó una inversión entre 800 y 1.000 millones de dólares.⁵

El rechazo de los vecinos se manifestó en una asamblea pública ante el municipio y en la solicitud de una medida judicial que ha frenado las obras.

Este caso al igual que otros que en el corredor costero reportan inversiones millonarias (Villarobles, North Beach, etc.), pero ponen en evidencia la despreocupación por posibles impactos

5 Diario Clarín https://www.clarin.com/sociedad/costa-esmeralda-polemica-barrio-exclusivo-costa-proyecto-inmobiliario_0_mZzjekI7G8.html

ambientales.. No se trata de acciones aisladas, sino de una estrategia del urbanismo de mercado que prioriza los negocios inmobiliarios sobre cualquier otro aspecto.

c) Transformación del hábitat, ordenamiento territorial y preservación del medio ambiente

La transformación del hábitat predominantemente residencial, se sustenta en nuevos formatos que no solo atañen a la vivienda sino también al entorno inmediato.

Tal como se señalara en apartados precedentes, la mayoría de los proyectos se caracterizan por un discurso de preservación de la Naturaleza y de generación de zonas seguras.

Sin embargo, la transformación de áreas agrestes en zonas privadas y la modificación del relieve, la construcción de infraestructuras y la apropiación de áreas costeras, pone en evidencia la contradicción entre los recursos de marketing y la realidad de los emprendimientos.

La proyección del crecimiento de estas tipologías de urbanismo privado configura un escenario que debería entrar en las agendas de planificación de los municipios. En dos de los ejemplos (Gral. Pueyrredón y Villa Gesell) analizados en el apartado anterior, se encuentran vigentes sendos planes estratégicos; no obstante, la temática de las urbanizaciones privadas no está considerada especialente.

La mutación de espacios públicos en privados y el aumento creciente de los mismos, conlleva a una situación de injusticia ambiental.

Volviendo a los ejemplos presentados, podemos destacar la continuidad y proximidad entre urbanizaciones. En el municipio de Villa Gesell, la acción de organizaciones ambientalistas dio visibilidad a un proyecto (urbanización del Camping de Ingenieros) que solo dejaba un mínimo porcentaje de la reserva dunícola sin intervenir. El resto de la superficie a privatizar quedaba ocupado con viviendas, espacios comerciales comerciales y deportivas. Al extenderse sus límites hacia otro mega emprendimiento en vías de consolidación (Chacras del Mar), dejaba libre una franja de territorio de menos de un kilómetro.

No obstante, en uno de sus artículos el Decreto-ley de Usos del Suelo establece que entre urbanizaciones debe existir una distancia mínima de 7 Km. Esta restricción apunta a que este tipo de emprendimientos no terminen formando un aglomerado totalmente privatizado. En este caso se advierte esa tendencia.

De lo dicho se desprende un segundo tema para reflexionar: la apropiación del borde costero. La legislación estipula que en el frente marítimo, los emprendimientos deben dejar liberada una franja para la circulación (camino de sirga), a los efectos de permitir el libre paso. A partir de este sector de circulación, la demarcación con barreras físicas, indica que el resto de la playa es de uso restringido a los habitantes de los complejos privados. Asimismo los accesos controlados y la vigilancia privada impiden que cualquier paseante pueda acercarse a las instalaciones (carpas, sombrillas etc.).

Como se señaló anteriormente, algunos municipios ya muestran la imagen de un corredor de urbanizaciones privadas jalando la costa (municipios de La Costa y Pinamar). Dicha privatización se va plasmando en conjuntos residenciales, que en sus versiones más extremas configuran pueblos marítimos privados. En estos casos al fenómeno de la apropiación de los recursos paisajísticos, se le adiciona la variable de segregación socio-residencial.

En el imaginario propuesto por el mercado inmobiliario, lo privado no solo se asocia con el disfrute exclusivo de los recursos paisajísticos; sino también con la seguridad que garantizan los accesos controlados y los perímetros vallados. Las zonas de playas privatizadas y concesionadas van ganando territorio en el corredor costero bonaerense y con ellas las transformaciones en el medio natural; vale decir, edificaciones permanentes, cañerías maestras de desagües de aguas servidas, lagunas artificiales, desmonte de bosques marítimos, etc. Resumiendo, cambios profundos en el relieve y en los ecosistemas naturales.

Una tercera cuestión a considerar, que surge como consecuencia de los formatos propuestos por el mercado inmobiliario, es la mezcla de viviendas para uso permanente y temporario. La ejecución de los proyectos por etapas y de acuerdo con un plan maestro aprobado por organismos provinciales y municipales, no garantiza el resultado

final. En efecto, las modificaciones del plan inicial de los desarrollos urbanísticos, es factible mediante solicitudes de excepción a los códigos de planeamiento y/o edificación locales. Esta cuestión no es menor a la hora de evaluar el impacto ambiental a futuro. La modificación de densidades de población y la incorporación de nuevas actividades pueden ocasionar graves conflictos tanto al entorno como a la población residente.

La reflexión precedente lleva a plantear un tema prioritario: el marco legal que preserva y regula la apropiación y uso de los recursos naturales. En la provincia de Buenos Aires, el Decreto-Ley 8912 de Uso de Suelo y Ordenamiento Territorial, reglamenta la creación de urbanizaciones especiales. Con respecto a los barrios privados, la normativa vigente se aplica a las subdivisiones catastrales y al régimen de co-propiedad de los espacios comunes dentro de los mismos, dejando casi de lado los aspectos de sustentabilidad ambiental. Sobre este último punto, hay que destacar que para la aprobación de los proyectos se exige un informe de evaluación de impacto ambiental. Normalmente este informe es elaborado por consultoras privadas contratadas por las empresas desarrolladoras. Si bien esta evaluación puede determinar el grado de sustentabilidad de un proyecto, no parecería suficiente para definir el impacto ambiental del conjunto de emprendimientos en un municipio o región (la franja costera).

Al respecto sostenemos que de la sumatoria de informes no surge una evaluación integral de los potenciales conflictos ambientales; sobre todo considerando la construcción por etapas diferidas en el tiempo y en las posibles modificaciones del plan inicial.

Por otra parte, hay que destacar que la regulación específica del manejo de los espacios costeros en relación con la construcción o ampliación de urbanizaciones, se explicita en el Decreto Provincial 3202 sancionado en 2006. El mismo establece los criterios mínimos para la expansión o creación de núcleos urbanos. Se trata de una reglamentación específica para los municipios sobre el frente costero.

Sin embargo, algunas investigaciones (Pintos y Narodwsky, 2012) demuestran que las leyes existen pero las reglamentaciones

son escasas y a veces no se cumplen. A esto se agrega el Decreto Provincial 1720/02 que habilita a los gobiernos locales a autorizar el inicio de obras de urbanizaciones privadas, y que también genera un escenario de contradicciones y desigualdades entre los distritos.

En síntesis, las ciudades costeras constituyen un espacio de oportunidades para la expansión y promoción del sector turístico; pero también presentan un nicho muy atractivo para los negocios inmobiliarios. La oferta de espacios abiertos de calidad destinada a ciertos segmentos de la población que buscan exclusividad y confort sigue aumentando. Sin embargo, ello es a expensas de la privatización de zonas de reserva de recursos naturales, produciendo la inevitable modificación y degradación de los ecosistemas marítimos.

Referencias bibliográficas

ACKERMAN, G. El desarrollo urbano en la costa de la Pampa y la Patagonia. In: DADÓN, J. (Editor). **Ciudad, paisaje, turismo. Frentes urbanos costeros**. Buenos Aires: Ed. GEC – Nobuko, 2011, p. 51-80.

BERTONCELLO, R. Turismo, territorio y sociedad. El “mapa turístico de la Argentina”. In: GERAIGES DE LEMOS, A. et al. (Orgs.). **América latina: cidade, campo e turismo**. Sao Paulo: CLACSO, 2006, p. 317-336.

CICCOLELLA, P. y MIGNAQUI, I. Crisis global, metamorfosis y reescalamiento metropolitano: mega-región y litoralización de la expansión urbana y la segunda residencia en el sudeste bonaerense. In: XVI SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA RII, 2018, Santiago de Chile. Disponible en: www.seminariorii.com/Ciccolella-y-Mignaqui.pdf

CACOPARDO, F. y NUÑEZ, A. La extensión urbana: trazado y gestión entre 1874 y 1950. In: CACOPARDO, F. (Ed.). **¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, ciudad y territorio, siglos XIX y XX**, Buenos Aires: Alianza, 2001. p. 69-100.

DADÓN, J. Patrones de urbanización turística costera. In: DADÓN, J. (Editor). **Ciudad, paisaje, turismo. Frentes urbanos costeros**. Buenos Aires: Ed. GEC – Nobuko, 2011, p. 7-50.

HARVEY, D. **Urbanismo y desigualdad social**. México: Ed. Siglo XXI, 2007.

HERNÁNDEZ, F. Problemáticas socioterritoriales de las urbanizaciones turísticas costeras de la Provincia de Buenos Aires. In: DADÓN, J. (Editor). **Ciudad, paisaje, turismo. Frentes urbanos costeros**. Buenos Aires: Ed. GEC – Nobuko, 2011, p. 121-146.

HIDALGO, R. et al. En los tentáculos de la mega-región urbana: impactos, planificación y exurbia en los balnearios de la Ligua, región de Valparaíso. In: HIDALGO, R. et al. (Orgs.) **En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria**. Santiago de Chile: Instituto de Geografía, PUC. Serie GEOlibros 20, 2016, p. 105-124.

LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. 1ª Edición en español. Madrid: Ed. Capitán Swing, 2013.

MANTOBANI, J. Territorio, población y localidades. Hacia el Desarrollo Local del partido de Gral. Pueyrredón. In: VELÁZQUEZ, G. y LUCERO, P. (Eds.). **Nuestra Geografía Local**. Mar del Plata (Argentina): Ed. GESPyT- Universidad Nacional de Mar del Plata, 2004, p. 77-128.

PERELMAN, P. Ciudades costeras turísticas argentinas. In: DADÓN, J. (Editor). **Ciudad, paisaje, turismo. Frentes urbanos costeros**. Buenos Aires: Ed. GEC – Nobuko, 2011, p. 81-96.

PINTOS, P. y NARODOWSKY, P. Cambios en la configuración de los territorios metropolitanos y proyectos en pugna en un país de la periferia. In: PINTOS, P. y NARODOWSKY, P. (Coords.). **La privatopía sacrílega**. Buenos Aires: Ed. Imago Mundi, 2012, p. 35-66.

PRADOS, M. J. Naturbanización y patrones urbanos en los parques nacionales de Andalucía. **Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles**, n.60, p.19-44, 2012. (Versión en PDF). Disponible: <https://www.researchgate.net/publication/318339876>

REPÚBLICA ARGENTINA, GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. **Decreto-Ley de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial**. La Plata: Autor. 1977.

RÍOS, D. Mutaciones y contradicciones ambientales en frentes de agua urbana: los cuerpos de agua de las urbanizaciones privadas de Buenos Aires. In: HIDALGO, R. et al. (Orgs.) **En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria**. Santiago de Chile: Instituto de Geografía, PUC. Serie GEOlibros 20, 2016, p.260 – 280.

ROMERO, H. y MENDES, F. La gentrificación de los climas urbanos y su influencia sobre las temperaturas de la superficie terrestre y el covid-19 durante el año 2020 en Santiago de Chile. In *Geographicalia* (20219, 73, p.157-176.

SANTANA, D. et al. Las nuevas fronteras de segregación residencial: análisis de la producción inmobiliaria en el litoral en la región de Valparaíso (1992 – 2012). In: HIDALGO, R. et al. (Orgs.) **En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria**. Santiago de Chile: Instituto de Geografía, PUC. Serie GEOlibros 20, 2016, p.220 – 237.

SOJA, E. **En busca de la justicia espacial**. 1ª edición en español. Valencia: Tirant Humanidades, 2014.

SVAMPA, M. **Los que ganaron**. Buenos Aires: Ed. Biblos, 2001.

SVAMPA, M. **La sociedad excluyente**. Buenos Aires: Alfaguara – Taurus, 2005.

TAUBER, F. **Villa Gesell. Reflexiones y datos para una estrategia de desarrollo.** La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Secretaría de Extensión Universitaria, Dirección de Asuntos Municipales, 1998.

VIDAL-KOPPMANN, S. **Countries y barrios privados. Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires.** Buenos Aires: Ed. Dunken, 2014.

VIDAL-KOPPMANN, S. Avance de las urbanizaciones privadas en las franjas costeras. El litoral marítimo argentino en la mira de los desarrolladores inmobiliarios. In HIDALGO, R. et al. (Orgs.). **En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria.** Santiago de Chile: Instituto de Geografía, PUC. Serie GEOLibros 20, 2016, p. 67-81.

VIDAL-KOPPMANN, S. Urbanizaciones costeras: consume paisajístico y privatización del Litoral Atlántico. In: SILVEIRA M. L. et al. (Coords.). **Ciudad, comercio y consumo. Nuevas perspectivas para la geografía.** Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades, 2020, p. 365-380.

A geografia e a crítica à neoliberalização da natureza

Johana Maiy Alecrim Alves Gomes¹

Introdução

No ano de 1992, Milton Santos apresentou uma fala na aula inaugural da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, posteriormente publicado na Revista do Instituto de Estudos Avançados. A fala terminou da seguinte forma:

O empenho com que nos convocam para tratar, seja como for, das questões do meio ambiente – sem que um espaço maior seja reservado a uma reflexão mais profunda (por intermédio da técnica, seus vetores e atores) sobre as relações entre a comunidade humana assim mediatizada e a natureza assim dominada – é típico de uma época e ilustra tanto os riscos que corremos como a necessidade de, em todas as áreas do saber, agir como heroísmo, se desejarmos poder continuar a perseguir a verdade. (Santos, 2007, p. 25)

Na época, já fazia 20 anos da conhecida Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente que ocorreu em Estocolmo, comumente associada como marco da ampliação do debate ecológico no mundo. Nas décadas de 1960 e 1970, de fato, houve um entusiasmo em relação a preocupação ambiental, além do fortalecimento de movimentos sociais ligados a questão do meio ambiente, e também o aumento das áreas protegidas, tudo isso acompanhado da construção de uma literatura que tratava da crise ecológica, como o clássico *Primavera Silenciosa*, de Rachel Carson. Podemos dizer que a segunda metade do século XX, foi, então, marcada pela questão ambiental, reproduzindo aqui Robert Castel (1998), que usa o termo

¹ Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - johana.gomes@hotmail.com - <https://orcid.org/0000-0002-2804-2742>

para se referir a maneira como a sociedade reflete sobre uma problemática que a afeta, não para o problema em si.

Em 1992, ano da aula de Milton Santos que abre esse texto, ocorreu outra importante Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente, dessa vez na cidade do Rio de Janeiro, conhecida como Eco-92². A Geografia brasileira sem dúvida é impactada por esse evento e seus desdobramentos. A fala de Milton, que chama atenção para o empenho com que nos convocam para tratar das questões do meio ambiente, é de alguns meses antes da conferência, evidenciando a centralidade da temática naquele ano.

Cabe, aqui, apresentar porque abrimos o texto com o ex-certo em questão. Apesar de ser a fala final, de teor propositivo sugerindo heroísmo e busca pela verdade, Santos menciona um problema: há uma demanda pela análise da questão ambiental, mas é necessário que exista um espaço maior reservado a uma reflexão mais profunda sobre as relações entre a comunidade humana e a natureza. Entendemos que desde a década de 1990 avançamos nessa reflexão, mas não de forma suficiente. Além da ampliação da questão ambiental, as últimas décadas também foram acompanhadas por mudanças e transformações no modo de produção capitalista, que assumiu o formato neoliberal em muitos países, abrindo novos cenários de privatização e expropriação. No nosso entendimento, os debates a respeito da natureza hoje devem estar associados à crítica ao neoliberalismo enquanto programa de Estado ou racionalidade que orienta o sistema capitalista, trazendo, assim, uma reflexão mais profunda, como propôs Santos.

O presente texto busca contribuir para o debate acerca do processo de neoliberalização da natureza, a partir do argumento de que a Ecologia Política, enquanto campo de estudo, é uma via de análise imprescindível para a crítica desse processo, tendo a Geografia um papel singular nesse campo, pela sua própria condição de ciência que supera dualismo sociedade e natureza (o que, ao menos, deveria superar).

Entendemos esse processo como marcado pelo deslocamento da natureza na reprodução do capital, já que ela deixa de ser

2 O trabalho de Oliveira (2019) discorre sobre os acontecimentos da década de 1970 que levaram ao avanço da questão ambiental e também sobre a Conferência do Rio de Janeiro.

apenas recurso material, na forma de terra ou insumos, e é agora convertida em ativos que podem ser apropriados de diferentes maneiras. Podemos citar, de antemão, exemplo como o mercado de carbono, os grandes consórcios que hoje operam turismo em áreas protegidas, as empresas envolvidas com transições energéticas aparentemente sustentáveis, entre outros. A proteção ambiental se torna estratégia de acumulação de capital e novas arenas de privatização aparecem.

O objetivo do texto é estabelecer uma crítica ao processo de neoliberalização da natureza, pela via do materialismo histórico, Geografia e Ecologia Política, através de uma metodologia centrada na pesquisa e revisão bibliográfica a respeito da temática.

O texto está dividido em 3 seções. Na introdução, desenvolvemos alguns pontos como a ascensão da questão ambiental na década de 1970, bem como o fortalecimento do neoliberalismo, apresentando também os objetivos e estrutura do texto. Na segunda seção, realizamos uma revisão bibliográfica a respeito do processo de neoliberalização da natureza, e buscamos desenvolver os seguintes argumentos: (1) o processo de neoliberalização da natureza é uma continuidade da mercantilização da natureza no capitalismo, (2) a neoliberalização da natureza se expressa de diferentes formas, (3) inserir o neoliberalismo no debate a respeito da natureza é necessário. Dessa forma, conseguimos chegar ao objetivo, que é a crítica ao processo de neoliberalização da natureza. Na terceira e última seção, defendemos o campo de estudo Ecologia Política, o método do materialismo histórico e a ciência Geografia como importantes vias de análise do processo analisado, retomando o pensamento que abriu o texto, a respeito da necessidade de reflexões mais profundas sobre a questão ambiental. Os resultados são eminentemente teóricos, expostos nos argumentos desenvolvidos.

Neoliberalização da natureza enquanto um processo geograficamente desigual

Inicialmente, vamos identificar o que entendemos por neoliberalismo, para depois tratar da neoliberalização, chegando, enfim, à natureza.

O neoliberalismo é apresentado por vezes como “uma teoria das práticas político-econômicas” (Harvey, 2008, p.12) ou “um sistema de princípios” e “sistema doutrinário” (Chomsky, 1999, p. 9) e até “racionalidade” (Dardot e Laval, 2016, p. 17)”. E qualificado por uma “estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio” (Harvey, 2008, p.12), por um “conjunto de discursos, práticas e dispositivos” (Dardot e Laval, 2016, p. 17) e pelo “reengajamento político do Estado sobre novas bases, novos métodos e novos objetivos” (ibid. p. 190).

Apesar das divergências apresentadas na literatura a respeito do termo, podemos classificar o neoliberalismo como um programa de Estado e também uma racionalidade que orienta hoje o sistema capitalista, sobretudo a partir da década de 1970. Associado ao período da globalização, tem entre suas características as tendências a reformulações legislativas que promovem o aumento das privatizações e financeirizações. O neoliberalismo não tem como objetivo a retirada do Estado da cena econômica, mas sim, é fundamentado na transformação dessa instituição, para que se torne uma “esfera que também é regida por regras de concorrência e submetida a exigências de eficácia semelhantes àquelas a que se sujeitam empresas privadas” (ibid. p. 272), tendo o Estado o papel de estabelecer estruturas legais que garantam a propriedade individual e o funcionamento e criação de mercados, como a terra, a água e a poluição ambiental, segundo Harvey (2008, p. 12).

O termo, apesar de disputado (os autores apresentados no parágrafo acima têm, por exemplo, divergências teóricas a respeito do tema), é permeado de alguns consensos, como o a ideia de que há estímulo a privatizações e o destaque do papel do Estado. Para Brenner, Peck e Theodore (2012, p. 17), “todos os usos prevalentes da noção de neoliberalismo envolvem referências à ampliação tendencial da competição baseada no mercado e de processos de modificação”.

Entretanto, uma das razões para essa disputa sobre o termo, é a diferença de expressão do neoliberalismo em distintos contextos espaço-temporais. Isto é, as políticas neoliberais são bastante diversas quando as analisamos em diferentes escalas. Castree (2008,

p. 137) aponta que na Geografia, cabe investigar, assim, processos de neoliberalização. Assim como Bakker (2010, 717), que propõe re-trabalhar as noções de neoliberalismo para integrar as múltiplas dimensões da neoliberalização, como as políticas, ecológicas e econômicas, e também como Brenner, Peck e Theodore (2012, p. 18), que conceituam neoliberalização

como uma dentre várias tendências de mudança regulatória que foram desencadeadas no sistema capitalista global desde a década de 1970: prioriza respostas baseadas no mercado, orientadas para o mercado ou disciplinadas pelo mercado para problemas regulatórios; esforça-se para intensificar a comodificação em todos os domínios da vida social; e, frequentemente, mobiliza instrumentos financeiros especulativos para abrir novas arenas para a realização capitalista de lucros (Brenner, Peck e Theodore, 2012, p. 18).

Os autores propõem a concentração de suas análises na ideia de neoliberalização, geograficamente desigual e dependente de trajetória, que envolve processos distintos, mas que estão, claro, interconectados dentro de um sistema de governança internacional. Estamos compreendendo o processo a partir do materialismo histórico, e, portanto, sabemos que há uma totalidade, mas que envolve expressões específicas em diferentes contextos. Como dizem Heynen e Robbins (2005, p. 6), esse neoliberalismo, conjunto diversificado e interligado de práticas que reflete uma forma de capitalismo, mais destrutiva, é comumente entendido como uma coisa, e a neoliberalização, por sua vez, como processo.

Castree (2008, p. 142) discute algumas características comuns aos processos de neoliberalização: (i) privatização, enquanto a atribuição de direitos de propriedade privada a fenômenos sociais ou ambientais que antes eram propriedade do Estado ou de propriedade comum; (ii) mercadorização, ou seja, o estabelecimento de preços para coisas que antes não estavam inseridas nas trocas de mercado ou não tinham preço; (iii) desregulação, isto é, a retirada da interferência estatal em certas áreas da vida social e ambiental de modo que a regulação seja leve; (iv) re-regulação, através da implantação de políticas estatais que facilitam e promovem a privati-

zação e a mercantilização de esferas cada vez mais amplas da vida social e ambiental; (v) representações de mercado no setor público residual, a partir da tentativa estatal de gerir os restantes serviços públicos através da mesma lógica do setor privado, como “eficientes” e “competitivos”; e (vi) a construção de medidas de acompanhamento na sociedade civil, como o encorajamento de grupos, como ONGs, que realizam serviços que poderiam ser realizados pelo Estado³.

Compreendemos que todos os elementos acima funcionam para que pensemos a questão ambiental, assim como Heynen e Robbins (2005, p. 6), que apontam que as políticas ecológicas têm relações inerentes à agenda neoliberal do capital: privatizações, em que recursos naturais antes controlados pelo Estado passam a ser entregues a empresas; cercamento, a partir da captura de recursos e expulsão das comunidades que os possuíam; valoração, processo através do qual ecossistemas complexos são reduzidos a mercadorias através da fixação de precificações; e o que chamam de governança, caracterizando como compromissos políticos institucionalizados através dos quais as sociedades capitalistas são negociadas.

A literatura tem empregado uma variedade de termos para descrever o atual processo de mudança na relação entre o capital e a natureza. Expressões como mercantilização, comercialização, financeirização da natureza, capitalismo verde, economia verde são comuns para abordar temas como mercado de créditos de carbono, neoextrativismo, privatizações e concessões de áreas protegidas. Estamos apresentando, nos parágrafos anteriores, a ideia de neoliberalização. Acreditamos, então, que a expressão *neoliberalização da natureza* é a que melhor caracteriza o processo vigente.

Antes de defini-la, é importante apontar o que entendemos por natureza neste trabalho.

3 Há uma importante crítica ao papel das ONGs no campo do meio ambiente, feita por Carlos Walter Porto-Gonçalves. Ele diz: “a expressão “neo-governamental” me parece cientificamente mais adequada que “não-governamental” haja vista que no novo regime de regulação que vivemos, que o léxico político (neo)liberal chama governança, cada vez mais as organizações multilaterais, como o Banco Mundial, por exemplo, lançam mão dessas organizações cuja definição pela negativa de governos dá conta de suas implicações com esse ideário. O mundo das ONGs ao profissionalizar a ação social desloca seu eixo de ação despolitizando-o, papel historicamente exercido pelos movimentos sociais e partidos políticos” (2012, p. 24).

Aqui, estamos nos referindo aos aspectos geralmente atribuídos ao mundo natural e físico, já que são esses elementos mobilizados na neoliberalização. É claro que para desenvolver a análise pretendida, é necessário dar conta da interconexão entre sociedade e meio ambiente. No entanto, ao mencionarmos o termo *natureza*, estamos nos referindo aos elementos do mundo físico e natural, explorados como recursos em um contexto de mercado, das mais variadas formas, não só enquanto recurso para a produção. A neoliberalização da natureza, portanto, é fundamentada nas tendências de mudanças regulatórias orientadas para os interesses do mercado, expandindo as arenas de possibilidades de privatizações desses elementos do mundo físico e natural.

Birch, Levidow e Papaioannou (2010, p. 2900) chamam atenção para os processos que constituem a neoliberalização da natureza: a privatização (da terra, por exemplo), a mercantilização (do ar, por exemplo), a desregulação (da proteção ambiental, por exemplo), a re-regulação (da biodiversidade, por exemplo), a liberalização (de comércio de recursos, por exemplo), competitividade (como os mercados de recursos, por exemplo) etc.

Após elencar exemplos que caracterizam o processo, apontaremos duas definições da expressão, a partir de autores da geografia brasileira. A primeira apresenta duas abordagens:

A “neoliberalização da natureza” decorre de uma inserção da natureza na dinâmica do mercado, passível de ser vendida ou comprada através de mecanismos que garantam o encontro entre oferta e procura, assim como a perfeita informação e liberdade de troca. Esse fenômeno corresponde, por um lado, ao prolongamento de um processo já antigo de mobilização de elementos da natureza na produção de bens (mineração, agropecuária etc.), hoje num âmbito mais globalizado e liderado por tendências de mercado. Por outro lado, a neoliberalização da natureza pode corresponder também à transferência da responsabilidade da gestão e da conservação ambientais para o mercado e seus agentes. O mercado se tornaria, assim, o âmbito e o mecanismo regulador da conservação da natureza, substituindo as tradicionais medidas de comando e controle utilizadas pelo Estado. (Bühler, Gautreau, Oliveira, 2020, p. 553-554)

Os autores, então, chamam atenção para a neoliberalização da natureza como o prolongamento do processo de apropriação dos recursos naturais, mas também como transferência da gestão protetiva do meio ambiente aos agentes do mercado. Já uma segunda definição entende que

o termo neoliberalização da natureza, além de carregar em síntese a ideologia que busca transformar “tudo” em mercadoria/commodity, aponta para um conjunto de ações e discursos que vem sendo crescentemente usados por países, governos, instituições e indivíduos na formulação de políticas ambientais, especialmente, por meio da combinação de: (1) Transformação de conhecimentos técnico-científicos sobre o mundo natural, notadamente nos campos da ecologia e da biologia da conservação, em verdades absolutas, que servem de guias para a tomada de decisões políticas sobre o manejo de recursos naturais; (2) A ampliação de políticas econômicas que facilitam mecanismos de livre-mercado como justificativa para aumentar a eficiência e diminuir os custos de transação (também nas relações sociedade-natureza) - o que inclui, mas não se limita, à descentralização do controle de territórios e a diminuição do papel do Estado nessas transações; (3) A ampla difusão do discurso de sustentabilidade através dos meios de comunicação em massa, acompanhada. (Penna-Firme, 2015, p. 113-114)

A bibliografia internacional e nacional apresentada dialoga a respeito do termo a partir de uma série de entrelaçamentos. O papel da expansão das privatizações e criações de novas mercadorias, associadas a produção de discursos de sustentabilidade que promovem consenso na sociedade a respeito da importância da proteção ambiental, e as reformulações jurídicas orientadas para fomentar o setor privado, aparecem na caracterização do processo discutido. A neoliberalização da natureza dá conta de todos esses elementos apontados pelos autores: prolongamento da apropriação dos recursos no capitalismo, transferência da gestão da natureza para as empresas, criação de políticas econômicas pautadas nos interesses do mercado, reproduzindo as características citadas anteriormente, como privatizações de cada vez mais recursos, re-regulações e orientações do Estado pela

lógica da eficiência, estímulo às ONGs⁴, mercadorizações e mercantilizações etc.

Retomando o recorte temporal de gênese do neoliberalismo enquanto programa de Estado, a década de 1970, e associando à ampliação da questão ambiental na mesma década, discutida na introdução do presente texto, podemos perceber a sobreposição desses dois fenômenos. Bakker discute esse contexto temporal, concluindo que o capital respondeu a problemática ambiental que se ampliava, com a criação de estratégias de acumulação intensiva, como a mercantilização de novos tipos de socio-naturezas (como por exemplo a gestão privada de áreas protegidas), a busca de converter externalidades ambientais em fontes de lucro (aqui citamos como exemplo a mercadorização do carbono), a partir, inclusive, da mediação de organismos financeiros internacionais (Bakker, 2010, p. 216).

Esse entrelaçamento entre emergência da questão ambiental e do neoliberalismo também é discutido por Carlos Walter Porto-Gonçalves, geógrafo fundamental na análise da natureza:

As transformações que o mundo experimentará a partir dos anos 1970, que alguns chamarão de período neoliberal e outros simplesmente de globalização, nos anos 1980 tem a questão ambiental como uma das questões mais debatidas. A natureza passa a ser ressignificada diante de transformações de fundo nas relações-sociais-e-de-poder por meio da tecnologia que conforma um novo ciclo longo de acumulação e crescimento econômico (...). (Porto-Gonçalves, 2012, p. 22)

Fica evidente, portanto, que há muito sentido em inserir o neoliberalismo nos debates contemporâneos da Geografia, acerca da questão ambiental. A partir de um resgate teórico que foi apresentado na forma de revisão bibliográfica, trabalhamos as categorias

4 Aachamos pertinente trazer aqui um exemplo. A ONG Instituto Semeia, fundada em 2011 por Pedro Passos, que também é ex-presidente, cofundador e sócio da empresa Natura, trabalha ativamente promovendo concessões em unidades de conservação brasileiras. Segundo site institucional, apoiam “governos no planejamento, concepção, implementação e gestão de parcerias público-privadas em parques”, realizando “a articulação entre governos, empresas, entidades do terceiro setor, visitantes dos parques e diversos outros atores da sociedade”. Disponível em: <https://semeia.org.br/quem-somos/>. Acesso em fevereiro de 2024.

de neoliberalismo enquanto programa de Estado e racionalidade do capitalismo contemporâneo, e *neoliberalização da natureza* enquanto um processo que se manifesta das mais variadas formas. Agora podemos seguir com a tentativa de desenvolver três argumentos.

O processo de neoliberalização da natureza é uma continuidade da mercantilização da natureza no capitalismo

Partimos do pressuposto de que a natureza é mercantilizada desde a gênese do capitalismo, isto é, transformada em *mercadoria*. Esta última, por sua vez, definida comumente como objeto produzido para a venda no mercado (Polanyi, 1944, p. 93). Essa definição, evidentemente, motiva um debate a respeito da *produção*. Para Polanyi, a *terra*, “apenas outro nome para a natureza, que não é produzida pelo homem”, não é produzida para a venda, e, assim, sua descrição como mercadoria é fictícia (Polanyi, 1944, p. 94).

Fictícia, mas fundamental para a organização da sociedade de mercado, já que ela é comprada e vendida, é possível mensurar sua oferta e procura, e, portanto, a ficção da mercadoria permitiu a organização da sociedade após a revolução industrial. Ou seja, ainda que seja possível estender o debate sobre as características do processo de mercantilização da natureza, graças a gama de possibilidades que a discussão a respeito da sua produção promove, é impossível não a qualificar como mercadoria no capitalismo. Autora da geografia brasileira, Marta Inez Marques (2019) sintetiza esse debate apontando que

A natureza é internalizada no processo de produção como matéria-prima, meio de produção, força produtiva etc. e transformada de diferentes maneiras. Com o advento do capitalismo, a terra, assim como diversos elementos da natureza (orgânicos e inorgânicos) que não são produto do trabalho humano, é individualizada e monopolizada ou privatizada, precificada e tornada alienável ou transacionável, assumindo a forma mercadoria. A privatização, ponto central nesse processo, ocorre geralmente com base na expropriação. (Marques, 2019, p. 185).

O argumento desenvolvido aqui é de que a neoliberalização da natureza é uma continuidade do processo de mercantilização. Não há ineditismo na transformação da natureza em mercadoria, mas há, sim, uma série de ineditismos no que se refere as novas estratégias envolvidas nessa transformação. O cenário, hoje, é marcado pela financeirização, e se antes a natureza era entendida sobretudo como fonte de recursos, agora se constitui, em si mesma, a partir dos seus próprios processos biofísicos, como mercadoria, ativo e geradora de serviços, tendo negócios originados e realizados nos mercados financeiros (Bernini, 2019, p. 668).

Moreno (2016, p. 262) nos apresenta que “quanto mais degradação ambiental e escassez de recursos, mais valiosos e caros no mercado estarão os títulos de cobertura florestal, as compensações de biodiversidade (...)” (ibid. 280). É, para a autora, um novo momento de acumulação primitiva com novos cercamentos de ativos ambientais: criam exclusão, asseguram marcos jurídicos de direitos de propriedade e realizam mudanças culturais. Moreno afirma que o que antes era percebido socialmente como um bem comum passa a ser transformado em propriedade privada, a partir da criação de mecanismos que vinculem recursos naturais à lógica de mercado, para serem monetarizados, gerando “novos direitos reais de propriedade privada” (ibid. p. 287).

Por isso compreendemos neoliberalização como a continuidade do processo de mercantilização. A privatização da natureza tomou apenas outros formatos. Hoje, a própria proteção ambiental, antes entendida pelo capital como entrave ao desenvolvimento, se tornou estratégia de acumulação, como estamos debatendo ao longo do texto. É isso que caracteriza a virada das décadas de 1970 e 1980, e a emergência da neoliberalização da natureza. Pensemos nos diferentes grupos econômicos competem atualmente para gerir áreas protegidas, empresas que investem fortemente em um marketing verde enquanto seguem impactando ambiente e sociedade, e novas apropriações e cercamentos encobertos pelo discurso de sustentabilidade.

Neil Smith (2007) trabalha com a ideia de que a natureza se apresenta, a partir desse período, como uma nova fronteira do capital, propondo investigá-la a partir da tríade mercadorização eco-

lógica, mercadorização e financeirização da natureza, entendidas dialeticamente. A mercadorização ecológica enquanto mercantili-zação tradicional da natureza pela criação de um mercado de bens ecológicos, e as duas últimas dimensões como as atuais formas a partir das quais a natureza tem sido generalizada e produzida como mercadoria, que envolvem, de um lado, a mercadorização e, por outro, a financeirização da natureza, como ativos e derivativos ambientais, concessões e privatizações e mercado de compensações ambientais. Essa estrutura triádica e sua compreensão dialé-tica nos ajuda a pensar a neoliberalização da natureza pela via do materialismo histórico.

A neoliberalização da natureza se expressa de diferentes formas

O segundo argumento que buscamos desenvolver é que a neoliberalização da natureza é um processo que se apresenta e se expressa nos mais variados formatos. Castre (2008, p. 136) cita uma série de trabalhos realizados por geógrafos críticos acerca da neoliberalização do mundo não humano: pesquisas sobre a venda de recursos minerais a investidores estrangeiros, privatização de sistemas de esgoto e abastecimento de água, mercantilização de material genético, venda de serviços ecológicos a partir da privatização de florestas públicas etc. Todas as temáticas citadas pelo autor nos evidenciam que existem muitas possibilidades de materialização do processo discutido. Smith (2007) acredita que as mais conhecidas mercadorias ecológicas hoje são provavelmente aquelas produzidas por programas de sequestro de carbono, citadas muitas vezes nesse texto. Mas não são a única expressão do processo: são frequentemente mobilizadas porque configuram um exemplo muito latente, mas vamos elencar, agora, alguns outros exemplos de como a neoliberalização da natureza se expressa.

Há em curso o aumento da privatização da gestão das uni-dades de conservação, nome referente às áreas ambientalmente protegidas no Brasil, que costumavam ser operadas pelo Estado, a partir de órgãos ambientais. No entanto, na última década, um processo de incentivo à concessão privada da gestão dessas

áreas se intensificou. Houve reformulações jurídicas em diferentes âmbitos administrativos, bem como se tornaram muito comuns os editais de chamamento aos interesses empresariais para consórcios e licitações no setor da proteção ambiental. Criou-se um cenário em que diferentes unidades de conservação são hoje geridas por grupos econômicos, processo associado também a uma disputa, entre diferentes municípios e estados, pela atração desses grupos⁵.

A discussão sobre a geopolítica energética também contribui para o debate em questão. A transição para energias renováveis envolve a produção de discursos que valorizam, por exemplo, os carros elétricos, menos dependentes de combustíveis fósseis, e também há o estímulo a fontes energéticas alternativas, como eólica. Mas o que podemos perceber, por trás da *aparência* de ecologicamente adequado, essas escolhas muitas vezes implicam contradições bastante destrutivas e impactantes em sua *essência*. As baterias dos carros elétricos são fabricadas a custo da exploração do lítio nos altiplanos andinos, gerando profundos impactos, por exemplo, e a produção de energia eólica no Brasil vem promovendo conflitos profundos através dos contratos de arrendamento⁶.

Sauer e Borrás Jr. (2016, p. 6) abordam os conceitos de *land grabbing*, *green grabbing* e *water grabbing* (apropriação de terra, apropriação verde/grilagem verde e apropriação da água, respectivamente). Correndo o risco de ser simplista, mas entendendo que é necessário por não ser a centralidade desse texto, podemos dizer que a literatura em torno desses termos está discutindo uma disputa corporativa global pela apropriação das terras e da água, acompanhado do desapossamento de populações que viviam nessas terras, associada à inserção dos recursos dessas terras aos mercados internacionais (Sauer e Borrás Jr, 2016; Traldi, 2019).

Em relação a apropriação verde, ou *green grabbing*, Fairhead, Leach e Scoones (2012, p. 238) dizem que os ecossistemas estão à

5 Sobre o histórico de reformulações jurídicas nesse âmbito, influenciado pelos interesses privados na política ambiental brasileira, ver GOMES (2021).

6 Sobre extração de lítio, ver ROMERO (2019), e sobre energia eólica, ver TRALDI (2019).

venda. A mercantilização da natureza e sua apropriação por diferentes e uma diversidade de usos – atuais, futuros e especulativos – em nome de valores de sustentabilidade, conservação ou verde, está crescendo.

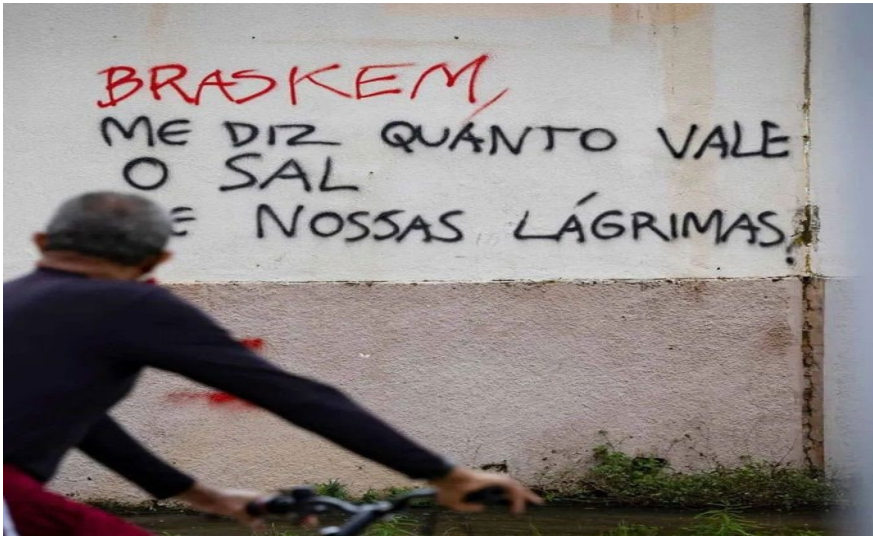
Há também o *green washing*, “lavagem verde” ou até mesmo chamado de “maquiagem verde”, que ocorre quando empresas realizam uma apropriação seletiva de um discurso de preocupação ambiental, através de recursos de marketing e relações públicas, tornando sua produção aparentemente sustentável, ecologicamente responsável. Com o avanço da discussão acerca da questão ambiental, a sociedade tende a cobrar, ou demandar das corporações, iniciativas ligadas ao meio ambiente. Evidentemente, o que vemos é uma contradição, já que as empresas adotam o marketing verde, mas continuam cometendo impactos profundos e significativos. Para exemplificar de maneira concreta a partir de um caso que nos direciona ao próximo argumento, a Braskem, empresa petroquímica de atuação global nas indústrias da química e do plástico, possui diversos rótulos ambientais⁷ e selos verdes na sua política, como o *I’m green*, e costuma ser reconhecida pelo seu “plástico verde”, primeiro polietileno de origem renovável a ser produzido em escala industrial no mundo.

Essa mesma Braskem causou uma instabilidade no solo da cidade de Maceió (AL), por conta da maneira inadequada de realizar a exploração de sal-gema⁸. No ano passado, 2023, dezenas de milhares de pessoas foram removidas de suas moradias em função do risco de desabamento. Na figura 1 vemos uma tentativa da população de questionamento a empresa, abordando a valoração da tragédia.

7 O trabalho de ARAÚJO, GONÇALVES-DIAS e PAGOTTO (2019) discute a relação entre a rotulagem ambiental e o *green washing*, com exemplos de empresas no Brasil.

8 Para mais informações sobre, há em curso uma Comissão Parlamentar de Inquérito, com informações disponíveis no link <https://legis.senado.leg.br/comissoes/comissao?codcol=2642>. Acesso em fevereiro de 2024.

Figura 1 - Braskem, me diz quanto vale o sal de nossas lágrimas?



Fonte: O Globo, 2023. ⁹

Conforme mencionamos, o caso da Braskem nos interliga ao próximo argumento. A tragédia causada pela empresa nos remete à urgência de pensar a natureza de forma associada à crítica ao neoliberalismo.

Inserir o neoliberalismo no debate a respeito da natureza é necessário

Em 2023, houve a tragédia da Braskem. Em 2015 e 2019, houve o rompimento de barragens de rejeitos no estado de Minas Gerais, nas cidades de Mariana e Brumadinho, que matou centenas de pessoas. Em todos os últimos anos, chuvas torrenciais impactaram a vida da população que vive nas cidades úmidas do país. Os crimes decorrentes da exploração massiva de recursos minerais e a crise climática tem um ponto em comum: um sistema político-econômico fundamentado na acumulação sem fim, que se reorganiza de tempos em tempos, criando novas estratégias para intensificar

⁹ A imagem foi retirada de uma reportagem disponível no link <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2023/12/01/bairros-fantasma-de-maceio-tem-muros-de-casas-pichados-com-frases-contra-braskem-quanto-vale-o-sal-de-nossas-lagrimas.ghtml>, publicada em dezembro de 2023. Acesso em março de 2024.

essa acumulação. De forma algum o ponto em comum é a chamada “ação antrópica”. Não é a humanidade – expressão que despolitiza a questão ambiental, ou politiza de forma equivocada – a causadora dessas problemáticas¹⁰. É, na verdade, uma forma específica de agir no mundo. O capitalismo, e na sua racionalidade contemporânea, o neoliberalismo.

O nosso último argumento é que o debate sobre a questão ambiental, e a respeito de qualquer desdobramento dessa problemática, precisa dar conta de uma crítica ao neoliberalismo. As privatizações, apropriações e financeirizações aprofundam a injustiça ambiental¹¹. As populações mais vulnerabilizadas sofrem mais com os efeitos da neoliberalização ambiental.

Na esteira da constelação de termos que envolvem a temática do texto, há também o desenvolvimento sustentável, que Oliveira (2011, p. 68) classifica como um mecanismo de manutenção da exploração capitalista da natureza – enquanto conjunto de recursos naturais – e da força de trabalho, sustentada em uma ideia de crise ambiental que na verdade é uma preocupação capitalista com o esgotamento de recursos naturais fundamentais para a economia mundial. Carlos Walter Porto-Gonçalves alerta: é uma “nova geopolítica com a globalização e o desenvolvimento sustentável como nova forma de colonização/exploração” (Porto-Gonçalves, 2012, p. 26). Esse último argumento nos leva à seção final, indicando o caminho analítico fundamental para a inserção do neoliberalismo na crítica à problemática ambiental.

A crítica pela via da Ecologia Política, Geografia e Materialismo Histórico

Em função do caráter teórico deste texto, foi realizada uma revisão bibliográfica sobre a neoliberalização da natureza que contou

10 Vem daí a crítica feita por alguns autores ao termo antropoceno, por exemplo. Ver Moore (2022) e Ferdinand (2022).

11 A Rede Brasileira de Justiça Ambiental conceitua “injustiça ambiental o mecanismo pelo qual sociedades desiguais, do ponto de vista econômico e social, destinam a maior carga dos danos ambientais do desenvolvimento às populações de baixa renda, aos grupos raciais discriminados, aos povos étnicos tradicionais, aos bairros operários, às populações marginalizadas e vulneráveis” (RBJA, 2001).

com autores da Geografia internacional e brasileira. Importantes geógrafos vêm contribuindo para a análise crítica da questão ambiental: David Harvey, Noel Castree, Jamie Peck, Karen Bakker, Carina Bernini, Marta Inez Marquês, Leandro Dias de Oliveira, Marcelo Lopes de Souza e Carlos Walter Porto-Gonçalves, por exemplo.

Acreditamos que a Geografia deve encarar a neoliberalização da natureza como uma urgente agenda de pesquisa, pela relevância social do processo, mas também pela característica intrínseca a essa ciência de dar conta das relações entre sociedade e natureza.

É claro que não é apenas a Geografia que se dedica a dar luz para essas relações. Em *A ideologia alemã*, Marx escreveu que “o primeiro pressuposto de toda a história humana é, naturalmente, a existência de indivíduos humanos vivos”, e que o “primeiro fato a constatar é, pois, a organização corporal desses indivíduos e, por meio dela, sua relação dada com o restante da natureza” (Marx e Engels, 2015, p. 87). Na obra de Marx, a natureza sempre esteve presente, e muito conhecido é o debate a respeito do metabolismo sociedade e natureza. Dando a devida importância para a produção da natureza, concordamos com Foster ao dizer que o materialismo histórico tem enorme vantagem

para lidar com todas estas questões precisamente por repousar sobre uma teoria da sociedade que é materialista não só por enfatizar as prévias condições material-produtivas da sociedade, e como elas serviram para delimitar a liberdade e as possibilidades humanas, mas também, pelo menos em Marx e Engels, por jamais ter perdido de vista a necessária relação destas condições materiais com a história natural, ou seja, com uma concepção materialista de natureza. Assim, ele aponta para necessidade de um materialismo, ou de uma concepção dialética de história natural. (Foster, 2005, p. 36).

A geografia crítica, quando debruçada sobre as questões ambientais, deve estar inserida no campo de estudo da Ecologia Política, que por sua vez se constitui como um saber político-ecológico que busca politizar a nossa leitura das relações entre natureza e sociedade.

Entendemos ecologia política como um campo do conhecimento que busca realçar as relações de poder envolvidas na transformação da natureza e na produção de discursos sobre ela, reproduzindo Souza (2019) e Leff (2021). E, apesar de ser um termo que aparece na literatura acadêmica na década de 1930, a Ecologia Política tem suas raízes também nas discussões de Marx e Engels, já que se trata um campo do conhecimento que discute estruturas de classe e de poder no processo de apropriação e produção da natureza (Leff, 2021, p. 327).

E, ainda, Leff (2021, p. 344) menciona que Josué de Castro, autor de *A Geografia da Fome* (1946), foi um nome de destaque no início da mobilização internacional do debate sobre a natureza, em sua palestra na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, em 1972, a famosa Conferência de Estocolmo, já citado marco pioneiro do debate ecológico no mundo. Ele aponta que:

A geografia da fome foi precursora de uma legião de ecologistas políticos que abordam os problemas críticos da fome e da pobreza das populações latino-americanas gerados pela degradação ecológica de seus territórios. Novas abordagens em antropologia cultural e geografia ambiental surgem com a formatação de uma política de territorialidade e diferença que se desenvolve a partir de movimentos socioambientais orientados por princípios de autonomia política e de identidade cultural para a reapropriação do patrimônio biocultural dos recursos naturais. (Leff, 2021, p. 347).

Essa associação entre Geografia e Ecologia Política é importante, assim como compreender a especificidade da abordagem latino-americana¹². Em síntese, acreditamos que a crítica ao processo de neoliberalização da natureza deve ser feita através do materialismo histórico como método de interpretação e análise, já que as relações de produção (concretas e historicizadas), construíram as formas de apropriação da natureza, tanto no âmbito da produção de discursos, como de legislações, delimitações territoriais e mercantilizações, além de ser fundamental dar conta de compreender as contradições envolvidas na necessidade de proteção ambiental

12 Autores como Porto-Gonçalves (2012) e Ferdinand (2022) chamam atenção para isso.

e a crescente mercadorização dessa proteção, e, uma vez que neoliberalizações ocorrem de maneiras geograficamente desiguais, é necessário dar conta das especificidade que fazem parte de uma totalidade.

É fundamental uma geografia capaz de fazer a urgente crítica ao processo de neoliberalização da natureza, à luz da Ecologia Política. Retomando a aula que abriu esse texto, Milton Santos denuncia um meio ambiente como Natureza-espetáculo, que mascara a Natureza-histórica, lugar de trabalho de todos os homens, e nos lembra que “somente a História nos instrui sobre o significado das coisas. Mas é preciso sempre reconstruí-la, para incorporar novas realidades e novas ideias, ou, em outras palavras, para levarmos em conta o Tempo que passa e tudo muda”. (Santos, 2007, p. 25).

Considerações finais

Nosso objetivo, estabelecer uma crítica ao processo de neoliberalização da natureza, se deu a partir da exposição do que entendemos por neoliberalismo, neoliberalização e natureza. Fizemos uma relação entre a emergência de um programa de Estado neoliberal e o destaque que ganha a questão ambiental, já que ocorrem no mesmo contexto espaço-temporal: países hegemônicos após a crise do fordismo. As respostas do mercado a essa crise se estabeleceram na produção de uma série de estratégias que qualificamos aqui como *neoliberalização da natureza*, e desenvolvemos alguns argumentos para contribuir para o debate – a sua existência enquanto continuidade da mercantilização, as distintas formas em que se apresenta e se expressa, e o quanto é urgente a inserção de análises mais profundas e críticas em um contexto de crise ecológica, que tanto nos assola hoje, seja na forma de crise climática que atinge de forma mais profunda populações vulneráveis por distintas razões, seja na forma de crimes ambientais decorrentes do modo de produção e consumo.

Propomos que exista, evidentemente, desdobramentos dessa crítica pela Geografia. Na aula de 1992, Santos discutiu a fragmentação da natureza, dizendo que

suas diversas frações são postas ao alcance dos mais diversos capitais, que as individualizam, hierarquizando-as segundo lógicas com escalas diversas. A uma escala mundial corresponde uma lógica mundial que, nesse nível, guia os investimentos, a circulação das riquezas, a distribuição das mercadorias. Cada lugar, porém, é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes, na busca da eficácia e do lucro, no uso das tecnologias do capital e do trabalho. Assim se redefinem os lugares: como ponto de encontro de interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está se ampliando e mudando (Santos, 2007, p. 18).

Fica evidente, portanto, que ainda que o termo neoliberalização da natureza ainda não estivesse sendo discutido, o processo já existia, e a Geografia brasileira já estava se debruçando sobre sua gênese, características e desdobramentos, e também sobre as manifestações específicas de um processo que se configura na totalidade. É importante dar continuidade a essa crítica.

Referências bibliográficas

- ARAÚJO, R. S.; GONÇALVES-DIAS, S. L. F.; PAGOTTO, E. L.. **Rotulagem Ambiental e Greenwashing: análise de discursos e práticas empresariais.** Organizações e Sustentabilidade, v. 7, n. 2, p. 25-42, 2019.
- BAKKER, K. **The limits of “neoliberal natures”:** Debating green neoliberalism. *Progress in Human Geography*, V, 34(6), P. 715–735. 2010
- BERNINI, C. I. **Políticas de conservação ambiental no Brasil e a mercadificação da natureza.** *GEOSP Espaço e Tempo (Online)*, V. 23(3), 662–681. 2019.
- BIRCH, K; LEVIDOW, L; PAPAIOANNOU, T. **Sustainable capital? The neoliberalization of nature and knowledge in the European “knowledge-based bio-economy”.** *Sustainability*, v. 2, n. 9, p. 2898-2918, 2010.
- BRENNER, N. PECK, J. THEODORE, N. **Após a neoliberalização?** *Cad. Metrop., São Paulo*, v. 14, n. 27, pp. 15-39, jan/jun . 2012
- BÜHLER, E. A.; GAUTREAU, P; OLIVEIRA, V. L. **(Im)Pertinências de uma abordagem teórica: a neoliberalização da natureza.** *Sociedade & Natureza*, v. 32, p. p.551-564, 2020.
- CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social. Uma crônica do salário.** Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

- CASTREE, N. **Neoliberalising nature: processes, effects, and evaluations.** *Environment and planning A*, v. 40, n. 1, p. 153-173, 2008.
- CHOMSKY, N. **O Lucro ou as pessoas? Neoliberalismo e ordem global.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1999.
- DARDOT, P. e LAVAL, C. **A Nova Razão do Mundo**, São Paulo, Boitempo. 2016.
- FAIRHEAD, J; LEACH, M; SCOONES, I. **Green grabbing: a new appropriation of nature?** *Journal of Peasant Studies*, v. 39, n. 2, 2012.
- FERDINAND, M. **Uma ecologia decolonial: pensar a partir do mundo caribenho.** Ubu Editora, 2022.
- FOSTER, J. B. **A ecologia de Marx: materialismo e natureza.** Editora Record, 2005.
- GOMES, J. M. A. A.. **Experimentos regulatórios em curso: a neoliberalização da natureza no Brasil a partir da privatização de áreas protegidas.** Encontro Nacional da ANPEGE, 2021.
- HARVEY, D. **O Neoliberalismo: História e Implicações.** São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- HEYNEN N, ROBBINS P. **The neoliberalization of nature: governance, privatization, enclosure and valuation’.** *Capitalism Nature Socialism*. 2005.
- LEFF, E. **Ecologia Política: da desconstrução do capital à territorialização da vida.** Tradução: Jorge Calvimonte. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2021.
- MARQUES, M. I. M. **Natureza e sociedade.** In: Carlos, A. F. A. e Cruz, R. A. (orgs.), *A necessidade da geografia.* São Paulo: Contexto, p. 175-190. 2019.
- MARX, K; ENGELS, F. **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.** Boitempo editorial, 2015.
- MOORE, Jason W. **Antropoceno ou capitaloceno. Natureza, história e a crise do capitalismo.** São Paulo: Elefante, 2022.
- MORENO, C. **As roupas verdes do rei: economia verde, uma nova forma de acumulação primitiva.** In: LANG, M., DILGER, G. & NETO, J. P. **Descolonizar o imaginário: debates sobre pós-extrativismo e alternativas ao desenvolvimento.** Fundação Rosa Luxemburgo, Editora Elefante e Editora Autonomia Literária. 2016.
- OLIVEIRA, L. D. **A Geopolítica do desenvolvimento sustentável: um estudo sobre a Conferência do Rio De Janeiro (RIO-92) UNICAMP.** Tese de Doutorado. 2011.
- OLIVEIRA, L. D. **Geopolítica Ambiental: A construção ideológica do Desenvolvimento Sustentável (1945- 1992).** Rio de Janeiro: Autografia, 2019.
- PENNA-FIRME, R. **Mercados “Verdes” e a apropriação de terras para finalidades de conservação da natureza.** *Ciência Geográfica-Bauru-XIX-Vol. XIX-(1): Janeiro/Dezembro*, 2015.

POLANYI, K. **A Grande Transformação**: As origens da nossa época. 9ª edição, Editora Campus, Rio de Janeiro. Tradução de *The Great Transformation*, publicado, originalmente por Reinhart & Company, 1944.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **A Ecologia Política na América Latina**: Reapropriação social da natureza e reinvenção dos territórios. R. Inter. Interdisc. INTERthesis, Florianópolis, v.9, n.1, p.16-50, Jan./Jul. 2012

ROMERO, H. T. **Extractivismo en Chile**: la producción del territorio minero y las luchas del pueblo aimara en el Norte Grande. Colombia Internacional, n. 98, p. 3-30, 2019.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**. EdUSP. 2007.

SAUER, S. e BORRAS, S., JR. 'Land grabbing' e 'Green grabbing': Uma leitura da 'corrida na produção acadêmica' sobre a apropriação global de terras. CAMPO - TERRITÓRIO: revista de geografia agrária, 11(23), 6-42. 2016.

SOUZA, M. L. **Ambientes e Territórios**: uma introdução à ecologia política. Bertrand Brasil: 1ª edição. 2019.

SMITH, N. **Nature as accumulation strategy**. In: PANITCH, L.; LAYS, C. (Ed.). *Socialist Register 2007: Coming to Terms with Nature*. New York/London/Halifax. p. 16-36. v. 43. 2007.

TRALDI, Mariana. **Acumulação por despossessão**: a privatização dos ventos para a produção de energia eólica no semiárido brasileiro. Tese de Doutorado. 2019.

Ecologia política

Coordenadores

Ester Limonad

Cláudio Zanotelli

Leandro Dias de Oliveira

Na contemporaneidade, o espaço social e o chamado espaço natural tornaram-se estratégicos para a acumulação. Com a financeirização muita coisa é convertida em ativo financeiro mediante a desagregação de relações ancestrais. O quadro contemporâneo de financeirização, de dilapidação da natureza, de economia destruidora e de sustentabilidade corporativa demanda refletir sobre alternativas que propiciem um (re)encontro sociedade-natureza e outro desenvolvimento orientado pela construção de uma sociedade justa e equânime. Alternativas emancipatórias são essenciais para se abandonar postulados dogmáticos ideológicos que legitimam a dominação e impedem transformações na vida social. Logo, importa integrar a relação Sociedade-Natureza com a Ecologia Política. Trata-se de propiciar um exercício teórico de reflexão para investigar experiências norteadas por relações sociedade-natureza alternativas orientadas pelo fortalecimento da solidariedade social, dos movimentos sociais, de outras economias e de outras formas de vida social em uma equação que integre o urbano, o rural e o natural em oposição à dominação capitalista.

Crise ambiental e flexibilização das *flex crops*, *land grabbing* e crise capitalista: apontamentos a partir da expansão dos monocultivos florestais na Zona da Mata nordestina do Brasil¹

Ana Carolina Gonçalves Leite²

Introdução

De par com um processo que ganhava vulto e contornos, nos últimos 20 anos, estabeleceu-se um campo consistente de estudos acerca da apropriação global de terras. Inúmeros autores esquadrinharam esse campo, periodizando as suas fases e, inclusive, apontando uma espécie de “corrida na produção acadêmica” que coincidiria com aquela “corrida mundial por terras” (cf. Sauer, Borras Jr., 2016; Cotula, 2012). Nesses esforços de periodização, seria distinguida uma produção inicial, que privilegiara a quantificação do fenômeno, movendo uma espécie de reconhecimento do problema (cf. Deininger et al., 2011; Ilc, 2011; Oxfam, 2011), seguida por outra, dedicada a desenvolver um instrumental teórico, metodológico e político para caracterizar, interpretar e mesmo para gerir o processo (cf. Scoones, 2013; Oya, 2013; De Schutter, 2011; Peluso, Lund, 2011; Borras et al., 2011).

A segunda fase delimitada no referido campo incluiria ainda um processo de diversificação do mesmo. Tanto relativa à abordagem, com maior espaço para as leituras críticas, por exemplo aquelas que sugeriam uma relação entre *land grabbing* e crise da

1 Esse artigo apresenta resultados do projeto de pesquisa “Land grabbing, flex crops e reestruturação do setor de florestas plantadas no Brasil”, coordenado por mim e financiado com recursos do Edital Propesq nº 10/2020 (Edital Institucional de Apoio à Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais) da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com vigência entre 01/2021 e 12/2022.

2 Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) - carolina.gleite@ufpe.br - <https://orcid.org/0000-0003-3121-4880>

reprodução social (Brent, 2016; White et al., 2012; LI, 2011), como concernente à diversificação temática, abrindo diversas frentes de debate, como a questão da soberania alimentar (Mcmichael, 2017), das flex crops (Borras et al., 2016), do water e green grabbing (Fairhead et al., 2012).

A produção dedicada ao debate sobre o green grabbing se concentrou em investigar a apropriação de terras e recursos para fins ambientais, ligados à conservação e certificação ambiental, produção de energia e matérias-primas renováveis, compensação de emissões, sequestro e comércio de carbono e todo tipo de pagamento por serviços ambientais, por exemplo. Ou seja, investigar negócios que se desdobraram em torno de uma agenda de sustentabilidade e preservação da natureza que se realiza mediante a sua precificação e a necessária apropriação privada que é subjacente ao processo. A falácia desse discurso seria apontada assim como a externalização dos custos ambientais dos países centrais, industrializados, para os países periféricos, cujas florestas passariam a alvo da preservação monetarizada como em programas do tipo Reducing Emissions through Deforestation and Forest Degradation (REDD) da ONU e a culminância dessa dinâmica de apropriação em expulsões de terra, expropriações do acesso aos recursos privatizados e subordinação de populações tradicionais a relações de trabalho degradantes. Em meio a essas temáticas, apareceria ainda a questão das políticas em torno das mudanças climáticas³, ainda que ela não tenha adquirido completa centralidade desde o início.

Hoje em dia, esse enquadramento vem definitivamente à tona e passam a ser demandadas investigações sobre como as políticas das mudanças climáticas podem acabar resultando em *land grabbing*, entendido, mais especificamente, como processo de monopolização de largas porções de terra, com ampla centralização dos capitais e não raro mediante sua financeirização, implicando

3 Por políticas das mudanças climáticas a literatura especializada compreende, em geral, “the dynamics within and between the implicated spheres of social structures, institutions and political agency – namely, social relations; policies, treaties, laws, procedures, norms; projects, programs, narratives, ideas, advocacies, social mobilizations and movements, rumors, or gossips – separately or collectively, and among and between different social classes and groups within the state and in society that set and shape the meanings of climate change, its causes and consequences, how it can be addressed, by whom, where and when” (Franco, Borras Jr., 2019: 192).

quase sempre na expropriação das populações atingidas do acesso a recursos essenciais para sua reprodução quando não na expulsão das mesmas (Borras Jr. et al., 2021).

Além do vínculo genético entre esse enquadramento e o debate sobre o green grabbing, as culturas flexíveis retornam ao centro do problema, na medida em que algumas das principais commodities de destinação múltipla também servem como sumidouro de carbono, biocombustível, energia renovável, etc., como no caso da produção canavieira e de madeira para queima. Um aspecto importante da questão é que políticas de combate às mudanças climáticas, por exemplo, mediante o incentivo à compensação, governança das emissões, produção de biocombustíveis (para carros flex e/ou mistura obrigatória com derivados do petróleo), beneficiaram (com incentivos fiscais e subsídio nas taxas de juros) a enorme expansão atual desses plantios (cf. Borras Jr. et al., 2022; Franco, Borras Jr., 2019).

Outro, é que parte importante dessa expansão vem ocorrendo em terras antes ocupadas e degradadas por atividades extensivas, a pecuária pode ser um bom exemplo, a depender do território que se analisa. E que, não raro, essas atividades se transferem para frentes de expansão, produzindo novas apropriações de terras e desmatamentos, como ocorre na Amazônia brasileira⁴. Adicionalmente, políticas de combate às mudanças climáticas dão legitimidade a negócios que podem ser socioambientalmente destrutivos, mas tem seu greenwashing garantido com o atendimento de alguns poucos índices standard de sustentabilidade (cf. Borras Jr. et al., 2022; Franco, Borras Jr., 2019).

A percepção do sul global como possível zona de sacrifício para a necessária salvação do planeta, que, contudo, não passa da manutenção de formas predatórias de produção e reprodução social, também ganha destaque com as noções de colonialismo energético e extrativismo verde. Finalmente, a ideia de que a naturalização de uma narrativa de crises alimentar, energética e climática vem servindo para justificar a suposta necessidade de investimentos de terra em grande escala, sobretudo terras tomadas como vazias,

4 Esse mecanismo recebe a denominação de Indirect Land Use Change (ILUC).

pouco produtivas, disponíveis (White et al., 2012: 631), passa a ser recolocada. Acrescida da sugestão de uma possível passagem do consenso das commodities para o consenso da descarbonização (Bringel, Svampa, 2023).

Essa interpretação pontua a importância que o boom dos preços internacionais de matérias-primas desencadeado no início do século XXI teve no processo de reprimarização neoextrativista do sul global, mesmo que em um contexto de governos entendidos como progressistas, e relaciona a crise de 2008 ao fortalecimento da direita em vários países, à deterioração dos sistemas políticos, atores e instituições estabelecidos. Com a pandemia de COVID-19, apesar da resistência à mudança dos setores dominantes, a lógica adaptativa capitalista teria apontado para a necessidade de um modelo dito mais limpo e ecológico, consolidado em uma agenda de corporações, governos e organismos transnacionais pela descarbonização da matriz energética. Entre as referências que se tornaram preponderantes, informando inclusive antigos negacionistas interessados hoje em ganhar com soluções climáticas estão o Acordo de Paris, Pactos Verdes, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), Green New Deals, etc. articulando a neutralidade climática como um objetivo amplamente aceito, mas traçado com foco em novos nichos mercantis, de modo hegemônico e sem uma proposta justa de transição energética (Bringel, Svampa, 2023).

Em diálogo com esses questionamentos, propomos uma análise da reestruturação territorial, simultaneamente fundiária, produtiva e das relações de trabalho, desencadeada hodiernamente pela expansão de monocultivos florestais em áreas canavieiras muito longevas, tributárias da histórica plantation colonial, na Zona da Mata do Nordeste brasileiro. Essa reestruturação responde a desdobramentos do estouro da bolha de commodities que veio se formando desde o início do século XXI, com a crise de 2008 (Gibbon, 2013). Esses desdobramentos incluíram a falência e o fechamento de 120 usinas canavieiras, aproximadamente 25% da capacidade instalada no país naquele momento e um violento processo de centralização dos capitais, investidos tanto na parte industrial como na parte agrícola dos negócios, que contou com o aprofundamento

dos investimentos estrangeiros diretos (IEDs) e da financeirização.

Durante a primeira década do século XXI, a inflação dos preços internacionais alimentou a formação da bolha de commodities assim como a produção e a produtividade industrial, mas também agrícola, com ampla substituição do trabalho manual na safra por colheitadeiras. Esse processo incidiu na concorrência inter-regional interna ao país pelo mercado exportador. Portanto, áreas de difícil mecanização foram perdendo tanto em produtividade que tiveram suas culturas substituídas. O processo de expansão de monocultivos florestais na Zona da Mata nordestina se relaciona com isso, na medida em que veio sendo realizado justamente nas áreas cuja declividade extremamente acentuada impediu a mecanização do corte da cana-de-açúcar, tornando sua produção não competitivas para os mercados de açúcar e etanol.

Inicialmente a expansão das florestas ocorreu, portanto, em meio aos canaviais e realizada pelas próprias usinas de açúcar e álcool. A madeira produzida era utilizada para geração de energia em termelétricas, voltadas originalmente apenas para a queima sazonal do bagaço da cana-de-açúcar, cuja combustão buscava compensar os gastos energéticos das próprias usinas, mas que passaram a buscar uma perenização da operação em função da possibilidade de comercializar com concessionárias ou no mercado livre e da elevação dos preços da energia elétrica. Ocorreria, contudo, a autonomização da expansão das florestas plantadas da produção sucroenergética, no contexto das pressões para a descarbonização da matriz energética brasileira. Nesse sentido, é possível dizer que a reestruturação em pauta responde simultaneamente ao estabelecimento daquele consenso da descarbonização.

A partir de então, os conglomerados de produção energética a partir da expansão de monocultivos florestais incluiriam as usinas canavieiras, operando terras por elas concentradas mediante contratos de fornecimento e arrendamentos na formação dos matos florestais industriais. E empresas multinacionais de capital aberto, voltadas para a produção da dita energia limpa, vapor gerado com queima de biomassa, para plantas industriais de negócios estandardizados como sustentáveis e/ou que necessitam de greenwashing, como a gigante petroquímica Brasken S/A, respon-

sável por recente crime socioambiental no município de Maceió/Alagoas, que já é considerado o maior do mundo em área urbana.

Além dos diversos aspectos do problema já mencionados, tomaremos em conta, finalmente, a corrida por terras resultante dessa reestruturação, entendida como parte do hodierno land grabbing, que analisaremos tratando o significado contemporâneo da incorporação da renda fundiária para as condições financeirizadas da reprodução capitalista, em diálogo com as teses sobre a eficácia do ajuste espacial na mitigação das crises e com as teses sobre sua utilização preferencial com flex crops, matérias-primas com destinação múltipla, como a madeira proveniente daquelas florestas, que possibilitam ampliar a mobilidade do capital nos negócios que envolvem a imobilização de recursos em ativos de baixa liquidez, como a terra.

Financeirização e estouro da bolha de commodities no agronegócio sucroenergético

Caracterizar a expansão e a crise bastante pronunciadas que mobilizaram o agronegócio sucroenergético brasileiro nas últimas duas décadas exige uma pequena retomada que nos permita situar a formação e as metamorfoses do agronegócio no país. Na segunda metade do século XIX, a antiga plantation colonial escravista se transformaria em uma modalidade agroexportadora baseada na relativa disponibilidade de terras “livres”, para o avanço da fronteira, combinada com a falta relativa de força-de-trabalho, consequência de um abastecimento de braços cuja fonte sempre foi externa, dada a lucratividade do tráfico de populações escravizadas em África. Essa conjugação engendrou uma relação de trabalho diferente do assalariamento convencional, pois unia, no que se refere à reprodução dos trabalhadores, ganhos monetários e acesso direto à terra para produção de meios de subsistência, e, no que se refere à reprodução do capital, o exercício da violência direta outorgada pelo Estado aos proprietários privados e a lenta consolidação da propriedade fundiária. Esse contexto rendeu interpretações clássicas sobre o autoritarismo e patrimonialismo da sociedade brasileira, cujo caráter procuramos relacionar com as necessida-

des particulares da reprodução do capital nos contextos de formação colonial (cf. Boechat et al., 2017; Boechat, 2022).

Como resultado da exportação de capitais de países centrais industrializados que buscavam mitigar suas crises de superprodução de mercadorias e de sobreacumulação de capital, a partir da segunda metade do século XX seria desencadeada a industrialização das relações de produção na agricultura e a generalização do assalariamento no campo brasileiro. Esse processo coincidiria com a chamada Revolução Verde, ocorrida no pós-guerra e decorrente da difusão da tecnologia bélica em todos os setores da economia mundial, com destaque para a indústria química e automotiva, induzindo um processo de integração a montante e a jusante da produção agrícola, respectivamente mediante o desenvolvimento da indústria de bens e insumos e de beneficiamento daqueles produtos primários. O Estado nacional exerceria ainda um papel fundamental mediando a dinâmica, das suas exigências jurídicas (cf., por exemplo, Estatuto de Trabalhador Rural, 1963, e Estatuto da Terra, 1964) ao seu financiamento, por meio da Reforma Bancária e da montagem do Sistema Nacional de Crédito Rural (SNCR), em 1965, com a função de promover tanto a compra de produtos industrializados como a industrialização da produção agrícolas (cf. Delgado, 1985; Delgado, 2012).

Longe de ser um processo exclusivamente técnico, o aumento da produtividade desencadeado por aqueles investimentos impactaria de modo decisivo na expansão da renda fundiária em todo o país, dirigindo o fechamento da fronteira, a ampla expropriação de populações rurais que haviam podido conservar o seu acesso à terra e o surgimento do trabalhador “boia-fria”⁵, assalariado agrícola, permanentemente temporário e bastante precarizado, submetido a relações de exploração de extração concomitante da mais-valia relativa e absoluta (cf. Mello, 1978; Martins, 1988; Silva, 1999). Essas mudanças seriam decisivas na urbanização do país, culminando na intensificação de migrações entre campo e cidade

5 Essa nomenclatura faz referência a trabalhadores que passavam o dia no eito do trabalho agrícola e levavam consigo a alimentação, a “boia”, em marmitas preparadas em suas casas por eles mesmos ou familiares, especialmente do sexo feminino. Como iniciavam suas jornadas muito cedo, quando a hora do almoço chegava frequentemente as marmitas já estavam frias.

e provocando o adensamento do tecido urbano em cidades menores funcionalizadas pelo agronegócio, que passariam a polarizar regiões, participando da metropolização do território nacional (cf. Elias, Pequeno, 2007).

O desenvolvimento particular do agronegócio sucroenergético nesse processo mostraria sua conexão com os limites da produção e consumo mundiais de combustíveis fósseis, desde o início da sua moderna expansão. Com os impactos do “choque do petróleo”, elevação de aproximadamente 400% nos preços do barril entre fins de 1973 e início de 1974, a matriz energética nacional entraria em pauta, conduzindo a criação do Proálcool (1975-1990), programa cujo montante de financiamento estatal foi um dos mais expressivos da industrialização brasileira, destinado a fomentar implantação de destilarias autônomas e conversão de usinas de produção de açúcar para a produção de álcool combustível ou etanol (cf. Pitta, 2016; Pitta et al., 2016).

O referido programa entraria em crise concomitantemente a todo um padrão de acumulação sustentado entre meados de 1960 e o fim de 1980, em um processo decorrente de amplo endividamento estatal e empresarial direto, que culminou em uma sequência de moratórias não só no Brasil, mas em toda a América Latina, que passara por dinâmica semelhante. A envergadura daquela que ficou conhecida como crise das dívidas exigiu a reestruturação dos instrumentos de circulação do capital a juros, procurando devolver a solvência para aqueles países. Em 1989, os EUA lançam o Plano Brady, voltado para a renegociação dos débitos, mediante sua troca por bônus novos, contemplando ainda o abatimento de encargos da dívida, redução e controle de juros, ampliação de vencimentos, atrelados a exigência de realização de reformas liberais. O processo seria acompanhado, também, da oferta de novos empréstimos, uma vez que o problema era entendido como de liquidez. O Brasil adere ao Plano Brady só em 1994. Nesse momento, ocorre ainda uma desregulamentação dos mercados de capitais, no país com a criação de novos mecanismos financeiros incluindo a criação de mercados secundários, para a negociação de títulos de dívidas, e possibilidades de securitização desses últimos (Pitta, 2016; Carneiro, 2002).

No âmbito do agronegócio, especificamente, ocorre a securitização das dívidas acumuladas com bancos, mediante sua substituição por títulos do Tesouro Nacional, de vencimento posterior. Acontece também a instituição de novos títulos, como as cédulas de produto rural (CPR), principal instrumento para o financiamento privado do agronegócio atualmente. Lastreamento na dívida pública e mecanismos privados de financiamento se misturam buscando devolver solvência aos capitais, em um processo que é sobretudo de alongamento ou substituição de dívidas por outras. Isso sucede inclusive porque há alternativas exclusivamente financeiras de liquidação daqueles títulos, como a cédula de produto rural financeira (CPR-F), o que acaba também por viabilizar também a alavancagem. Esses instrumentos se complexificam ainda mais, na medida em que aumenta a interação com o mercado de derivativos⁶. Nesse contexto, vai ocorrendo uma passagem do endividamento externo para formas de dívida interna bem como uma escalada das possibilidades de endividamento (Boechat, 2020). Consolida-se, por um lado uma impossibilidade de solvência sem a participação do fundo público e, por outro, o pagamento dos créditos consecutivamente com outros créditos, processo conhecido como rolagem (Pitta, 2016).

Com a quebra da bolsa das empresas de tecnologia Nasdaq entre 2001 e 2002, aconteceria uma migração dos capitais especulativos tanto para o mercado imobiliário americano e europeu como para mercados de derivativos de preços futuros de commodities (Gibbon, 2013). Essa migração produziria uma inflação dos preços futuros daquelas mercadorias agrícolas, a partir de 2002 (Delgado, 2012; Kurz, 2011). A formação de uma bolha financeira ensejada por aquela inflação, entretanto, não terminaria ali. Com a subida dos preços desses ativos, a demanda por realizar contratos futuros sobre os mesmos sofria aumento, o que acabava aumentando ainda mais os preços. Esse processo, por sua vez, conduzia novas rodadas de elevação da demanda por contratos,

6 “Em 2004, a Lei nº 11.076 ampliaria o rol desses mecanismos com o certificado de depósito agropecuário (CDA), o warrant agropecuário (WA), o certificado de direitos creditórios do agronegócio (CDCA), a letra de crédito agropecuário (LCA) e o certificado de recebíveis do agronegócio (CRA)” (BOECHAT, 2020: 141).

que majorava outra vez os preços. O processo pode ser entendido como uma espécie de profecia autorrealizável, dado seu horizonte aparentemente ilimitado de retroalimentação (Pitta, 2016; Pitta et al., 2020).

Com essa inflação reiterada, as empresas sucroenergética passariam a se financiar tomando empréstimos em dólar, para serem pagos posteriormente em açúcar, com base na promessa de expansão futura e não na sua real capacidade produtiva no momento do endividamento. Quando a crise de 2008 alcança o setor sucroenergético e o agronegócio brasileiro como um todo, por volta de 2012, algumas usinas devem até cinco safras adiante, tamanha sua alavancagem. Um dos mecanismos que possibilitou essa alavancagem extraordinária, os adiantamentos de contrato de câmbio (ACC), consistia em captar um empréstimo em dólar em bancos privados estrangeiros ou nacionais, com filiais no exterior, permitindo um adiantamento da conversão cambial (Pitta, 2016; Pitta et al., 2020). Considerando especificamente a destinação da produção açucareira em Alagoas, um dos estados brasileiros na Zona da Mata nordestina, quase que integralmente destinado para exportação, o que ocorre é a completa mediação desse negócio por tradings como Toyota, Raízen, Sucdem, etc. Em geral, as usinas assumem contratos de câmbio com as tradings, garantindo o fornecimento de determinada quantidade de açúcar no fim da safra a um determinado preço, em dólar. Isso garante, por um lado, que a realização do açúcar esteja assegurada antes mesmo da sua produção. Por outro lado, contudo, para que o acesso ao pagamento efetivo seja igualmente antecipado é necessário realizar em alguma instituição bancária o adiantamento daquele contrato de câmbio (ACC), para receber, em reais, um montante de dinheiro a ser aplicado no Brasil. Em alguns casos, as próprias instituições bancárias responsáveis por fazer ACC mediavam o investimento dos valores antecipados em contratos de derivativos cambiais, em um contexto no qual as usinas apostavam na contínua deflação do dólar em relação ao real (Pitta, 2016; Leite, 2020).

Com o crash de 2008 e a crise que se generaliza em diversos setores da economia brasileira, principalmente após 2011/2012, uma proporção significativa de usinas vão à falência, como dis-

semos antes, e quebram também outros elos da cadeia produtiva, como fornecedores de cana-de-açúcar para a indústria e prestadores de serviços. Essa déblâcle ocorreria também nos estados onde a produtividade era a maior do país o enquanto houve expansão da área plantada, porque não se tratava de uma crise por falta de competitividade. Inclusive porque a expansão da produção e da produtividade, naquele contexto, fora movida pelo processo de endividamento, como viemos apontando. Com a inflação dos preços do açúcar, dentre outras commodities, alargava-se a margem de capital à juro a ser tomada emprestada. Além disso, e para aproveitar aquela oferta privilegiada de crédito, nenhuma usina tomava empréstimos ancorados apenas na quantidade de açúcar disponível segundo a sua capacidade já instalada, mas, ao contrário, já projetavam uma promessa de expansão futura da capacidade produtiva para saldar os débitos, já que os empréstimos eram feitos em dólar, mas pagos, por sua vez, em açúcar. Quando a crise as alcançou, o alavancamento das usinas estava em torno de cinco safras, e com a deflação do preço do açúcar as dívidas foram ficando ainda mais difíceis de serem saldadas, levando inúmeras delas à falência. No auge da crise, ainda assim ocorreria contextos de expansão da área plantada, mediante arrendamentos ou pela incorporação de fornecedores, como uma tentativa de saldar dívidas contraídas em açúcar. Essa foi uma expansão movida pela crise, portanto (Pitta et al., 2020; Pitta, 2016).

Expansão de monocultivos florestais na Zona da Mata nordestina, o caso alagoano⁷

No estado de Alagoas, onde a expansão de florestas plantadas se iniciou e vem adquirindo o maior relevo no Nordeste brasileiro, a área destinada a essa produção sofreu aumento de 650% nos

⁷ Esse item baseia-se em informações produzidas em trabalhos de campo realizados em diversos municípios do estado de Alagoas, junto a trabalhadores rurais, assentados, proprietários de terras, administradores de empresas rurais, corretores de terras e correspondentes bancários e de instituições financeiras. As entrevistas foram gravadas e transcritas, para análise posterior. A equipe dos trabalhos de campo foi composta e coordenada por mim, além dos professores participantes Marco Mitidiero (UFPP), Erick Kluck (UFES), Beatriz Medeiros de Melo (UFAL) e Lorena Pereira (Land Matrix LAC), aos quais agradeço as relevantes contribuições.

últimos dez anos, entre 2013 e 2023, alcançando o total de aproximadamente 28 mil ha (PEVS/IBGE, 2024). Essa expansão resulta de uma crise que acometia usinas cujas terras agricultáveis não poderiam ter sua colheita mecanizada em decorrência da declividade acentuada, culminando na incompatibilidade entre custos de produção da cana e preços do açúcar no mercado internacional já por volta de 2008, antes mesmo da ruína do setor em escala nacional. No caso do Nordeste brasileiro, tais áreas acidentadas já eram utilizadas na produção canavieira, não tendo sido ocupadas apenas em virtude da margem adicional para os custos que a inflação dos preços provocou durante determinado período. A bolha das commodities interferiria, entretanto, mediante o processo geral de elevação da produtividade pelo aumento da composição orgânica dos capitais, redesenhando a competitividade no país e tornando economicamente inviável a produção naquelas terras.

Em uma das empresas que investigamos, a Usina Caeté, do Grupo Carlos Lyra, que junto com a DexCo S/A formaria em 2013 a joint venture Caetex Florestal S/A⁸, dedicada à produção florestal e comércio de madeira e derivados, a implantação de eucalipto havia começado experimentalmente em 2000, sendo a primeira do estado. Com o primeiro corte, observou-se o caráter oportuno do negócio, dada a variedade de destinação possível para a matéria-prima, em serrarias, na construção civil, na alimentação de caldeiras industriais (Madeiros, 2019), etc., incluída aí as das termelétricas existentes, responsáveis pelo aproveitamento do bagaço da cana, de forma integrada à produção de açúcar e álcool combustível. Para além da “cogeração”, destinada só ao consumo das próprias usi-

8 Em 2021, a antiga Duratex S/A, empresa brasileira de capital aberto, com ações negociadas na B3 (Brasil), se tornou DexCo S/A, anunciando um plano de investimentos de R\$ 2,5 bilhões, para o período entre 2021 e 2025. O recurso deve ser repartido nos diferentes campos de atuação da empresa, ficando R\$ 500 milhões para a Divisão Madeira. A maior parte desse recurso, R\$ 240 milhões, deve ser usada na expansão da sua base florestal no Nordeste brasileiro, “passando dos atuais 12 mil para 40 mil hectares até 2026. ‘Essas florestas plantadas podem servir lá na frente para fazermos uma nova fábrica de painéis, alimentar um projeto de energia, exportar cavaco ou ampliar nossa futura produção celulose solúvel. O investimento em floresta é praticamente uma compra de opção’, afirma Oliveira”. (UOL Economia, “Duratex muda nome para DexCo e anuncia R\$ 2,5 bi em investimentos”, 15 de julho de 2021, <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2021/07/15/duratex-muda-nome-para-dexco-e-anuncia-r-25-bi-em-investimentos.htm>). Acesso em: jan 2024.

nas, a produção de energia elétrica para a venda vinha se mostrando um bom negócio. Em geral, o preço da energia não apresenta risco de queda, mas, complementarmente a isso, houve momentos em que alcançou expressivas altas devido a secas e a diminuição das reservas hídricas, em um país cujo abastecimento energético depende aproximadamente 70% das hidrelétricas. O pico dessa tendência altista ocorreu em 2014, quando a crise hidroenergética quase culminou em racionamento, etc. Como nos foi sugerido em trabalho de campo, essa alternativa de destinação a preços elevados, justamente quando o preço do açúcar havia derrocado, contribuiria com a solvência nos contextos de grande endividamento ou nas empresas em que a impossibilidade de mecanização tendia a inviabilizar economicamente o negócio. Para além da rentabilidade direta, a participação nos leilões de energia elétrica proporcionava mais uma opção para a obtenção de empréstimos, pois as concessionárias serviam diretamente de garantia para as transações efetuadas junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Em verdade, desde 2008, governo do estado, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA) vinham realizando articulações que oferecessem alternativas à produção sucroenergética sobretudo nas áreas declivosas e os monocultivos florestais, de eucalipto especialmente, apareceram como uma possibilidade. Com esse objetivo, foi feito contato com a Universidade Federal de Viçosa (UFV), cuja atuação na pesquisa e desenvolvimento de recursos que otimizam a produção florestal em grande escala é histórica e foi central para realização das pesquisas na Zona da Mata nordestina, mediante o estabelecimento de um convênio. Foram criados campos experimentais em três mesorregiões do estado, com viabilidade técnica demonstrada na Mesorregião Leste ou na Zona da Mata, cuja produtividade dos experimentos passou os 80m³/ha/ano (SENAI, 2018), havendo clones cujo incremento chegou a 90, em um cenário nacional em que a média era 38 e hoje alcança no máximo os 42 m³/ha/ano.

Essas condições passaram a ser promovidas pelos agenciadores do levantamento buscando e a atração das empresas se desdo-

brou a partir de então. A DexCo foi uma das empresas que participou dos workshops da FIEA e, além dela, a gigante Suzano S/A, maior fabricante de celulose de eucalipto do mundo. Essa última acabou por não se estabelecer no estado devido à dificuldade em arrematar de uma só vez uma área de 60 ou 70 mil ha, aproximadamente, pois a propriedade da terra na Zona da Mata foi muito fragmentada por heranças ao longo do tempo, dada a longinquidade da sua formação, e a cana-de-açúcar é tradicionalmente cultivada há quase cinco séculos. Para conseguir viabilizar seu projeto, a DexCo teve de realizar a mencionada parceria com o Grupo Carlos Lyra, justamente para garantir o acesso à terra para a implantação dos maciços florestais. Esse último participou justamente com 14 mil ha da antiga Usina Cachoeira do Meirim cuja declividade das terras motivou a transição.

Já a indústria, além de arcar com os custos do plantio projetou ainda a instalação de uma unidade fabril para a produção de painéis em MDF e MDP até 2019⁹. Entretanto, a construção da fábrica sequer foi iniciada porque atualmente uma espécie de apagão no fornecimento de madeira para abastecimento industrial elevou preços tão convidativos que vem proporcionando a venda de todo o eucalipto da Caetex para a Bahia Specialty Cellulose (BSC), especificamente para sua fábrica de celulose solúvel em Camaçari/BA¹⁰, apesar do frete de mais de 500 km. Como é convencional na produção canavieira, uma parte daquelas terras, em torno de 8 mil ha, era de propriedade do próprio Grupo Carlos Lyra, enquanto a outra parte, mais ou menos de 6 mil ha, consistia em arrendamentos de propriedades de terceiros. Quando da feitura da joint venture, os arrendamentos originais da Usina Cachoeira do Meirim chegavam a 10 mil ha, mas alguns proprietários não quiseram continuar a parceria com a modificação do negócio. Até o ano passado, a Caetex havia, não obstante, integrado outros arrendadores e expandido a sua produção

9 A implantação da unidade fabril foi, inclusive, contemplada com a isenção fiscal pelo Programa de Desenvolvimento Integrado (Prodesin) e o projeto contou com financiamento do BNDES no valor de R\$ 25.459.126 milhões destinados a ampliação de florestas plantadas.

10 A BSC e a Copener (Florestal), ambas localizadas na Bahia, foram adquiridas pela Bracell, empresa do Grupo RGE (Royal Golden Eagle), em 2003, que gerencia empresas de papel, óleo de palma, energia, construção, propriedade e gestão de ativos, com operações na Indonésia, China, Brasil, Espanha e Canadá e sede em Cingapura.

para 17 mil ha de área plantada de eucalipto. Dentre os arrendamentos há também contratos de fornecimento, segundo os quais, contudo, toda a responsabilidade sobre a implantação das florestas, tratos culturais, colheita, etc., é da própria Caetex. A diferença entre o arrendamento e o fornecimento, ou parceria agrícola, consiste no fato de o primeiro ser remunerado segundo um valor fixo ficando os riscos, frutos e lucros do empreendimento unicamente para o arrendatário, enquanto a remuneração do segundo é variável e os riscos, frutos e lucros são repartidos com o arrendador mediante contratos e percentuais previstos legalmente. Em geral, quando os preços da mercadoria produzida estão em alta, as empresas buscam os arrendamentos, e, quando estão em baixa, o fornecimento.

Um ano antes da formação da Caetex Florestal, em 2012, a empresa Energias Renováveis do Brasil (ERB) iniciava o arrendamento de terras em Alagoas para o plantio de eucalipto, com o propósito de implantar uma usina termelétrica para produção e provisão de vapor para a Brasken S/A, que com isso buscava incrementar a descarbonização da sua matriz energética. Empresa especializada em geração de energia renovável a partir de biomassa (eucalipto de reflorestamento, bagaço de cana-de-açúcar, resíduos florestais e coco), a ERB tem como sócios a MDC e a Geribá Investimentos. A primeira atua na produção, processamento, distribuição e comercialização de ativos energéticos, serviços ambientais e créditos de carbono. Já a segunda é uma gestora ativos licenciada pela Comissão de Valores Mobiliário (SEC) concentrada em imóveis e energia¹¹. Outros fundos de investimento e bancos, inclusive internacionais, também investiram na operação, que contou, ainda, com recursos do BNDES¹². Mais ou menos 5 mil ha foram arren-

11 Disponível em: <https://erbrasil.com.br/>. Acesso em: jan. 2024.

12 Além da Geribá que é um Fundo de Investimento Multimercado Crédito Privado Investimento no Exterior, a ERB obteve o aporte de R\$ 300 milhões provenientes do BNDES Participações Acionárias e do Fundo Caixa Ambiental e do Spectra Volpi Fundo de Investimentos em Participações Multiestratégia, da Mantiq Investimentos, controlada pelo Santander. Assim, esses últimos passaram a dividir o controle da ERB com a Rioforte Investments, controlada pelo Banco Espírito Santo, de Portugal e com o Fundo de Investimento do FGTS. A previsão era de que com esses aportes de capital a empresa tivesse condições de emitir mais dívidas para financiar sua operação. Entre as informações levantadas em campo houve menção a Timberland Investment Management Organization (TIMOs), compostas por grandes investidores institucionais voltados para áreas de florestadas na condição de ativos, cuja confirmação de participação, todavia não foi possível.

dados para a empresa, que entra, todavia, em recuperação judicial no ano de 2018¹³, rompendo os contratos de aluguel das terras e transferindo as florestas plantadas aos arrendadores para que fossem indenizados. Esses últimos passariam, então, um intervalo de aproximadamente quatro anos comercializando a madeira de forma autônoma na forma de cavaco de eucalipto para queima em caldeiras industriais dos setores automobilístico, farmacêutico e alimentício, além de serraria, construção civil e movelaria.

Em 2022, porém, o projeto de provisionamento de vapor a partir de biomassa de eucalipto para a Braskem em Alagoas iria se reestruturar, mediante acordo com a Veolia Environnement S/A de R\$ 400 milhões para a geração de 900 mil toneladas de vapor/ano, durante 20 anos, com o propósito de reduzir as emissões de CO₂ em quase 150 mil toneladas/ano, o que equivale aproximadamente a 30% das emissões diretas e indiretas na compra de energia da Braskem em Alagoas, em 2020. A usina, desta vez, seria de fato inaugurada, no ano seguinte, em 2023, no município de Marechal Deodoro/Alagoas.

A Veolia é uma multinacional francesa de capital aberto, com ações listadas nas Bolsas New York Stock Exchange (NYSE) e European New Exchange Technology Paris (Euronext NV) e cujos maiores acionistas são fundos de investimento, incluindo pensão e private equity, como o TIAA-CREF e o Axxon, respectivamente. Com a aquisição da Suez Environnement S/A, por meio de práticas consideradas anticompetitivas, a empresa assumiu liderança mundial no setor. Ela oferece serviços de gestão da água, de resíduos e de energia, entre outros negócios com serviços ambientais, nas palavras da empresa, com vistas à transformação ecológica, mediante a conversão de resíduos em recursos.

Já a Braskem é uma multinacional brasileira de capital aberto, controlada pelo Grupo Novonor¹⁴ e cujas ações estão listadas nas Bolsas B3 (Brasil) e New York Stock Exchange (NYSE). Ocupa

13 Pelo que consta, a recuperação judicial da ERB decorreu da derrocada da Espírito Santo Internacional (ESI) em meio a notícias de calotes e fraudes com negócios imobiliários, de telefonia, energia e logística (Valor Econômico Empresas, “Rioforte e ESI rumam para a liquidação”, 20 de outubro de 2014, <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2014/10/20/rioforte-e-esi-rumam-para-a-liquidacao.ghtml>). Acesso em: jan 2024.

14 Antigo Grupo Odebrecht.

o primeiro lugar na produção de resinas termoplásticas nas Américas e polipropileno nos EUA, sendo a sexta maior petroquímica do mundo. Pretende-se comprometida com a economia circular e a neutralidade de carbono, reconhecida pelo engajamento em sustentabilidade empresarial no Pacto Global, em índices de bolsas e nos rankings CDP Clima e CDP Água. Além de produzir polímeros com matérias-primas renováveis ou recicladas, a empresa pretende substituir seu consumo energético por fontes renováveis. Contudo, ela foi responsável pelo que vem sendo considerado o maior crime socioambiental do mundo em área urbana, atingindo mais de 200 mil famílias em cinco bairros diferentes, em virtude do afundamento de minas em que era explorado o sal-gema¹⁵. Após um tremor sísmico de 2,4 pontos na escala Richter ocorrido em 2018, os 35 poços de extração existentes na cidade de Maceió/Alagoas expuseram a sua instabilidade, provocando afundamentos de terra, erosões, rachaduras nas casas, prédios e no asfalto das ruas que exigiriam a desocupação da população. Além da reparação pelo crime vir se mostrando insuficiente para as populações atingidas, em 2023 a petroquímica pagou R\$ 1,7 bilhões à prefeitura de Maceió como forma de obter quitação total pelos danos provocados, inclusive danos futuros e a transferência de propriedade de toda área atingida, que deve passar por requalificação urbana, agregando ao crime socioambiental uma significativa negociata imobiliária de gentrificação.

Rigorosamente, por se tratar de uma petroquímica com importantes atividades de mineração, certa incongruência entre a prática empresarial e o discurso que prega sustentabilidade já estruturava a reprodução do negócio. Com o crime socioambiental essa desconexão se tornou tão gritante que a Braskem desistiu das palestras que iria proferir na COP28 sobre carbono neutro e impactos da mudança do clima. Evidentemente há um lobby que busca reconhecer os danos causados por suas cadeias produtivas

15 Sal-gema é uma matéria-prima da indústria química usada na produção de policloreto de vinila (PVC), soda cáustica bicarbonato de sódio e ácido clorídrico. Ele é formado pela evaporação de porções de oceano, se encontra em jazidas subterrâneas, a cerca de mil metros da superfície, das quais é retirado em um processo de diluição, mediante injeção de água em um poço cavado na altura onde está o minério para a formação de uma salmoura extraída para a superfície.

e apresentar novos programas de mitigação, eles mesmos, novas fontes de negócios e dividendos. As falhas e insuficiências estruturais desses programas, uma vez que a mitigação de danos nessas circunstâncias está sempre submetida à viabilidade econômica, vem permitindo que sejam tratados como estratégias de marketing verde ou greenwashing, que buscam sobretudo confrontar uma desvalorização significativa da marca e dos seus ativos financeiros¹⁶.

O crime ambiental ocorrido em Maceió/Alagoas é, contudo, só a dimensão mais gritante, ainda que indireta ou subjacente, da expansão florestal em pauta, mas há outros desdobramentos significativos que são imediatos. Primeiro, a substituição da produção canavieira pelos monocultivos florestais tem ocorrido nas áreas de declividade, mas não sem empurrar, pelo menos parte dessa produção, para dentro de terras devotadas sobretudo à agricultura familiar e/ou camponesa, como dentro dos assentamentos rurais de reforma agrária¹⁷. Segundo, assentamentos rurais de reforma agrária têm sofrido impactos socioambientais das florestas plantadas, sendo atingidos pela aplicação involuntária de agroquímicos sobre suas lavouras e populações humana e animal nos momentos de pulverização aérea em operações comerciais vizinhas, além do impacto do crescimento das florestas sobre o esgotamento de fontes d'água, lençóis freáticos, rios, barreiros, lagoas e cacimbas na região¹⁸. Terceiro, assentados de reforma agrária são, não raro, aliciados e submetidos ao trabalho precário no corte tanto da ca-

16 Em dezembro de 2023, quando foi anunciada mais uma ameaça de ruína de minas exploradas pela Braskem em Maceió/Alagoas (Mina 18 – Bairro Mutange), as ações da empresa despencaram em quase R\$ 2 bilhões em dois pregões, com uma queda de 6,25% e 5,85% no outro. Um estudo recém-concluído que sugere que as consequências do desastre ambiental gerariam um passivo em torno de R\$ 30 bilhões da petroquímica também interferiu nessa projeção de expectativas de valorização futura.

17 A invasão de assentamentos rurais de reforma agrária pela produção canavieira não é um processo que se restringe aos contextos territoriais em que a plantação de florestas aconteceu e acompanha todo a dinâmica fundiária da Zona da Mata nordestina. Contudo, segundo observações de trabalho de campo e pesquisas sobre a temática, nesses casos esse processo se intensifica bastante (Freire, 2019).

18 Um dos exemplos mais significativos é o Assentamento Flor do Bosque, em Messias/Alagoas. Primeiro assentamento mobilizado pela Comissão Pastoral da Terra (CPT) no estado, seu processo de luta se iniciou em 1998 com a primeira ocupação de fazendas que não cumpriam sua função social com vistas à reforma agrária. Hoje ele se encontra literalmente cercado por monocultivos florestais e sobre as consequências químicas e hídricas dessa produção.

na-de-açúcar como do eucalipto. No processo de mecanização, as áreas que ainda não tiveram o plantio sistematizado adequadamente para a colheita com máquinas, cuja operação depende da programação em Global Position System (GPS), são cobertas por corte parcialmente tecnificado, com uso de motosserra no caso do eucalipto, e manual, com uso de podão no caso da cana-de-açúcar.

Quanto mais avança a mecanização, contudo, mais se degradam as relações e condições de trabalho para os trabalhadores braçais: os contratos temporários ficam mais instáveis, os trabalhadores sofrem pressões sobre sua produtividade pois tem que competir com o ritmo da máquina, a remuneração desaba e as normas de segurança e proteção do trabalhador vão deixando de ser cumpridas. Por último, programas estatais com vistas à remobilização fundiária, como o “Titula Brasil” (Portaria nº 26, de 2020), criado durante o governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), vem produzindo a inserção de terras da União no mercado de terras, mediante a entrega de títulos de propriedade para os seus beneficiários, como os assentados rurais. Submetidos a pressões econômicas de diversas naturezas e proprietários da terra mobilizada como um ativo, esses assentados vendem suas terras para pagar dívidas ou outras necessidades, partem expropriados e com pouquíssimas condições de inserção na sociedade urbana, ficando viabilizada a forma menos conflituosa da incorporação e monopolização fundiária por empresas do agronegócio¹⁹.

As flex crops em uma expansão movida pela crise: considerações finais

Quando analisamos tanto a formação como o estouro da bolha das commodities movendo a expansão canavieira, o aumento da produção, da produtividade e, com ela, a inviabilização da produção em determinadas áreas e movendo, ainda, conseqüentemente, a expansão dos monocultivos florestais, a transferência do plantio de cana-de-açúcar para assentamentos rurais de reforma agrária

¹⁹ Também o Assentamento Flor do Bosque é exemplo aqui, por ter sido o primeiro assentamento de Alagoas atingido pelo “Titula Brasil”, justamente por estar, como dissemos, literalmente cercado por interesses que também são fundiários.

e até o cercamento desses assentamentos por monocultivos florestais e o assédio das suas terras para a plantação de florestas, tratamos de relacionar *land grabbing* a um processo de crise.

As narrativas sobre a crise não estão ausentes do campo de estudos acerca da apropriação global de terras. Como sugerimos no início, foi sendo reconhecida certa naturalização daquelas narrativas de crise (alimentar, energética, climática e até financeira) servindo para justificar uma suposta necessidade de investimentos fundiários de grande magnitude, o que passou a ser alvo de uma leitura crítica que procurava demonstrar a apropriação de terras e as relações sociais de produção que lhe são subjacentes como causas das crises e não sua possível solução.

Dessa forma, possíveis crises de abastecimento não poderiam ser tomadas só da perspectiva da garantia de acesso às matérias-primas para a continuidade da produção mercantil. Deveriam considerar, ainda, a relação entre as dificuldades cada vez mais generalizadas de acesso a alimentação adequada e suficiente – uma verdadeira crise, quando consideramos a ampliação da insegurança alimentar e da fome mundiais (Fao, 2023) – para darmos um exemplo, e o *land grabbing* e o processo de expropriação das populações originárias, tradicionais e/ou rurais do acesso à terra e outros meios de reprodução social. Hoje, especialmente, em um contexto de enorme dificuldade de integração daquelas populações tanto nos novos negócios que então se estabelecem no campo quanto em setores urbano-industriais das cidades para as quais elas migram, em virtude do desenvolvimento de tecnologias poupadoras de trabalho, que fazem com que o capital queira a terra, mas não queira os trabalhadores. Ou os queira, mas em condições de empregabilidade que vão se tornando progressivamente rebaixadas justo em função da ampla disponibilidade e, com isso, descartabilidade de trabalhadores, resultando de uma forma ou de outra em pobreza e desagregação social (White Et al., 2012; Li, 2011).

Contudo, essa crise social nem sempre recebe tratamento conceitual nonexo que estabelece com o outro lado da mesma moeda, ou seja, a crise de reprodução do capital e esse é um raciocínio necessário, dado que o processo de valorização do valor depende

da incorporação de mais-valia relativa e/ou absoluta advinda da exploração do trabalho vivo, conforme nos ensinou Marx (1988). E, quando recebe, em geral ele se dá nos termos da formulação amplamente aceita acerca da acumulação por espoliação, proposta por Harvey (2004), segundo a qual os atuais processos de expropriação colaborariam na reprodução de capitais sobreacumulados na medida em que liberariam os fatores de produção a custos baixíssimos, viabilizando investimentos lucrativos.

A despeito do rebaixamento dos custos desses fatores de produção, processos de privatização como sugerido encontram, sem embargo, condições de produção, dentre elas o nível de produtividade dos capitais, resultantes de uma dinâmica concorrencial que é estruturalmente crítica. A disputa entre os capitais de diferentes produtividades pelo abocanhamento das fatias maiores da divisão global da mais-valia estimula um constante incremento em produtividade que coincide com o chamado aumento da composição orgânica do capital. Esse esforço desencadeia um agigantamento da parcela do capital constante, investida em trabalho objetivado nos meios técnicos, culminando inclusive num processo de cientificação da produção, o que vai tornando o trabalho vivo mais produtivo e proporcionalmente menos necessário, de modo que vai havendo uma redução relativa da parcela destinada ao capital variável no conjunto do capital total. Essa redução relativa promove, por sua vez, uma diminuição relativa da mais-valia subtraída e, com ela, uma tendência à queda da taxa de lucro. Quando apresentou o problema, ainda que Marx tenha considerado a possibilidade eventual de ampliação absoluta da mais-valia extraída em decorrência tanto do aumento da taxa de exploração quanto da própria quantidade de trabalhadores mobilizados, notou que o capital constante nunca deixava de seguir se agigantando, mesmo diante de tal quadro, reafirmando aquela tendência (Marx, 1988).

Com a terceira revolução industrial microeletrônica, isso que no século XIX era sobretudo uma tendência crítica, ainda que já pronunciada, vai assumindo as formas de um processo de expulsão igualmente absoluta do trabalho vivo, delineando os termos de uma efetiva crise do trabalho, de reprodução ampliada da superfluidade para os trabalhadores (processo que passa a responder

autonomizadamente pela deflação do preço desse fator de produção) e, com isso, um processo de dessubstancialização do capital que resultam na impossibilidade de valorização do valor, quando levada em conta a remuneração global do capital (Kurz, 2014). Não obstante, do ponto de vista do capital individual, a disputa momentânea por parcelas maiores de rendimento não desaparece. Ao contrário, a crise a mobiliza ainda mais. Daí deriva a tendência a centralização dos capitais que Marx (1988) reconhece como um desdobramento intrínseco do aumento da composição orgânica. Nesse contexto, claro, o land grabbing também ganha relevância, na medida em que a escala das apropriações de terra de fato se agigantam, um regime alimentar corporativo de consolida (McMichael, 2017) e a incorporação dos diferenciais de rentabilidade da terra procura mitigar a queda tendencial.

Isso não impede em nenhuma medida a movida dos capitais para o investimento em títulos de propriedade de diversas naturezas, os ativos financeiros, em busca de taxas de rendimento maiores. O mercado de capitais que também vai se agigantando, contudo não constitui um processo de financeirização como hegemonia do capital financeiro sobre um suposto capital real, pois o processo de elevação da composição orgânica descrito passa a depender estruturalmente de crédito para se realizar, em condições de solvência cada vez pioradas pelo afunilamento da base efetiva de exploração do trabalho, o que impõe uma necessidade estrutural de rolagem ou futurização das expectativas de valorização que possibilitem saldar essas dívidas, sendo possível tratar o processo como ficcionalização da reprodução do capital em seu conjunto (Kurz, 2014). Nos referidos mercados de capitais acontece, por sua vez, um investimento continuado que por si só inflaciona os preços de tais títulos. Isso atrai também as empresas produtoras de mercadorias, dando a tônica daquela profecia autorrealizável antes mencionada. Forma-se nessa articulação uma espécie de capital fictício real, pois a riqueza de bolha inflada por tais dinâmicas passa pela produção ainda que mobilize apenas dívidas que não lograrão serem saldadas, apenas roladas. Ela não deixa, entretanto, de mover investimentos que incrementam a produtividade, expulsam mais trabalho vivo e acabam por só aprofundar a crise (Kurz, 2019, 2014).

Uma espécie de via de mão dupla com isso se instaura. Por um lado, a generalização de tal mecanismo de reprodução, mesmo que ficcionalizada, do capital move um processo de autonomização inclusive dos preços das mercadorias como ativos financeiros, ou seja, os referidos títulos de propriedade. Essa inflexão é central naquilo que chamamos commoditização. E a flexibilização cada vez mais profunda na destinação das flex crops responde justamente a esse estímulo, sem se restringir, portanto, apenas a diversificação industrial do aproveitamento de certas matérias-primas. Por outro lado, e é aqui que as duas pontas da questão se amarram, o capital portador de juros, que vem na forma de crédito, desencadeia investimentos na chamada produção real, evidentemente em incrementos na composição orgânica. Isso resulta, como já sabemos, num aumento da produtividade que aprofunda a expulsão relativa e absoluta de trabalho vivo do processo produtivo, afunilando mais a base efetiva da valorização do valor, além de participar decisivamente incitando a centralização, forma necessária de realização do agigantamento da tecnificação e da cientificação que permitem a destinação variável de uma mesma matéria-prima. O que da perspectiva do capital portador de juros deve ser flex e poder realizar intensa mobilidade variando de mercadoria em mercadoria em busca dos preços mais elevados, das tendências altistas, simultaneamente vai se tornando cada vez mais intenso em capital fixo, parcela importante daquele capital constante, sobretudo na forma de maquinaria, resultando num aprofundamento da própria crise (Boechat, 2020; Kurz, 2019, 2014).

Com a crise climática, integrada, na verdade, a uma crise ambiental de grandes proporções, a natureza em ruínas, nas palavras de Kurz (2001), que ameaça mesmo a continuidade da existência da vida no planeta, o que faz atualmente com que intelectuais indígenas conclamem uma reflexão necessária em torno da queda do céu (Kopenawa, Albert, 2015), a exigir ideias para adiar o fim do mundo (Krenak, 2019), negócios variados se proliferam oferecendo soluções especializadas para a gestão da natureza transformada em recurso natural, cada vez mais escasso, diante da dilapidação do mundo imposta pela lógica fundamentalmente

abstrata e pela tautologia, ambas imanentes à reprodução do capital (Kurz, 2001). Isso representa, sem dúvida, uma contradição nos próprios termos, uma vez que a emergência de pandemias, eventos climáticos extremos, extinção da biodiversidade, contaminação química das águas, terra, e ar etc., são produzidas diretamente no bojo das relações de produção da riqueza fetichista no mundo moderno (Aumercier et al., 2022; Pitta, Silva, 2023). Mas essa questão não se encerra no escasseamento e na consequente necessidade de gestão do planeta subsumido à condição de recurso natural. Com o predomínio do mercado de capitais como opção de investimento, igualmente a natureza vai sendo autonomizada em títulos de propriedade. Nesse contexto, emerge a representação da natureza como sujeito de direitos, buscando garantir alguma contenção estatal ao seu consumo sem fim dado que a reprodução do capital é um fim em si mesmo. Não obstante, o que quase sempre se deixa de considerar nesse debate é que a possibilidade de a natureza ser considerada sujeito jurídico pressupõe que ela tenha sido sujeitada como sujeito das relações mercantis (Pachukanis, 2017). Além disso, não se considera que a estrutural falta de autonomia do Estado em relação ao mercado assume no colapso hodierno a forma de desmonte de garantias conquistadas historicamente pelos trabalhadores, como direitos sociais, trabalhistas e previdenciários, como exigência de enxugamento dos gastos estatais e, nesse sentido, novas frentes só serão abertas via sua rentabilidade financeirizada, como já acontece com fundos de pensão, etc. Uma evidência importante disso é que justamente nesse contexto, também passam a ser regulamentados mecanismos de Pagamento por Serviços Ambientais (PSA), explicitando a emergência de serviços ambientais como relação e representação: a natureza, ela própria, tratada como prestadora de serviços, sujeito juridificado e monetarizado das relações mercantis. Esses pagamentos assumem várias formas, muitas delas financeirizadas como os Títulos Verdes (Green Bonds), Créditos de Carbono (CBIOS) e Cotas de Reserva Ambiental (CRAs), todos passando por estruturação dos seus mercados no Brasil (Parker, 2018).

Considerados esses processos, talvez seja possível afirmar uma transição entre o consenso das commodities e o da descar-

bonificação, mas não no sentido mais restrito de considerar apenas quais mercadorias são as “bolas da vez” na dinâmica da inflação financeirizadas dos preços, e, sim, alargando a compreensão com uma consideração aprofundada sobre a crise, que considera seus impactos sobre a natureza também como naturalização de uma forma social, independente dos seus limites que já se tornaram indisfarçáveis, inclusive enquanto limites externos impostos pela própria natureza (Kurz, 2007; 2001).

O capitalismo é uma cultura de combustão, assente num emprego de energia em crescimento contínuo que, de certa maneira, se queima a si mesmo e consigo o futuro da humanidade. A retórica oca do posto de trabalho e a igualmente oca retórica do clima apoiam-se mutuamente, no seu sentido contrário. A crise económico-social e a crise ecológica começam a cruzar-se e a potenciar-se uma à outra. O modo de produção e de vida dominante deixa apenas a alternativa de a catástrofe climática ser abrandada pelo colapso económico ou, pelo contrário, que a catástrofe climática desenfreada leve à violenta queda da economia. Depois de nós, o dilúvio! Esta secreta divisa dos gestores da combustão deve ser entendida à letra” (Kurz, 2007).

Que possamos impedir que o futuro siga sendo hipotecado – e queimado.

Referências bibliográficas

- AUMERCIER, S.; BOHY-BUNEL & HOMES, C. 2022. “Règne de la valeur et destruction du monde”. Revue Jaggernaut, 4 (1), Editora Crise et Critique, Paris.
- BOECHAT, C. A. (org.). 2022. **Os sentidos da modernização: ensaios críticos sobre formação nacional e crise.** Coleção Pesquisa UFES. Volume 28. Vitória: EDUFES.
- BOECHAT, C. A. (org.). 2020. **Geografia da crise no agronegócio sucroenergético: land grabbing e flex crops na financeirização recente do campo brasileiro.** Rio de Janeiro: Editora Consequência.
- BOECHAT, C. A.; LEITE, A. C. G.; TOLEDO, C. A. 2017. “Archéologie de la question agraire au Brésil: du labor grabbing au land grabbing ». EchoGéo [En ligne], 41 (1), 1-14.
- BORRAS JR., S.; SCOONES, I.; BAVISKAR, A.; EDELMAN, M.; PELUSO, N.; WOLFORD, W. 2022. “Climate change and agrarian struggles: an invitation to

contribute to a JPS Forum”. *The Journal of Peasant Studies*, 49 (1), 1-28.

BORRAS JR., S.; FRANCO, J.; ISAKSON, S.; LEVIDOW, L.; VERVEST, P. 2016. “**The rise of flex crops and commodities: implications for research**”. *The Journal of Peasant Studies*, 43 (1), 93-115.

BORRAS JR., S.; HALL, R.; SCOONES, I.; WHITE, B.; WOLFORD, W. 2011. **Towards a better understanding of global land grabbing: an editorial introduction**. *The Journal of Peasant Studies*, 38 (2), 209-216.

BRENT, Z. 2015. “**Territorial restructuring and resistance in Argentina**”. *The Journal of Peasant Studies*, 42 (3-4), 671-694.

BRINGEL, B.; SVAMPA, M. 2023. “**Do ‘Consenso das Commodities’ ao ‘Consenso da Descarbonização’**”. Blog da Elefante. Disponível em: <https://editoraedefante.com.br/do-consenso-das-commodities-ao-consenso-da-descarbonizacao/>. Acesso em: jan. 2024.

COTULA, L. 2012. “**The international political economy of the global land rush: a critical appraisal of trends, scale, geography and drivers**”. *The Journal of Peasant Studies*, 39 (3-4), 649-680.

DELGADO, G. C. 2012. **Do capital financeiro na agricultura à economia do agronegócio: mudanças cíclicas em meio século (1965- 2012)**. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

DELGADO, G. C. 1985. **Capital financeiro e agricultura no Brasil: 1965-1985**. São Paulo: Ícone, Editora da Unicamp.

DE SCHUTTER, O. 2011. “**How not to think of land-grabbing: three critiques of large-scale investments in farmland**”. *The Journal of Peasant Studies*, 38 (2), 249-279.

DEININGER, K.; BYERLEE, D.; LINDSAY, J.; NORTON, A.; SELOD, H.; STICKLER, M. 2011. In: **Rising Global Interest in Farmland: can it yield sustainable and equitable benefits?** Washington: The World Bank.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. 2007. “**Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio**”. *Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais*, 9 (1), 1-25.

FAIRHEAD, J.; LEACH, M.; SCOONES, I. (eds.). 2012. “**Green grabbing: A new appropriation of nature?**”. Special Issue, *The Journal of Peasant Studies*, 39 (2).

FAO. Food and Agriculture Organization. 2023. **The State of Food Security and Nutrition in the World (SOFI)**. New York: FAO.

FRANCO, J.; BORRAS JR., S. 2019. “**Grey areas in green grabbing: subtle and indirect interconnections between climate change politics and land grabs and their implications for research**”. *Land Use Policy*. 84 (1), 192-199.

FREIRE, N. P. 2019. **A produção de cana-de-açúcar nos assentamentos rurais da zona da mata paraibana: monopolização do território e estratégia de reprodução camponesa**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

GIBBON, P. 2013. “Commodity Derivatives: Financialization and Regulatory Reform”. DIIS Working Paper 12 (1).

KOPENAWA, D.; ALBERT, B. 2015. **A queda do céu: Palavras de um xamã yanomami**. São Paulo: Companhia das Letras.

KRENAK, A. 2019. **Ideias para adiar o fim do mundo**. São Paulo: Companhia das Letras.

KURZ, R. 2019. “A ascensão do dinheiro aos céus: os limites estruturais da valorização do capital, o capitalismo de cassino e a crise financeira global”. Geografares, Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES, número 28, jan./jun.

_____. 2014. **Dinheiro sem valor**. Lisboa: Editora Antígona.

_____. 2001. “A natureza em ruínas”. Em: Folha de SP, 17 de junho de 2001. Disponível em: <<http://www.obeco-online.org/rkurz81.htm>>.

_____. 2007. “A queima do futuro”. Em: Neues Deutschland, 09 de fevereiro de 2007. Tradução de Boaventura Antunes. Disponível em: <<http://www.obeco-online.org/rkurz251.htm>>.

LEITE, A. C. G. L. 2020. **Land grabbing, boom das commodities e crise: Shree Renuka Sugars Ltda. e investimento estrangeiro**. Revista OKARA: Geografia em debate, 14 (2), 453-472.

LI, T. 2011. “Centering labor in the land grab debate”. The Journal of Peasant Studies, 38 (2), 281-298.

ILC. The International Land Coalition. 2011. Land rights and the rush for land: a report. Rome: ILC.

MADEIROS, S. F. 2019. **A cultura do eucalipto no estado de Alagoas: histórico, perspectivas e características dos plantios**. Dissertação (Mestrado em Energia e Biomassa). Universidade Federal de Alagoas, Maceió.

MARTINS, J. S. 1988. **Não há terra para plantar nesse verão: o cerco das terras indígenas e das terras de trabalho no renascimento político do campo**. Petrópolis: Editora Vozes.

MARX, K. 1988. O capital. **Crítica da economia política**. Livro Terceiro. Volume IV. Tomo 1. São Paulo: Nova Cultural.

McMICHAEL, P. “The Land Question in the Food Sovereignty Project”. The Politics of Food Sovereignty. London: Routledge, 2017.

MELLO, M. C. D. 1978. **O boia-fria: acumulação e miséria**. Petrópolis: Editora Vozes.

OXFAM, 2011. **Land and power: The growing scandal surrounding the new wave of investments in land**. Oxford: Oxfam International Briefing Paper 51.

OYA, C. 2013. “Methodological reflections on ‘land grab’ databases and the ‘land grab’ literature ‘rush’”. The Journal of Peasant Studies, 40 (3), 503-520.

PACHUKANIS, E. 2017. **Teoria geral do direito e marxismo**. São Paulo: Boitempo.

- PARKER, L. A. 2018. **Regime proprietário sobre os bens comuns e mercados transacionáveis de direitos: os pagamentos por serviços ambientais como nova forma de acumulação por despossessão**. Perspectivas de Natureza: epistemologias, negócios de natureza e América Latina. São Paulo: Editora Annablume/CNPq.
- PELUSO, N.; LUND, C. 2011. “**New frontiers of land control**”. The Journal of Peasant Studies, 38 (4), 667-681.
- PITTA, F. T.; LEITE, A. C. G.; KLUCK, E. G. J. 2020. **O boom e o estouro da bolha de commodities no século XXI e a agroindústria canavieira brasileira: da mobilização à crise do trabalho**. Revista NERA, 51 (1), 41–63.
- PITTA, F. T. 2016. 2016. **As transformações na reprodução fictícia do capital na agroindústria canavieira paulista: do Proálcool à crise de 2008**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- PITTA, F. T.; SILVA, A. R. C. 2023. “**Die Pandemie in der fundamentalen Krise des Kapitals: Globale Inflation, Platzen der jüngsten globalen Finanzblase und sozialer Zerfall in der Besonderheit Brasiliens unter Bolsonaros Regierung**”. Exit! Krise und Kritik der Warengesellschaft: Jahrgang 20, Heft 20 (German Edition).
- PITTA, F. T.; BOECHAT, C. A.; TOLEDO, C. A. 2016. “**A territorialização do capital da agroindústria canavieira paulista, ao longo do Proálcool (1975-1990)**”. Continentes, 9 (1), 2016.
- SAUER, S.; BORRAS JR., S. 2016. “**‘Land grabbing’ e ‘green grabbing’**: uma leitura da ‘corrida na produção acadêmica’ sobre a apropriação global de terras”. Campo-Território – Revista de Geografia Agrária. Edição Especial, p. 6-42.
- SENAI. Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. 2018. **Oportunidades do eucalipto nos setores de serraria e painéis de madeira em Alagoas**. SENAI/ Departamento Regional de Alagoas, Maceió, 201p.
- SCOONES, I.; HALL, R.; BORRAS Jr., S.; WHITE, B.; WOLFORD, W. 2013. “**The politics of evidence: methodologies for understanding the global land rush**”. The Journal of Peasant Studies, 40 (3), 469-483.
- SILVA, M. A. M. 1999. **Errantes do fim do século**. São Paulo: Editora UNESP.
- WHITE, B.; BORRAS JR., S.; HALL, R.; SCOONES, I.; WOLFORD, W. 2012. “**The new enclosures: critical perspectives on corporate land deals**”. The Journal of Peasant Studies, 39 (3-4), 619-647.

Sobre geocríticas, hipótesis del colapso y necropolítica: por geografías propositivas y praxis consecuentes

Gabriel E. Videla¹

El 1% controla el mundo
El 4% son sus títeres
El 90% está dormido
El 5% lo sabe y trata de despertar al 90%
El 1% usa a su 4% para evitar que el 5% despierte al 90%
John McAffe

Resumiendo, nuestro paradigma no está a la altura. Está maduro para un derrocamiento. Las condiciones sociales objetivas requieren que digamos algo sensible y coherente o que (a causa de la falta de credibilidad o, lo que es peor incluso, a causa del deterioro posterior de las condiciones sociales objetivas) que permanezcamos callados para siempre. Son las condiciones sociales objetivas que están surgiendo y nuestra patente incapacidad para hacerles frente lo que explica en esencia la necesidad de una revolución en el pensamiento geográfico.
David Harvey 1972 (1976)

Apertura: un reencuentro festejado con foco en procesos amplios y (muy) complejos

Hace medio siglo una generación de geógraf@s jóvenes manifestó coraje y rebeldía ante el *statu quo* disciplinar y lo cuestionó por inútil, conservador, una *cortina de humo* funcional al orden capitalista e imperialista explotador, opresivo e injusto, fundando así al movimiento geográfico radical en EE.UU. y el Reino Unido, a la geopolítica crítica en Francia, y a la “nueva geografía” o Geocrítica en la Sudamérica atlántica y en España.

¹ Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras UBA y UNTreF, Argentina - [ORCID Id 0009-0005-0689-3246](https://orcid.org/0009-0005-0689-3246) - Gabriel.videla@uba.ar videla.gabriel@gmail.com

Efecto de esta “revolución científica” fue la pugna por la hegemonía disciplinar (que en el ámbito académico alcanzarían sus exponentes hoy más reconocid@s), la reformulación de problemas, preguntas y conceptos claves para la concepción crítica, y la adopción de teorías y métodos impensables hacia 1950 e incomparablemente más significativos para las franjas trabajadoras, el campesinado, moradores urbanos sin techo o de baja renta, para la vida cotidiana de mujeres y para minorías y grupos subalternos diversos, que debates como el Mahan - Mackinder sobre áreas clave para conquistar al mundo, el fundacional sobre qué elemento domina las relaciones naturaleza-sociedad, o identificar sitios con renta diferencial.

Dicha reformulación epistémica tuvo relación directa con la génesis ideológica del movimiento crítico. Además de “refundar por dentro la disciplina geográfica” se impulsó reorientar su validación externa: de ser útil y servicial a Estados opresivos y al capital, a brindar aportes a la sociedad y a sus gobiernos progresistas. Y ¿pudo lograrlo?

Agradecemos con alegría compartir este ensayo, reflexivo sobre cambios clave en estados de situación mundial y disciplinario y que aspira a proponer acciones, reencontrándonos en los Coloquios de Geocrítica, invaluable aporte del Dr. Capel al instaurar un encuentro periódico y riguroso para debatir cuestiones relevantes e incómodas (para nuestra comunidad, y más)

Realizar un balance crítico de *La geografía ibero-americana en el contexto contemporáneo* en los últimos 25 años plantea múltiples interrogantes. Entre otros, los debates geográficos ¿confluyeron con los procesos nodales de transformación mundial, capitalista, o del sistema- mundo, en dicho período?; ¿cuáles serían éstos? ¿Qué temas priorizó, y cómo fue mutando, la producción del Grupo Geocrítica internacional? ¿Han -hemos- alcanzado con las discusiones -y praxis- geográficas influencia evidente sobre procesos externos?

¡Cuestiones temibles! por lo amplio y denso cada proceso singular, por la complejidad de sus nexos, y por el bagaje importante de conocimiento que exige de y sobre GeoCrítica. Y más aún para un geógrafo situado en una doble “marginalidad relativa”: ser un

trabajador docente (no académico) de un país periférico (Argentina), que dedicó parte mayor de su vida a dar clases para instituciones diversas, a militar gremial y políticamente, a explorar nuevas propuestas y a sostener una lucha por un humedal metropolitano al sur del Gran Bs. Aires.

Permítaseme visitar otra geografía y teorías silenciadas antes de enunciar mi(s) balance(s).

Haremos una aproximación cualitativa: la consideración crítica sobre un Simposio sobre cuestiones muy emparentadas y fundantes; la recuperación de una perspectiva geográfica hace tiempo opaca(da) y su puesta en diálogo con lecturas y propuestas no convencionales sobre el estado de situación mundial actual, y nuestra evaluación sobre la Geo. Crítica con propuestas.

Sobre guetos, revoluciones, balances críticos y sus (y nuestros) límites: ¿un “materialismo histórico” escindido de la física?

Durante 2016 sucedieron hechos importantes. Una memoria rápida destaca: sangrientos atentados terroristas del Estado Islámico (EI) en Europa y EE.UU; que el Reino Unido votó al Brexit; la destitución por el congreso a Dilma Rosseff el 31/8, y que se firmaron acuerdos de paz entre las FARC y el gobierno colombiano. En octubre, Mosul ocupada por el EI fue asaltada por las fuerzas iraquíes aliadas con kurdos. Hubo otra sorpresa electoral, con el triunfo de Donald Trump en los EE.UU. En noviembre también falleció Fidel Castro. Al fin del año las fuerzas del gobierno sirio recuperaron Alepo, y se alcanzó el penoso récord de 5000 migrantes africanos ahogados en el Mediterráneo en su travesía a Europa.

Al interior del micromundo “crítico” del micromundo geográfico privilegiado, se celebraron ese año dos eventos en extremo significativos, en San Francisco y en Barcelona.

El XIV Coloquio Internacional de Geocrítica se reunió en la Universidad de Barcelona en Mayo 2016 para intercambiar sobre “Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro”. Una convocatoria audaz: ¿una comunidad disciplinada en describir e

interpretar procesos materiales pretéritos-a-presentes, exponer(se) sobre *utopía(s)* y a debatir sobre *futuro(s)*?

Si bien primaron temáticas verificables, fueran utopías pretéritas o sobre el carácter utópico (genuino, o engañoso) de procesos pretéritos-al-presente localizables en el espacio-tiempo, también circuló allí, además de (valiosos) conocimientos, algunos pensamientos, ideas menos o más sistematizadas y utópicas sobre cómo se podría (intentar) proponer horizontes y objetivos deseables en esferas (más) macro.

Las actas del evento están disponibles, y vari@s asistentes aquí han participado entonces.

Poco antes, el 1º de abril, en la sala Metropolitana C del Hotel JW Mariott de San Francisco se realizó un panel del encuentro anual de la *Asociación de Geógrafos Americanos*. Un panel entre dos mil sesiones más, parece nimio en un costoso y gigantesco evento saludado por el Presidente Obama, y que ocupó también al Hotel Hilton y a otros tres hoteles de categoría.

No obstante, ese panel 4285 organizado por Joaquín Villanueva trató una cuestión oportuna e infrecuente: “¿Logramos la revolución en el pensamiento geográfico?” convocó al debate crítico tras 44 años del texto de David Harvey (1972, 1976) que marcó su giro intelectual y político desde una concepción y práctica académica neopositivista hacia un influyente (en Occidente) posicionamiento marxista y “revolucionario” para nuestra ciencia y las calles.

“Villanueva (...) invitó a esa mesa redonda a los participantes Matthew Hannah, George Henderson, Don Mitchell, Jenny Pickerill, Robert Ross y Simon Springer a considerar *El significado del llamado de Harvey a la autocrítica revolucionaria hoy: ¿todavía se aplica? ¿Cómo han cambiado las apuestas? ¿Cuál es el final de la batalla ahora? ¿Cómo es el pensamiento geográfico radical contemporáneo? ¿Y cuál es su valor para el presente y el futuro?*” (Kent 2016)

Dicha mesa redonda evoca esas reuniones de hijos jóvenes (o ya maduritos) acusando a su padre por sus (ilimitados) yerros. Cual pelotón de fusilamento teórico (y político, y hasta moral) cada panelista, cinco hombres y una mujer con alta formación en universidades anglosajonas reputadas, expusieron sus puntos

de vista y argumentos fundados, valiosos y atendibles, útiles para sintetizar aquí como insumo para nuestra propia discusión.

Henderson (2016) expresa elogios al escrito de Harvey (“fantástico”) y que lo vuelven a conmover su convicción, su energía, y su extraordinaria fe en la razón y en la ciencia. Pero al examinar los supuestos de *Revolución* tras cuatro décadas, encuentra cuatro ironías:

Una primera es que la fe de Harvey en que una comprensión “objetiva” de las “condiciones objetivas” reales conduciría a la academia y ésta a la sociedad, a transformar esas condiciones, ya no es creíble. Tras el llamado de Donna Haraway a generar “conocimientos situados” -o que la única objetividad posible devendría de puntos de vista situados, parciales y plurales; tras los avisos de Doreen Massey y Fredric Jameson sobre la increíble dificultad de *mapear la realidad capitalista* al ser su condición objetiva producir geográficamente una infinidad de superficies, pasajes, teleconexiones, vías de desarrollo intrincados, y complejidades sociales; con los cuestionamientos a la re-presentación política de Mouffle y otros; y tras comprender con Balibar que los vínculos afectivos y los compromisos emocionales desempeñan un papel importante en qué y cómo piensa la gente, sus presupuestos de 1972 deberían reformularse.

Una segunda ironía, es que Harvey no incorporó a su ensayo a los conocimientos generados por los movimientos sociales (ecologistas, urbanos), fuente importante del pensamiento geográfico y de la misma génesis del problema; por el contrario, afirma su fe en la razón objetiva y racional, académica, por fuera (y por encima) de la gestada desde la base social.

La tercera, es la abrumadora acumulación de anomalías expresada en un discurso geográfico blanco, masculino y del “Norte Global”, siendo su temario... ¡las diversidades planetarias!

Henderson resalta como cuarta ironía que el mismo Harvey declaró que no fueron las condiciones objetivas las que lo llevaron al camino marxista, sino que “tropezó con él”. Henderson encuentra “(...) una brecha entre lo que exigen las condiciones objetivas y cómo las biografías individuales están posicionadas para responder.” Y que “[l]as “condiciones objetivas” no existen

simplemente”, para resumir que (...) Harvey pidió una revolución en el pensamiento geográfico y fue en la naturaleza del llamado que sus límites también eran evidentes. No estoy seguro de que hubiera sido de otra manera, ya que ya se estaban gestando otras revoluciones Henderson (2016: 6).

En dicho simposio, Don Mitchell (2016) destaca que las teorías revolucionarias en Geografía tuvieron un fuerte impulso del materialismo dialéctico, pero que visto retrospectivamente, en la disciplina (anglosajona) han florecido activamente teorías contrarrevolucionarias y profundamente antidialécticas. En particular apunta a la nueva posfenomenología materialista, por ser esencialmente antirrevolucionaria en la teoría, y por ende, en política.

Robert Ross (2016) observa que la distribución geográfica del conocimiento vía costosas suscripciones a revistas y largos procesos de revisión por pares, al impedir la rápida y amplia difusión del pensamiento geográfico, es “contrarrevolucionaria”, y lo contrasta con un caso de difusión por redes sociales con muy superior alcance, eficiencia y eficacia social. A este punto lo consideramos muy relevante para repensar nuestra praxis si el propósito trasciende a la propia reproducción dentro de ámbitos académicos. ¿Y no hasta para eso mismo?

La inglesa Jenny Pickerill (2016: 1) avanza un paso más en nuestra inquietud. Tras celebrar que el marxismo ayudó a crear un nuevo paradigma geográfico y cambió las preguntas que nos hacemos sobre el mundo, pero, ¿proporcionó realmente las alternativas que prometió? Sin dudas, abundan por doquier actualmente diversas y bien fundadas críticas al capitalismo en la academia geográfica, pero este hecho constatable, en su óptica contrasta fuertemente con la escasez y/o debilidad de acciones e iniciativas que conviertan al pensamiento geográfico radical en acciones políticamente radicales, por dentro y fuera de la academia.

Finalizando nuestra síntesis del simposio californiano, Simon Springer formuló filosas críticas a Harvey, como el uso (y abuso) desde el marxismo del concepto de *revolución* y en varias dimensiones: ser producto del pensamiento a priori, más que de praxis sucesivas, y que “toda opresión cambie de un golpe” revolucionario (y no como efecto

de praxis y concepciones heterogéneas) no le resulta convincente. Otra objeción es filosófica: la praxis marxista (“organizarse para interpretar y actuar a la hora de la revolución”), para Springer (2016: 1) configura una “epistemología del aplazamiento” más que “una ontología de la insurrección y rebelión constantes” contra todas las formas de opresión. Que además, hace un culto al vanguardismo y a la jerarquía de quien encarne la “fuente del pensar y saber” – Marx, Perón, Chávez, etc.- y a sus intérpretes, más que apreciar las prácticas y saberes cotidianos generados por y en n comunidades ignotas. Springer (2016) reabrió la llaga del contraste entre la rica (y arrogante) potencia explicativa del discurso marxista (hegemónico en la academia anglosajona) y sus acciones prácticas: las brutales políticas (y masacres) dictadas por Stalin, Mao o Pol Pot, para él advierten, sino repelen, las ansias de cambios vía “La Revolución”.

El panel cumplió su propósito, y con creces. Aún cuestionando al maestro y a su llamado a las armas teórico-políticas, resaltó que sin él la Geografía bien podría haber seguido discuriendo sobre cuestiones social y políticamente insignificantes, y que quizás ni la hubiesen estudiado.

Al respecto, además de suscribir lo previo, advertimos una omisión paradójica y con hondas repercusiones epistémicas y políticas en el texto fundacional de Harvey (1972) y en la abrumadora mayoría de las aproximaciones materialistas dialécticas (marxistas): es la desconsideración sino minimización del origen mismo del término “revolución”.

Nos interesa recordar su génesis.

Según la Enciclopedia Herder proviene del latín *revolutio*, giro, revolución, en el sentido *de retorno a la situación primera*. Término que, en contextos técnicos de matemáticas, por ejemplo, significa «giro», como en la expresión «sólido de revolución» (formado por la rotación de una figura plana en torno a su eje); en astronomía se denomina «revolución» a la órbita de un planeta alrededor de otro que permanece fijo, de donde procede la expresión de «revoluciones de las esferas celestes» de la astronomía antigua, incluido el título de la obra revolucionaria de Copérnico: *De revolutionibus orbium coelestium* (1543). En contextos generales, todo cambio brusco de situación

y, especialmente a partir del s. XVIII, interrupción de una situación social o política establecida. Aplicada a otros ámbitos distintos del original técnico, perdió su sentido etimológico de «vuelta» para adquirir un significado de «revuelta», tomado de las revoluciones sociales y políticas.

De acuerdo a www.etymonline.com,

revolución surge en los finales del 14c., *revolucioun*, originalmente de cuerpos celestes, “una (aparente) rotación alrededor de la tierra”, también el tiempo requerido para esto, también “acto o hecho de moverse en un curso circular”, del francés antiguo *revolucion* “curso, revolución” de cuerpos celestes (13c.) o directamente del latín tardío *revolutionem* (nominativo *revolutio*) “un giro”, sustantivo de acción de la raíz del participio pasado del latín *revolvere* “girar, retroceder” (ver girar).

De acuerdo a ambos diccionarios etimológicos, la “revolución” aludía en su origen a un giro o vuelta de un cuerpo celeste sobre su propio eje hasta “volver a su situación de partida”. Recién dos siglos más tarde, la connotación de “revuelta” o cambio drástico de un orden social y político establecido por otro (el nuevo) derivará en adjetivaciones tendencialmente infinitas: revolución “científica”, “revolución verde”, técnicas (la “digital”) entre *n* etc.

Los procesos sociales se abordan a grandes rasgos desde perspectivas epistémicas fácticas que resaltan sus singularidades o excepcionalidades, estructuralistas que identifican estructuras comunes en diversas situaciones, o dialéctico-materialistas que destacan los nexos entre las bases materiales económicas y sociales con “la superestructura político-jurídica e ideológica”.

¿Es por demás forzado observar “cambios drásticos y vueltas a situaciones similares en su estructura” entre la autoritaria y opresiva Rusia zarista, el “revolucionario” comunismo soviético de Stalin y la democracia plebiscitaria de Putin? Claro que tras la Revolución Rusa, la ex URSS hoy Rusia se convirtió en una potencia tecnológico militar de primer orden, pero esta “revolución político-tecnológica”, ¿derrama felicidad a cada pliegue de la sociedad rusa?

¿Mudó de raíz en complejidad y diversidad la economía y la sociedad nicaragüense tras el triunfo de la revolución sandinista que destronó a Somoza con el comandante Daniel Ortega?, ¿son nuevas, irreconocibles y envidiables, bajo el férreo mandato de Ortega, la economía y sociedad nicaragüense 45 años después de la revolución que depuso a Somoza?

Estas preguntas podrían provocar debates interminables, esenciales o fútiles. Wallerstein (1994) adelantó su respuesta: si el orden monárquico/imperial benefició significativamente a un 3% de la población mundial, el régimen liberal bajo la economía-mundo capitalista expandió sus beneficios hasta un 15% de aquella (su proporción rica, educada, que ostenta el mérito de ser “la ganadora” y estructuró un régimen aristocrático, antidemocrático, y fundamentalmente imperialista y racista). En tanto, los sistemas surgidos de “la vieja izquierda” (partidos de la élite obrera y campesina: comunistas, socialdemócratas, socialistas, “frentes de liberación nacional”) repartieron más beneficios materiales y sociales (alfabetización, educación, salud y esperanza de vida) hasta un 40% de la masa de la humanidad, pero hablando en su nombre, en lenguaje universalista, practicaron políticas particularistas: ningún régimen logró amparar a más de su mitad (Wallerstein 2003: 263-264).

Sin embargo, deliberada o no, la omisión del significado original de la palabra “revolución” llama más la atención viniendo del geógrafo vivo más citado del mundo y siendo ¡un expreso “materialista dialéctico”!

Aún compartiendo su apelación a la revuelta teórico-geográfica, política y social, y que el cuerpo celeste (materia astrofísica) Tierra seguirá girando, ¿no expresaba un optimismo feliz suponer en 1972 que la sociedad humana, constitutiva esencial del espacio geográfico, seguirá acompañando las traslaciones y rotaciones de su maravilloso y singular planeta natal?

De Harvey a Hägerstrand, o de una problemática a otra. De la crítica y revolución a afrontar la secuencia necropolítica-colapso. ¿Qué postular, impulsar y hacer? Algunas notas programáticas

De acuerdo al geógrafo sueco Torsten Hägerstrand, autor de una teoría espacio-temporal que procura ofrecer herramientas intelectuales y conceptuales para capturar, describir y analizar los evasivos fenómenos de procesos de cambio corrientes en la sociedad y la naturaleza, El núcleo de la geografía... (es el estudio de) “las luchas por el poder sobre el ingreso de entidades y eventos en el espacio y tiempo”.

Este enfoque integra múltiples interrelaciones entre sujetos, sus acciones y los elementos de la naturaleza presentes, y como explica una experta (Ellegård 2018), se basa en supuestos que abren el camino a sus conceptos específicos. La geografía del tiempo también incluye un sistema de notación, herramienta que ayuda a aclarar conceptos de espacio-tiempo, relaciones y procesos que de otro modo, simplemente podrían parecer no estar relacionados aunque están entrelazados. Las visualizaciones son útiles cuando se investigan contextos en los que muchos tipos diferentes de fenómenos deben coordinarse y encontrar espacio para reunirse en el espacio-tiempo. No es éste el espacio para desarrollarla, pero recuperamos otra expresión precisa del maestro: El mundo material al alcance humano es alterado no por las palabras, sino por el contacto de la mano. Los creadores de palabras están en el poder, pero para que sus decisiones se conviertan en algo más que vibraciones en el aire, una, algunas o todas las personas deben involucrarse con cosas materiales (Hägerstrand 2009 en Ellegård 2018. Nuestra traducción).

A priori extraña que un geógrafo asociado al neopositivismo conciba a la Geografía como el estudio de las luchas “por el poder existir las entidades (sujetos, pueblos, culturas, lenguas, especies, formaciones geomorfológicas, etc.) en el espacio y el tiempo”. Pero más sorprende (y entristece) que su visión de la Geografía parezca 40 años después ser bien más realista y materialista en vastas

extensiones naturales, rurales y urbanas del espacio geográfico mundial, que limitar “revolución” a “revuelta política” como 13 años antes había formulado Harvey.

El siglo XXI avanza y sus imágenes varían, no para mejor de lo ya descrito (Videla 2016 y 2018): pandemia de coronavirus, guerra en Ucrania, despojos por doquier bajo políticas neoliberales, mayor extinción de especies, sucesivos informes preocupantes del Panel Intergubernamental por el Cambio Climático (IPCC), columnas de humo gigantes en selvas y bosques tropicales, genocidio en la Franja de Gaza (30 palestinos muertos por cada israelí asesinado al 1º/3/2024, supera con creces a los “20 polacos ejecutados por nazi muerto” en la ocupación de Polonia), violencia narco creciente, radiación descontrolada, cáncer de piel por debilitamiento de la capa de ozono, fundamentalismos y fanatismos, humillación y más estrés por doquier, creciente clima pre bélico, candidatos y presidentes excéntricos, intolerantes e ignorantes, temor a la disipación de radioactividad, al calentamiento global, al gas metano...

La “crisis ecológica” o las tendencias manifiestas e inherentes al sistema dominante económico-social-cultural a transformar y degradar las condiciones físico-químico-biológicas en la Tierra que permiten la supervivencia de la especie humana; y la “crisis civilizatoria” o ausencia de horizontes universalmente deseables que ofrece un sistema cuya lógica de producción y acumulación incesante (mediante procedimientos mundializados de explotación, opresión, desposesión, desvalorización y alienación para las mayorías) rige, subordina y degrada los procedimientos reproductivos de la humanidad y de la naturaleza.

Esta constatación problemática y angustiante genera varias respuestas. Algunas “pasivas” como la pura negación y elusión, el (sobre) vivir inercial; las infinitas adicciones consumistas ofrecidas por el mercado; los fanatismos; la delegación ilusoria (algún “otro” se ocupará de lo inquietante: “la tecnología”, “los científicos”, algún líder). Con mayor conciencia y recursos, los “proactivos” optan por microespacios de escape: urbanizaciones cerradas, islas lujosas, cotos restringidos y privados, o los espacios extraterrestres aptos para la vida humana que procura encontrar la NASA.

La “hipótesis catastrofista” afirma que, de mantenerse el modo, volumen e intensidad de producción, circulación geográfica, consumo y contaminación en la biosfera terrestre, se degradarán las condiciones ecológicas imprescindibles para la reproducción humana en la Tierra y/o de buena parte de la población mundial, generó respuestas teóricas y políticas.

Pasan los años y dicha hipótesis, que al menos genera la ilusión de unificar a la humanidad como un todo frente a sus propias tendencias a la autodestrucción, cede su sombrío lugar en los hechos generalizados a procesos conceptualizados con un término aún más oscuro: la “necropolítica”, desarrollado por el camerunés Achille Mbembe y definido por Clara Valverde (2015) como “la política basada en la idea de que para el poder unas vidas tienen valor y otras no. No es tanto matar a los que no sirven al poder sino dejarles morir, crear políticas en las que se van muriendo”. Esta autora y activista devela que gran parte de la violencia del neoliberalismo es discreta, o sea que la gente no la ve. Eso es lo peligroso. Si a alguien le pega un tiro la policía, eso es más fácil de ver que otros tipos de violencia. Mucha de la violencia ahora es discreta: la tolerancia, la exclusión, el paternalismo, etc.

El actual plan de ajuste concretado por el Presidente Milei en la Argentina, en tan sólo tres meses, está asesinando –o “dejando que mueran”- a corto o mediano plazo a miles de argentinas/os: por recorte del subsidio a medicamentos oncológicos, por un brutal caída de un 30% en el consumo de medicamentos (¿serían todos de belleza o aspirinas?) aún más acentuada entre los y las jubilados/as; por desnutrición o mala nutrición de niños, niñas y adolescentes, y, como documentó un compañero activista, por la liberación total de cualquier control (que por corrupción, eran de por sí lábiles) de emisión de gases tóxicos por destilerías de petróleo y de empresas de residuos hospitalarios patogénicos en Villa Inflamable, Dock Sur, barrio lindante con la Boca, en un vértice pobre del Gran Buenos Aires.

Estamos viviendo la secuencia necropolítica–colapso, proceso al que las franjas social y geográficamente privilegiadas del mundo procurarán extender, postergando -o forzando lo imposible por evitar- ser alcanzadas por los males corrientes de la primera fase:

inundaciones, incendios forestales, guerras, hambre, masacres, suba del nivel del mar, pandemias, encierros y demás penurias reservadas a las y a los “humanos descartables”, que en un santiamén, por una situación imprevista a otra, puede ser (casi) cualquiera, si ni produce ni consume.

Valverde propone oponerle una “empatía radical” a esta política de exterminio lento y no declarado. Acordamos con la solidaridad humana activa por el otro en situación de flaqueza, y a su vez, desempolvamos un análisis de causas profundas de esta degradación profunda, y propuestas con poca prensa y apoyo a adoptar, difundir y procurar imponer.

En su ensayo “Ecología, Ética, Epistemología y Economía: relaciones difíciles pero necesarias”, el sociólogo chileno Antonio Elizalde Hevia (2008: 111) desarrolla la hipótesis de que la crisis ambiental, social y cultural que vivimos actualmente es producida por la forma como actualmente gran parte del análisis científico, y en especial el económico, razona sobre el mundo.

Elizalde (2008, 111-115) advierte la desconsideración de leyes básicas de la existencia: la aceleración del tiempo histórico y descoyuntamiento del tiempo físico; la ¿adicción a la monotonía o fobia a la variedad?, la creencia de que podemos hacer sólo lo que queremos. Se pregunta si procuramos generador negentropía (complejidad organizada) o entropía (complicación y desorden), y observa la obsesión por más y más de lo mismo.

Luego de constatar afirmaciones positivas, propone 1° Antes que nada determinar la factibilidad física, 2° recuperar el sentido de los límites, 3° admitir que el crecimiento no conduce necesariamente a eliminar la pobreza, 4° Descubrir que más no es necesariamente igual a mejor, y 5° Cambiar la racionalidad económica dominante: de la eficiencia a la sinergia. (Elizalde 2008, 121-123). Y lo finaliza apuntando elementos para un nuevo lenguaje, brindando criterios básicos para una nueva concepción económica, y afirma la necesidad de un giro cultural, hacia el desarrollo de una nueva conciencia moral en la especie humana: una conciencia solidaria y ecológica. Original, singular, poco conocido (y no traducido, error) este autor supera la crítica y la interpretación generando herramientas concretas para nuevos

modos de pensar, de producir, de valorar y de consumir. Como (muy) pocos en esta crisis.

El problema y los límites de la (Geo) crítica. Una breve valoración. La Geo Crítica y los gobiernos “progresistas”: ¿un matrimonio demasiado acrítico?

Pasan las décadas, pasan una y otra revolución técnica, pasan huelgas e insurrecciones obreras y populares, pasa que el capital debe disciplinar al mundo sin excepciones a fin de estirar su agonía y lo que queda cada vez más admirable, es la corrección del análisis de Karl Marx –un siglo y medio atrás- sobre los mecanismos del capitalismo y su proyección a *menos que* las clases desposeídas de medios de subsistencia –ya un 80% de la población mundial- puedan abolir parcial o definitivamente su dominio.

Como también pasó la primera revolución socialista y sus horrores –burocracia, stalinismo, opresión- y pasó además su reflejo opuesto, el “estado benefactor”, y pasaron tantos horrores en el siglo pasado impensables en el XIX, no sorprende que a inicios del siglo XXI se vuelva a los clásicos de principios del XX para abreviar lo nuclear de los problemas del día. Ellos explicaron claramente las funestas consecuencias de permitir el escape hacia adelante del capital y los obstáculos ante eso: Gramsci, Lukács y en particular, Rosa Luxemburgo, dieron clases de lujo de crítica revolucionaria, es decir, análisis científico para esclarecer la acción.

Sobre el movimiento crítico o radical en Geografía, coincido con Wallerstein (1995) en que fue (es) materialmente un producto de la extraordinaria expansión de la educación universitaria posterior a 1950. Mucha más gente educada lleva a demandar más oportunidades acordes a su estatus como a poner más temas en la agenda de una disciplina. Esto continuará sucediendo, ampliamente.

Si la Geografía radical o crítica tuvo varios padres casi todos son hijos de un postulado marxiano básico: el sentido de los cambios –sociales, técnicos, territoriales- es marcado por los resultados de luchas entre grupos sociales en conflicto.

Los fundadores y referentes de esta corriente –Lacoste, Harvey, Milton Santos, Peet entre otros- tuvieron el mérito de dinamitar la tranquilidad cómplice de una microfracción de la élite social tan cómodamente asentada sirviendo a las cúpulas de Estados y del gran capital, pero la articulación entre esta “revolución disciplinaria” y las luchas y organizaciones antisistémicas parece haber sido débil sino muy limitada. Parece claro que queda un largo camino por hacer hasta que los geógrafos brindemos instrumentos tan útiles a quienes luchan, como los que históricamente se brindó a quienes gobiernan y oprimen; lo que no parece tan claro es cómo hacerlo.

Pasadas ya más de cinco décadas de movimiento e irresuelta esta situación, surge la pregunta si más que seguir recorriendo esa vía, no fue equivocado recorrer *exactamente ese camino*.

¿Qué significa una praxis crítica?, ¿toma de qué poder?, ¿qué entendemos por política?

Si preguntamos a una persona común qué utilidad espera de un(a) geógrafo(a), es difícil que responda algo muy distinto a “que conozca sobre lugares” o algún itinerario complicado.

Hecha la misma pregunta a los empleadores usuales, jefes del Estado o del capital, es esperable una respuesta del tipo “que entienda lo que expresa un mapa, pueda analizarlo, y proyectar soluciones adecuadas”.

Es decir, nuestra mayor capacidad operacional radica en entender al territorio mediante representaciones cartográficas y en poder *proyectar* objetos sobre el mapa, y luego sobre el territorio. Proyección en principio imaginaria, dado que los objetos a disponer aún no existen *realmente*, aunque sí podrán eventualmente concretarse en el terreno.

Es decir, en las actuales condiciones técnicas y económicas, lo *u-tópico* –sin lugar- es previo y precondition de un *topos* alterado, producido socialmente con alguna intencionalidad.

Encandilados y ensordecidos por las luces y ruidos de los procesos de apropiación –y expulsión- de territorios por los Estados o empresas, tendimos tanto a mirar *lo que hay, lo que está fijado*, que atrofiarnos nuestras capacidades de escuchar cómo desearía la gente que fuera su barrio o lugar y la de “ver” –proyectar, en común

con ella- y proponer(le) la u-topía para realizar ese “ambiente” producto del deseo colectivo.

Marx alcanzó a lo largo de su vida una comprensión impar sobre el capital, claro, pero no fue en particular ese talento – capaz de asombrar al lector intelectualmente interesado- lo que más activó la potencia de cambio sino haber –décadas antes de *El Capital*- “constituido” a una multitud en el sujeto social del cambio revolucionario (nombrándola “proletariado”), así como “creado” la utopía hacia la cual ese sujeto social avanzaría (el “comunismo”, la sociedad sin clases). En 1847 junto a Engels hicieron esto *primero* y luego desarrolló el estudio del sistema criticado.

¿Hemos sido capaces –o mejor, nos lo hemos propuesto- de proponer alguna utopía mundial?

¿Qué utopías creamos en los últimos 50 años, y para que impulsar a cuál sujeto social a realizarla? ¿Tenemos, nosotras/os geógrafas/os, esbozada en nuestras fantasías alguna imagen de nuestra propia ciudad deseada, idílica?

Inventariar, describir, clasificar, analizar, explicar, son procedimientos científicos ineludibles.

Denunciar, desmistificar, cuestionar, concientizar, lo son del espíritu crítico. Mientras aquellos ofrecen saberes sobre lo establecido éstos lo común *van por detrás de las circunstancias y conflictos dinámicos del presente* constituyentes de lo que viene, y así dejan la iniciativa en manos de otros, con poder. ¿Por qué no crear sueños de sujetos colectivos, y retomarla?

Este exceso, que llamamos acontecimiento, es sobre lo que se monta un pensamiento nuevo, porque la afirmación de que formando parte de la situación no puede ser explicado por los recursos (saberes) de la situación, es una apuesta sin garantías. Eso significa (...) enfrentarse con lo imposible y a necesidad de arriesgar nuevas propuestas y organizar nuevos e inéditos recorridos para fundar una nueva situación que será, -no una consecuencia reglada de la anterior- sino la producción de algo nuevo que franquea los límites de lo dado, de lo posible” (Cerdeiras, R, 1999, 124-126).

En 2002, en otra crisis “terminal” de la Argentina, sugerimos una Geografía Afirmativa, advirtiendo que, de surgir, sería atacada al menos desde tres posiciones diferentes: la de quienes -tras descalificaciones del tipo “delirante” o “ingenua”- perciban la potencia radical que ofreceríamos las y los geógrafos supliendo la crítica (estéril e inofensiva en un 95% de los casos) y aportando en instancias colectivas propuestas de otro “orden” que el existente; la de los “realistas”, siempre indiferentes a todo lo que no sea Poder (al cual servir u oponerse); y la de quienes aún “simpatizando con la intención” “pronosticaran” su fracaso o esterilidad al no tener asidero en ningún poder existente. Proponía consensuar puntos básicos. ¿Sirven aún?

1. Los poco casi 8.000 millones de personas formamos parte de una comunidad solitaria, novedosa en el universo y quizás efímera. Somos los únicos sujetos capaces de amparar nuestra supervivencia. Por tanto cualquier lógica o justificación de aniquilación -parcial o total- es enemiga de la humanidad.
2. El principio de vida y supervivencia de la humanidad en condiciones equitativas de bienestar para el conjunto subordina a cualquier otro interés parcial.
3. Como todo ser humano es hijo de la tierra tiene derecho a desplazarse libremente por ella, con la sola restricción de áreas de vida, uso productivo o conservación definidas por consenso social. Dado que los únicos límites de desplazamiento fueron accidentes de la superficie planetaria, hoy son abolidos.
4. Todo ser humano -niña, niño, mujer, hombre- requiere y puede dar amor, alimento, protección, amparo, educación y expresar su arte, pensamiento y sentimientos. La realización plena de este principio es objetivo prioritario de la humanidad.
5. La producción, distribución y consumo equitativa de bienes materiales es mundial. Todo ser humano puede y debe aportar un tiempo y energía equiparable en cualquier lugar del planeta y recibir una compensación similar por su esfuerzo, independientemente de su capacidad específica.

6. Todo ser o grupo humano –individual y/o colectivamente- es libre de realizar las prácticas religiosas, tradicionales, culturales, festivas o de otros tipos que consideren valiosa(s), en tanto y en cuanto no pongan en riesgo los principios de convivencia anteriores.
7. La humanidad –y cada ser humano- es hija de la Tierra, no su creadora. Ha -hemos- cometido crímenes abominables entre nosotros, contra especies vegetales y animales y contra la naturaleza original de nuestro ambiente planetario. Es obligación de la humanidad asegurar la supervivencia de las especies existentes y reestablecer los procesos físico-químicos de la superficie planetaria acordes con nuestra habitabilidad en el planeta. La humanidad no tiene ningún tipo de derecho a experimentar, en la Tierra o en los cuerpos celestes adyacentes, recreaciones o generaciones de especies extintas, existentes o novedosas.

En conclusión: por una Geo política propositiva y praxis coherentes

En su monumental conferencia magistral en la Universidad Kyoto- Seika en 1993, Immanuel Wallerstein (2003: 250-268) advirtió las causas del derrumbe entre 1968 y 1989 de la fase más próspera de la economía-mundo, y explicó con brillantez el ingreso a “tiempos oscuros” vaticinando una etapa de desorden sistémico mundial, previendo duraría unos 25 a 50 años.

Convocados a la cruenta y maravillosa Río de Janeiro tres décadas después para compartir balances críticos de los aportes de la Geografía iberoamericana, iniciamos nuestra reflexión evocando al debate del simposio en el encuentro de la AAG en San Francisco en 2016, como antecedente de un balance familiar, pero en la academia geográfica anglosajona, (“¿Logramos la revolución en el pensamiento geográfico?”) a 54 años de la publicación de un texto de David Harvey en 1972 que marcó un hito hacia el pensamiento geográfico “radical”.

Ese debate ratificó la poderosa influencia del llamado de Harvey a “revolucionar el pensamiento geográfico y también las calles”,

pero ilustró también a sus contradicciones, la emergencia de teorías contrarrevolucionarias para debilitarlo, y los serios límites en sus alcances y praxis políticos extra académicas. A su vez, el creciente anarquismo geográfico actual cuestionó duramente al marxismo centrar su estrategia en la revolución, y a su praxis.

Visto retrospectivamente, destaca el contexto optimista del llamado de Harvey a aportar pensamiento y racionalidad a las luchas, entre las llamaradas del Mayo Francés, las barricadas en los barrios afro de Baltimore, y las marchas del Flower Power contra la guerra de Vietnam.

Su dilema, o el de la academia anglosajona, en suma, fue “revolución o statu quo capitalista”.

El contexto de origen de la Geocrítica en Iberoamérica presentó la influencia de procesos políticos e ideológicos comunes, pero también diferencias, tan notables como su ocurrencia en España y en Portugal, “periferias del centro” del sistema-mundo capitalista (que apenas habían podido liberarse de dictaduras fascistas de cuatro y cinco décadas); en Brasil, una sociedad semiperiférica entonces sumida en otra larga dictadura militar “desarrollista”, y en otros Estados decididamente periféricos, en los cuales cruentas dictaduras militares indujeron al ostracismo, al ejercicio profesional alienado o al exilio a los jóvenes estudiantes y a los y las geógrafos/as recientemente graduados/as que sustentaban las nuevas ideas.

Tras las caídas de esas dictaduras, gran parte de quienes habían iniciado al movimiento Geocrítico alcanzaron lugares de primacía en la academia geográfica y/o brindaron asesoría técnica de alta calificación a los esporádicos gobiernos “progresistas” intercalados en América Latina con otros abiertamente conservadores (en lo político) y neoliberales (en economía).

Sin dudas el movimiento de Geocrítica también sacudió a la modorra conservadora y con escasa trascendencia científica de la mayoría de las academias geográficas iberoamericanas, y tuvo una fuerte y especial influencia en modificar el temario, conceptos y teorías en el ámbito académico y educativo (formación de docentes y escuelas) y editorial, siendo mucho menor su éxito en alcanzar posiciones de alto perfil en los medios masivos de comunicación.

Pero un límite serio a los aportes de la Geocrítica es que, sin haber

podido romper los Estados latinoamericanos con sus situaciones estructurales semi o periféricas (a diferencia de España, que en las últimos cinco décadas se afirmó más como sociedad “de centro” de la economía-mundo), sus ocasionales gobiernos “progresistas” siguieron las directrices del Banco Mundial para reducir la pobreza extrema o miseria con éxitos diversos, mejorar las condiciones de integración a la economía y al mercado mundial como exportadores de materias primas (Videla, Gasparotto y Nardi 2010), alguno procuró apropiarse de algún recurso natural estratégico (Bolivia el agua y litio, Chile el litio), y sólo entonces intentaron (tibiamente en su gran mayoría) disminuir la desigualdad, mejorando ligeramente la distribución de la renta.

Si la profundización de políticas neoextractivistas bajo gobiernos proimperialistas y neoliberales deja muy poco rédito a sus poblaciones, tampoco amplía mucho más el margen a los “progresistas” que mejorar coyunturalmente algunos beneficios y asistencia social (mientras los precios internacionales y las relaciones de fuerza con empresas transnacionales y/o el capital interno más concentrado ayuden), y en el mejor de los casos, a subsidiar y sostener alguna iniciativa tecnológica endógena (Brasil a Embraer y a Petrobrás, la Argentina a los satélites ARSAT, como ejemplos). Como resultado, aún ponderando una evidente alta capacidad intelectual y profesional de geógrafas y geógrafos de América Latina, éstas se vieron limitadas, más que a revolucionar sus sociedades, a “aportar cuando fuera posible lo mejor –intelectual, ambiental, política y socialmente- posible, dentro de lo posible”.

De lo previo se observa que el dilema “revolución o statu quo capitalista” de la academia anglosajona estuvo muy lejos –excepto en alguna retórica y en situaciones más bien coyunturales excepcionales al interior de tan inmensa, diversa y dispar geografía– de primar en la praxis cotidiana de la Geocrítica latinoamericana. De nuevo resuena Wallerstein (2003: 264) observando que debido a ser una minoría, oprimida, poderosa e ilustrada, pero una minoría numérica al fin, la vieja izquierda (y agregamos “parte de l@s Geógraf@s crític@s”) “hizo lo único que podía. Optó por ser una espuela para acelerar el programa liberal de reformismo racional,

y lo hizo muy bien. Los beneficios que eso trajo a sus protagonistas fueron reales, aunque sólo fueran parciales”.

Para Wallersten (2003: 264) los revolucionarios de 1968 proclamaron que la ecuación dejaba demasiada gente afuera. Y los triunfos electorales de derechas ignorantes y retrógradas en América Latina, ¿no expresan una insatisfacción demasiado parecida?

En otro plano, lo que se extraña con dulzura, es la saudade de aquellos años en que “la cuestión ambiental” era casi asunto exclusivo de “ecologistas pequeños burgueses liberales”.

Si exactamente en Febrero de 1972 el General Juan Domingo Perón, exiliado en Madrid, pronunció su *Mensaje Ambiental a los pueblos y gobiernos del mundo* advirtiendo sobre

“la marcha suicida que la humanidad ha emprendido a través de la contaminación del medio ambiente y la biosfera, la dilapidación de los recursos naturales, el crecimiento sin freno de la población y la sobreestimación de la tecnología, y de la necesidad de invertir de inmediato la dirección de esa marcha, a través de una acción mancomunada internacional”

y al mes siguiente el Club de Roma publicó *Los límites del crecimiento* o Informe Meadows con creciente y poderosa influencia, distaba esa temática de causar preocupación a las masas... y mucho menos al 99% de la izquierda tradicional.

Con la aceleración y expansión de la economía mundo a todos los rincones del planeta, y con la simultánea “cuarta gran oleada industrial” en China, el sudeste asiático y la India, se multiplicó la presión sobre los recursos, bienes comunes y los sumideros de basura y efluentes contaminantes, y no para de liquidarse ecosistemas, especies y disminuir la biodiversidad, incrementando al calentamiento global y abriendo un escenario, eventos físicos y horizontes completamente diferentes a aquellos de 1972.

La consecución del capitalismo y su degradación de la biosfera que sustenta al ecosistema humano, coronado por un sistema político igualmente degradado, el (neo) liberalismo ya sin luces ni racionalidad sistémica, hoy nos proponen dilemas más oscuros que

el de Harvey en 1972, mucho más cercano al “socialismo o barbarie” de Rosa Luxemburgo en 1917.

A Marzo del 2024, ningún proceso o evento a la vista muestra que las tendencias a la devastación económicas o por urbanización de las condiciones físico-químico-biológicas en las que surgió la humanidad en la superficie terrestre vayan a detenerse. Más aún, a estas alteraciones y agresiones cotidianas a la naturaleza originaria, le debemos sumar las causadas por explosivos o armamentos con fines militares. Excepto por “la fe en Dios o en la tecnología”, otro fetiche, la hipótesis del colapso del ecosistema humano es a todas luces racional, más que un discurso apologético como plantea, entre tantos otros, David Harvey.

“Estamos en medio de un gran remolino y aunque confundidos y a ciegas, debemos actuar. Lo primero es saber a cuál orilla queremos llegar, y luego, que nuestros esfuerzos inmediatos vayan en esa dirección” cerraba Wallerstein su conferencia de 1993 en Japón.

La Geografía crítica sumó un invaluable aporte a difundir estos problemas, y mucho menos para proponer soluciones.

Desde la Geografía afirmativa o propositiva apuntamos a la protección de las vidas diversas (humanas, culturas, ecosistemas, especies, lenguas) y de nuestra biósfera como meta.

Esta decisión implica enfrentar a las fuerzas económicas, políticas, militares e ideológicas que devastan y realizan necropolíticas en cualquier escala y por doquier, por ser las que guían al suicidio de nuestra especie y civilización.

¿Enfrentar cómo? En cada terreno, escala y en cada una de las dimensiones posibles: apoyando a y junto con colectivos y organizaciones fraternas y solidarias con la humanidad y la naturaleza en la producción (cooperativas, economía autogestionada y campesina, empresas recuperadas por sus trabajador@s, etc.) y en el consumo, en los medios y en las redes, en la política, en la cultura, en cada metro cuadrado y espacio social.

Vemos nubarrones grises en los cielos, pero invitemos a apreciar las bellezas irremplazables de nuestra casa la Pacha o Tierra, induzcamos a la conciencia y a la organización y a la acción y generación de otras praxis cotidianas, entreguemos más que los a

patrones nuestra poco común capacidad de comprender y explicar articuladamente procesos de esferas, órdenes y naturalezas muy diferentes, y nuestras energías y saberes y capacidades se multiplicarán junto a los que recibiremos de mujeres, hombres, y colectivos en lucha o gestando caminos.

En América Latina las situaciones de lucha se encuentran cada día. Hoy, también se ve con gozo cómo surgen innumerables colectivos y grupos de jóvenes geógrafas/os experimentando praxis y luchas desde abajo, desde la tierra, muy conscientes de que las empresas y gobiernos desarrollistas y neoextractivistas son variantes capitalistas, y así, sólo patrones, ya no “quienes nos conducirán al desarrollo y al bienestar futuro”. Este saber experto, hace pocas décadas, no existía. El programa del 9º Congreso de Geografías crítica celebrado en la Ciudad de México en octubre del 2023, infunde alegría, fe, optimismo.

Nos falta, además, una referencia política afirmativa que articule o unifique a los movimientos y luchas. Lo que no resuelve nada, pero colabora con potencia en todo. Queda pendiente, hoy.

Referencias bibliográficas

ELIZALDE, Antonio (2008) *Ecología, ética, epistemología y economía: relaciones difíciles, pero necesarias* en Capalbo (comp.) *El resignificado del desarrollo*. CICCUS, Bs. As..(111-137)

ELLEGÅRD, Kajsa. *Time-Geography approach in a Global Context*. An Anthology. Routledge, London. Chapter 1. 2018 Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9780203701393>

HARAWAY, David. *Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective*”. 1988 *Feminist Studies* 14(3):575-599

HARVEY, D. *Explanation in Geography*. London: Edward Arnold. Traducido *Teorías, leyes y modelos en geografía* por Alianza Editorial, Madrid. (1969, 1983)

HARVEY, David. *Revolutionary and counter-revolutionary theory in geography and the problem of ghetto formation*. Antipode online 4(2):1-13. 1972. Disponible en: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1467-8330.1972.tb00486.x>. Consultado en: 8/02/2024

HARVEY, D. *Teoría revolucionaria y contrarrevolucionaria en Geografía y el problema de la formación del ghetto*. *GeoCrítica. Cuadernos críticos en Geografía Humana* Año I. Número: 4. Universidad de Barcelona. Julio/1976

HARVEY, David. “Reinventar la geografía” en *New Left Review* en

Español N° 5, Nov/Dic. 2000. Disponible en: <https://newleftreview.es/search?query%5Bq%5D=David+Harvey>. Consultado en: 8/02/2024

HENDERSON, Georges. It Lives: notes on a Late- Century Classic. En *Intervention Symposium Did We Accomplish the Revolution in Geographic Thought?* En *Antipode – A Radical Journal in Geography*. 2016 Disponible en <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2016/12/hendersons-intervention-1.pdf> . Consultado 13/02/2024

KENT, Andy “Intervention Symposium – “Did We Accomplish the Revolution in Geographic Thought?” Antipode on line.2016. Disponible en <https://antipodeonline.org/2016/12/20/the-revolution-in-geographic-thought/> . Consultado en: 9/02/2024

KUHN, Thomas. *La estructura de las revoluciones científicas*, FCE, México. 2005; 1962

MITCHELL, Don. Revolution and Permanent Counterrevolution in Geographic Thought. *Antipode*, on line, 12/2016. Disponible en: <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2016/12/mitchells-intervention-21.pdf>, Consultado en: 12/02/2024

PICKERILL, Jenny. *The Need For Radical Geographical Action*. *Antipode on line* 12/2016). Disponible en: <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2016/12/pickerills-intervention-3.pdf>. Consultado en: 10/02/ 2024

QUINTERO, Silvina, DUFOUR, Ernesto. y IUT, Vanessa. *Los Encuentros de la Nueva Geografía y el surgimiento de la geografía crítica en Uruguay y Argentina durante los años '70*”. Ponencia presentada en el XI Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, mayo de 2009

ROSS, Robert *The Limits of Revolutionary Geographic Thought*”. En *Antipode on line* 2016. <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2016/12/ross-intervention-5.pdf> [en línea, consultado el 9 de Febrero de 2024]

SPRINGER, Simon. *Anarchist Praxis and the Evolution of Social Change: The Problem With Revolution and Thought*”. En *Antipode on line*. 2016 En *Antipode on line* <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2016/12/ross-intervention-5.pdf> [en línea, consultado el 8 de Febrero de 2024]

VALVERDE, Clara (2015) *La necropolítica es la política basada en la idea de que para el poder unas vidas tienen valor y otras no*. Entrevistada por Salvador López Arnal. En *Rebelión.org* 30/11/2015. [En línea en <https://rebelion.org/la-necropolitica-es-la-politica-basada-en-la-idea-de-que-para-el-poder-unas-vidas-tienen-valor-y-otras-no/> 1 de Marzo 2024]

VIDELA, Gabriel E. y Pereira, Pablo. *Humedal Laguna de Rocha: extractivismo inmobiliario, acceso a la vivienda y preservación de la naturaleza. Balances de pujas al sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Pp. 197-223 En Patricia Pintos y Sofía Astelarra (coordinadoras) *Naturalezas neoliberales. Conflictos en torno al extractivismo urbano-inmobiliario*. Buenos Aires: El Colectivo. 2023

VIDELA, Gabriel E.; Gasparotto, Mariana; Nardi, María Andrea. *¿Arquitectos del*

mundo? Acerca de la centralidad del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo en la planificación territorial desde 1990. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 2010, Vol. 14, <https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/199995>.

VIDELA, Gabriel. E.. **¿Un mundo ecosocialista? Aportes minimalistas desde una periferia tras medio siglo del Mayo Francés.** En *Actas del XV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista*. Barcelona, 7-12 de mayo de 2018 [en línea en www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/GabrielVidela.pdf]. Consultado el 9 de Marzo de 2024 09.30hs]

VIDELA, G. E. **¿Bosquejando mundos? Una revisión de propuestas y praxis alter-productivistas y alter-capitalistas para un devenir humano en la Tierra.** XIV Coloquio Internacional de Geocrítica Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro. Barcelona, 2-7 de mayo de 2016. Disponible en: <https://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/GabrielEsteban.pdf>.

VIDELA, Gabriel E. **Apología y crítica de la Geografía Crítica. Hacia una Geografía Afirmativa para la emancipación.** Ponencia para eje “Sobre Praxis geográficas críticas: diferentes desafíos en diferentes contextos”, expuesta en la *III Conferencia internacional de Geografía Crítica*. Békéscsaba, Hungría, junio de 2002

WALLERSTEIN, I. **“Las agonías del liberalismo: ¿Qué esperar del progreso?”** En *Después del Liberalismo*. Siglo XXI Editores, México y Buenos Aires. 6ta edición. 1ra 1996. Original publicado en *New Left Review* serie I/ N° 204, Marzo-Abril 1994

Hacia una ecología-política de los muros fronterizos. Aproximaciones desde las fronteras Estados Unidos-México e Israel-Palestina

*Iván Alejandro Martínez Zazueta*¹

Introducción

“Es una enorme serpiente de metal. Nos rodea y se traga los pequeños muros que separan nuestras alcobas, baño, cocina y sala. (...) Una serpiente que esgrime su pesadilla y desenrolla sus vértebras de cemento armado de acero flexible (...) Y vemos la otra vertiente de la serpiente, vemos a los guardianes del gueto espantados por lo que hacemos al resguardo de lo que nos queda de pequeños muros... Los vemos engrasar sus armas para abatir al fénix que creen escondido en un gallinero de nuestras casas.
¡Y no podemos sino reírnos de eso!”

(Mahmud Darwish, fragmentos del poema “El Muro”)

De seis muros que existían en 1989 cuando se derrumbó el muro de Berlín, en la actualidad existen más de sesenta muros a lo largo de fronteras o de territorios ocupados en todo el mundo. Desde ese año ha habido un constante incremento en la construcción de muros, con un notable oleada entre 2005 y 2015, dando como resultado que hoy en día seis de cada diez personas en el mundo viven en un país que ha construido muros en sus fronteras². Este hecho contradice la promesa de que la globalización neoliberal eliminaría las fronteras y ampliaría la libertad en todo el planeta. Ocurrió todo lo contrario. Cada vez existe más desigualdad y

1 Universidad Nacional Autónoma de México - ivan.martinez.zta@comunidad.unam.mx - [ORCID: 0000-0003-0137-8235](https://orcid.org/0000-0003-0137-8235)

2 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

opresión en el mundo y los muros se han convertido en dispositivos para contener las condiciones de miseria y de violencia que se incrementan en los territorios subordinados³. Pero no sólo sirven como un mecanismo de contención, sino también de expansión u ofensiva, al permitir el avance de las políticas de ocupación, aneación y saqueo de los territorios oprimidos, mismas que exacerbaban las condiciones antes mencionadas. De esta manera, los muros se han constituido como instrumentos de producción de espacios desiguales a escala global, así como mecanismos de acumulación por despojo, con importantes implicaciones socio-ambientales.

De acuerdo a una investigación del Transnational Institute (TNI), los principales motivos que los Estados enarbolan para justificar la edificación de muros son la contención de la migración (32%), el terrorismo (18%), el contrabando de bienes y personas (16%) y el narcotráfico (10%), así como para disputar territorios (11%) y evitar la entrada de fuerzas militares de otros países (5%). La mayor parte de estos muros se localizan en Asia (56%), seguido de Europa (26%) y África (16%)⁴. Aún cuando América se encuentra en el continente con el menor número de muros fronterizos, incluye una de las barreras más extensas y relevantes del mundo: la que divide físicamente a Estados Unidos y México.

Existe un amplio debate desde las ciencias sociales sobre las fronteras y los muros fronterizos que se enfoca en cuestiones como militarización y securitización, relaciones internacionales y geopolítica, migración y derechos humanos, economía y medio ambiente, entre otros aspectos⁵. Si bien se incluyen estudios desde la perspectiva ambiental, estos se han centrado en aspectos relacionados con la fragmentación de ecosistemas, la legalidad ambiental, el conservacionismo y la protección de flora y fauna, dejando de lado su función como instrumentos de despojo de los bienes comunes y de intensificación de las desigualdades socioambientales. De ahí que sea necesario ampliar el debate sobre el cambio socio-ecológico que implica la edificación de estas barreras físicas y su infraestructura complementaria, teniendo en cuenta que son

3 Rabinovich, 2020.

4 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

5 Ver: Bissonnette y Vallet (eds), 2021; Becerra-Ramírez, 2020.

instrumentos eminentemente políticos y, por tanto, es necesario abordarlos a partir de las relaciones desiguales de poder que las atraviesan. De ahí la pertinencia de estudiarlos desde la ecología política, lo cual se hace más necesario si se considera la velocidad con la que el amurallamiento global está avanzando en la actualidad (tan sólo en 2015 se construyeron catorce muros⁶), lo que se traduce en un aceleramiento de las transformaciones socioambientales de los territorios que dividen.

Con este trabajo buscamos contribuir al desarrollo de una ecología política de los muros fronterizos, partiendo del estudio y comparativa de dos de los casos más emblemáticos de muros en la actualidad: los de las fronteras Estados Unidos-México e Israel-Palestina. La primera divide físicamente no sólo a ambos países, sino a dos regiones: la de los países desarrollados del norte del continente (Estados Unidos y Canadá), y la de los países dependientes ubicados al sur de dicha división, los cuales son una especie de *patio trasero* de los primeros (especialmente de Estados Unidos). El segundo muro fue construido por el Estado más amurallado del mundo hoy en día, Israel, y es una barrera que ha consolidado su política de ocupación y dominio sobre Palestina, y que además encierra uno de los territorios en los que actualmente se está cometiendo un brutal genocidio: el de la Franja de Gaza.

Ahora bien, no pretendemos hacer un estudio a detalle sobre las implicaciones socioambientales de estos muros fronterizos, sino apenas un intento de abrir líneas de discusión e investigación que les atraviesen, las cuales necesariamente se tendrán que profundizar y extender en futuros trabajos. En la primera sección se desarrollan algunas reflexiones sobre la ecología política de las fronteras y los muros fronterizos, haciendo énfasis en sus implicaciones socio-ecológicas, en las capacidades tecnológicas para su edificación y en los capitales involucrados en su emplazamiento. En la segunda parte se revisa el caso del muro que Estados Unidos construyó en su frontera con México, estudiando los orígenes de dicha frontera y de la edificación del muro en el contexto de la adopción de políticas de libre comercio, mismas que han conle-

6 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

vado a la transformación drástica del espacio transfronterizo y a procesos de devastación socio-ambiental concentrados principalmente en el lado mexicano. La tercera parte se enfoca en el muro que Israel ha edificado sobre la Franja de Gaza y Cisjordania, analizando el origen y desarrollo del proceso de despojo, fragmentación y ocupación del territorio palestino, mismo que ha conllevado una política de *apartheid*, la cual tiene distintas implicaciones socio-ecológicas. En la cuarta parte se hace una mirada cruzada de ambos casos, haciendo vínculos y comparaciones sobre sus dimensiones socio-ambientales y territoriales, así como de los procesos de resistencia social hacia los mismos. Finalmente, en la última parte se formulan algunas conclusiones sobre las dimensiones socio-ambientales de los muros y se proyectan diversas líneas de investigación para desarrollar en un futuro.

Ecología política, fronteras y muros

La ecología política se ha enfocado en estudiar las relaciones de poder político y económico que subyacen a las transformaciones ambientales y los conflictos sociales que emergen de ellas. Dicho en otro sentido, se encarga de politizar el medio ambiente, así como a la agenda y los discursos medioambientales. Bajo esta perspectiva se han estudiado numerosos procesos de cambio y degradación ambiental, mismos que son producidos por distintas actividades productivas y diversos proyectos de infraestructura y ordenamiento territorial. Dado que los muros fronterizos son infraestructuras cada vez más presentes en el espacio global, es preciso abordar sus implicaciones territoriales y socioambientales tomando en cuenta sus características físicas, sus funciones socio-espaciales y los discursos con los que se justifica su construcción.

Existen distintos estudios relacionados a las fronteras concebidos desde la ecología política y que abordan diferentes temas, entre ellos, la geografía de la extracción de recursos sobre los propios territorios fronterizos⁷, las fronteras vistas como membranas que comunican los metabolismos sociales capitalistas⁸, el proble-

7 Moncada-Paredes, 2018.

8 Coronel-Tarancón, 2022.

ma de la restauración ecológica en las fronteras⁹, entre otros; sin embargo, es necesario abordar las dinámicas socioambientales producidas por los muros físicos que han sido construidos sobre dichas fronteras, pues son mecanismos que exacerban los procesos de devastación ecológica. Este abordaje debe partir de la concepción de los muros como instrumentos de producción de espacios desiguales y de fracturación del metabolismo sociedad-naturaleza.

Los muros, sus efectos y funciones socio-ambientales y el espacio geográfico

Para abordar el estudio de los muros fronterizos desde la concepción la ecología política y del desarrollo geográfico desigual, partimos de hacer una distinción en la división político-administrativa que ejercen, esto es, los muros surgen de relaciones entre territorios dominantes o desarrollados, que son los que concentran el poder económico y político, y los territorios dominados o dependientes, que son los que tienen una escala de poder mucho menor y son sometidos por su contraparte. Los primeros son los responsables de la construcción de los muros y los segundos son objeto de esa construcción.

Los muros físicos sirven no sólo para contener la migración, el terrorismo o los flujos de drogas y contrabando, sino también para regular los metabolismos socio-ambientales en los territorios que dividen. Así, por un lado, las barreras físicas fronterizas -compuestas de concreto, acero y otros materiales- y su infraestructura complementaria generan una importante fragmentación en los ecosistemas que atraviesan, pues al impedir los flujos humanos también se afectan los flujos de flora, fauna, suelo y agua. Y dado que generalmente se impulsan bajo justificaciones de seguridad nacional, es común que se omita la aplicación de leyes que protegen al medio ambiente y, por tanto, que sus afectaciones ambientales sean desconocidas o relegadas a segundo plano. En ese sentido, los muros generan cambios ecológicos importantes que afectan al ambiente compartido y que son producidos de manera unilateral. Sin embargo, sus dimensiones socioambientales son

9 Clark y Nyaupane, 2023.

más extensas y tienen funciones y efectos diferenciados para los territorios dominantes y los territorios dominados.

En primer lugar, los muros permiten que los procesos de degradación ambiental, inherentes al capitalismo, se polaricen en ambos lados de la frontera, pues sostienen un orden desigual en términos políticos y económicos que facilita crear mecanismos para transferir las externalidades a los territorios subordinados, es decir, los muros permiten que los flujos de contaminación y de explotación ambiental se transfieran de un lado al otro de la frontera. Esto ocurre, por ejemplo, cuando se tiene una regulación ambiental más permisiva o laxa en un lado del muro y por ello se transfieren a ese lado los procesos más contaminantes. Si bien esto puede ocurrir en cualquier frontera, sin necesidad de que esté atravesada por una barrera física, los muros contemporáneos emergen en relaciones internacionales fronterizas cada vez más desiguales y polarizantes.

Los muros también son instrumentos de despojo, sea bajo mecanismos políticos o económicos. En el primer caso pueden operar directamente bajo vías de coerción política o militar para apropiarse de territorios y riquezas. En el segundo operan bajo relaciones de dependencia económica, en los que se establecen intercambios desiguales entre territorios dominantes y dominados en el marco del mercado mundial. En ese sentido, los muros también sirven para dividir los territorios de extracción de plusvalor y de recursos (minerales, hidrocarburos, agua, biomasa, biodiversidad), de los territorios que reciben y se benefician mayormente de esas riquezas. De esta manera, estas infraestructuras sostienen y regulan el vaciamiento de los bienes comunes de los territorios subordinados, a la par de que enriquecen a los territorios dominantes.

Asimismo, tienen una función eminentemente económica y de regulación de la mano de obra al permitir contener flujos de trabajadores y crean zonas (*buffers*) de concentración poblacional y de recursos, que sirven al capital en sus proyectos de transformación territorial basados en intercambios desiguales. Es decir, al sostener divisiones espaciales polarizantes, los muros permiten que los territorios dominantes hagan uso del espacio de los territorios

dominados, al establecer actividades en sus márgenes que aprovechan dichas desigualdades. Aquí se inscriben las zonas industriales que se enclavan en los territorios subordinados adyacentes a los muros, que aprovechan distintas ventajas comparativas traducidas en ahorro de costos, como son la regulación ambiental laxa, la mano de obra superexplotable y, por supuesto, la ubicación geográfica.

Otro aspecto de la ecología política de los muros fronterizos tiene que ver con la producción de paisajes amurallados. Los muros construyen paisajes desiguales y polarizantes en los territorios que dividen, a la par de influir en la construcción de subjetividades sometidas a los mismos. De ahí que exista una *naturalización* de estas barreras físicas, que las concibe como un elemento cotidiano e inamovible del espacio geográfico fronterizo. Es por ello que el estudio de los muros fronterizos tiene una importante dimensión socio-cultural, que aglutina de manera contradictoria procesos de asimilación y de resistencia social.

El capitalismo de las murallas

Si bien, a lo largo de la historia han existido distintas barreras fronterizas de gran magnitud, incluso mucho más grandes y extendidas que las actuales, como es el caso de la Gran Muralla China, éstas se han construido en largos periodos de tiempo (que abarcan desde décadas hasta siglos), a diferencia de los muros fronterizos actuales que se construyen en pocos años e, incluso, meses.

Así como el desarrollo de las fuerzas productivas ha permitido la conexión global de los procesos comerciales e industriales, reduciendo cada vez más los tiempos de la circulación del capital -lo que Marx llamó *la aniquilación del espacio por el tiempo*-, al mismo tiempo y de manera contradictoria han permitido consolidar y ampliar las barreras para frenar el traslado de bienes y personas. Las innovaciones en las técnicas y los materiales de construcción de muros y barreras físicas han avanzado a tal grado que podríamos afirmar que en la actualidad es factible amurallar todas las fronteras. Este aceleramiento en la producción de barreras físicas también puede apuntalar los procesos de extractivismo de materias primas como el cemento y el acero, lo cual puede generar y acre-

centar los procesos de devastación ambiental en los territorios de extracción de recursos.

Además de la construcción, en los complejos fronterizos se hace uso de las innovaciones en el transporte, cómputo, comunicación, seguridad y armamentos. Algunas tecnologías que conforman el equipamiento fronterizo son: cámaras de vigilancia, circuitos cerrados, radares y sensores de detección de “intrusos”, escáneres de rayos X, torres de vigilancia, lectores biométricos y de reconocimiento facial, sistemas informáticos, inteligencia artificial, *big data*, internet de las cosas, sistemas de información geográfica y teledetección, drones y hasta satélites. De ahí que exista un amplio espectro de lucro para los capitales privados que busquen operar en la industria del amurallamiento y que les sea benéfico y promuevan los discursos y políticas anti-inmigrantes y xenófobas, de combate al terrorismo y narcotráfico y de seguridad nacional.

En este contexto de *securitización* global creciente, han surgido un número importante de empresas dedicadas a la construcción de muros y vallas fronterizas, así como de sus tecnologías complementarias. Estas empresas son parte del llamado Complejo Industrial Fronterizo, el cual articula un nexo entre las políticas de securitización fronteriza, la militarización y el interés comercial y financiero de las empresas¹⁰. El negocio de construir muros es altamente redituable, pues informes recientes prevén un crecimiento anual del mercado de seguridad fronteriza en el orden de 7.2% y 8.6%. Según la investigación del TNI, las principales empresas en ese rubro son transnacionales de Israel y Estados Unidos¹¹.

Para darnos una idea del tamaño e importancia de esta industria, en Estados Unidos, bajo la administración de George Bush, tan sólo en 2006 se gastaron alrededor de 3 mil millones de dólares en la construcción y modernización de su muro con México. Dicha inversión incluyó 19 compañías constructoras, 350 ingenieros, 7,000 trabajadores de la construcción y 120,000 toneladas de metal¹². Esto por tan sólo hablar del muro físico como tal, más no

10 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

11 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

12 Kennedy, 2010.

de lo utilizado para las tecnologías complementarias.

Ahora pasaremos a los estudios de caso, comenzando justamente por el del muro entre Estados Unidos y México.

El muro Estados Unidos-México

Desarrollar una ecología política del muro fronterizo entre México y Estados Unidos implica el estudio del origen de dicha frontera, de la edificación del propio muro y lo que esto ha significado en términos socioterritoriales y socioambientales. Para ello es necesario abordar el despojo con el que inició la división fronteriza entre ambos países, pues no sólo permite develar el origen de la fragmentación del medio socio-ecológico transfronterizo, sino además permite “desnaturalizar” la frontera y el propio muro, es decir, concebirlos como hechos históricos-concretos y, como todo lo histórico, cambiantes y transformables.

El despojo originario y el medio socio-ecológico

La actual frontera entre México y Estados Unidos tiene como origen la intervención estadounidense en territorio mexicano ocurrida entre 1846 y 1848, también conocida como Guerra México-Estados Unidos. Este conflicto se inscribe en la política de expansionismo estadounidense y su Destino Manifiesto, contexto bajo el cual ocurrió la separación e “independencia” de Texas del territorio mexicano y su posterior anexión en 1845 a la “Unión Americana”, hecho que propició las hostilidades entre ambos países. Tras la derrota del ejército mexicano, las tropas estadounidenses ocuparon por casi cinco meses la Ciudad de México y otras provincias del país. Esta ocupación concluyó con la firma del Tratado Guadalupe-Hidalgo el 2 de febrero de 1848, con el que México perdió más de la mitad de su territorio, el cual comprende los actuales estados de California, Arizona, Nuevo México, el sur de Colorado y partes de Utah y Nevada. Posteriormente ocurrió -como consecuencia indirecta de la guerra¹³- la compra de La Mesilla en

13 El presidente mexicano Antonio López de Santa Anna vendió el territorio de La Mesilla a Estados Unidos por un monto de 10 millones de dólares, cantidad que el mandatario mexicano buscaba invertir en la reconstrucción del Ejército mexicano, el cual había sufrido severas afectaciones en la guerra de 1847. A su vez, el gobierno estadounidense

1853, territorio que Estados Unidos necesitaba para construir la vía férrea que uniría sus dos costas, lo que terminó por definir la actual línea divisoria entre ambos países.

Los más de dos millones de kilómetros cuadrados despojados a México contenían importantes riquezas naturales como minerales, hidrocarburos, costas, bosques, tierras fértiles y agua, los cuales fueron centrales para el desarrollo capitalista del suroeste estadounidense y para el dominio de la naciente potencia sobre la cuenca del Pacífico. Prueba de ello fue el descubrimiento de oro en la fértil franja de California ocurrido a finales de 1848, hecho que empujó un acelerado crecimiento poblacional y urbano en dicha región y, a la postre, apalancó su desarrollo industrial, comercial y agrícola¹⁴. En esos territorios también habitaban decenas de miles de mexicanos mestizos (alrededor del 4% de la población mexicana de ese entonces), quienes fueron sometidos a violencia sistemática de parte de los colonos anglosajones, así como diversos pueblos indígenas, cuyos territorios fueron despojados y sus integrantes fueron encerrados en reservas¹⁵. Varios de estos pueblos indígenas también fueron fragmentados por la línea divisoria, separándolos en dos países, como es el caso de los pueblos Kumiai, Cucapah, Tohono O'odham, entre otros, cuyas tierras y familias quedaron repartidas en ambos lados de la frontera¹⁶.

Las líneas divisorias internacionales trazadas con dichos tratados segmentaron amplias eco-regiones como son la California mediterránea, los Desiertos de Sonora, la Sierra Madre Occidental, el Desierto Chihuahuense, las Planicie semiáridas Tamaulipas-Texas y la Planicie costera de Texas-Louisiana¹⁷. También dividieron dos de las cuencas hidrológicas más importantes de la región, la de los ríos Colorado y Bravo/Grande, que se convirtieron en

requería este territorio para poder edificar la vía de ferrocarril que finalmente uniría ambas costas. Es por ello que el presidente de Estados Unidos Franklin Pierce encomendó al esclavista James Gadsden la negociación de su compra con el gobierno mexicano. De ahí que en Estados Unidos este hecho se conoce como *The Gadsden Purchase*.

14 Esos recursos fueron centrales para convertir al también llamado Golden State en la sexta economía del mundo en la actualidad.

15 Véase López y Rivas, 2003.

16 Stephen, 2011.

17 Estas regiones están compuestas por distintos ecosistemas de gran biodiversidad que incluyen bosques de encino y coníferas, chaparral, matorrales costeros y xerófilos, pastizales, humedales, entre otros. Conabio, 2024.

cuencas binacionales y cuyo aprovechamiento está sujeto desde 1944 al Tratado Internacional de Aguas entre ambos países. De la misma manera, se fragmentaron un gran número de acuíferos, entre los que se encuentran los de los valles Mexicali-San Luis Río Colorado, Valle de Juárez, Allende-Piedras Negras y Bajo Río Bravo, por mencionar los más importantes¹⁸.

Es importante destacar que con estos acuerdos se definieron dos tipos de trazos de líneas internacionales que irrumpieron al medio socio-ecológico de dos formas distintas. El primero es el que sigue las líneas “naturales” de los ríos generando un parteaguas en las cuencas (las cuales son componentes centrales de la relación sociedad-naturaleza). Este es el caso de la frontera definida por el río Bravo/Grande, desde Ciudad Juárez/El Paso hasta su desembocadura en el Golfo de México, así como un pequeño segmento del río Colorado que divide a los estados de Arizona y Baja California. El segundo trazo es el que siguió líneas rectas, que son las que cortan de manera más abrupta los ecosistemas. Tal es el caso de la frontera que parte del lindero oeste de Ciudad Juárez/El Paso hasta San Luis Río Colorado y la que divide a los actuales estados de California y Baja California. En las primeras, los ríos han fungido como barreras naturales (aunque recientemente se han impulsado barreras físicas como refuerzo) y en las segundas es donde principalmente se han edificado muros fronterizos.

Ahora bien, el medio socio-ecológico atravesado por por esas líneas no sufrió afectaciones por la sola definición de la frontera, pues al inicio ésta era sólo línea política y no existía una barrera física como tal. El cambio ecológico comenzó con la explotación de las riquezas que atraviesan sus márgenes y, más aceleradamente, con la construcción del muro o los muros fronterizos. Cabe señalar que, aunque desde hace casi un siglo se establecieron diversos obstáculos para delimitar dicha frontera (canales, cuerdas, cercas, etc)¹⁹, nos enfocaremos en el muro que comenzó a construirse

18 Cabe señalar que a la fecha no se cuenta con un tratado binacional de aguas subterráneas que regule su explotación en ambos lados de la frontera.

19 Por ejemplo, en la década de 1940, el Servicio de Inmigración y Naturalización (INS, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos construyó varias barreras de alambre a lo largo de la frontera, convirtiendo a dichas vallas en un elemento común del paisaje de las ciudades fronterizas. A esa misma institución se le aprobó en 1978 un presupuesto de 4.3 millones

hace tres décadas, pues es a partir de éste cuando ocurre la mayor transformación de la frontera y de los territorios que divide.

El muro de la ignominia y del libre comercio

El actual muro o valla fronteriza entre México y Estados Unidos comenzó a construirse en 1994 durante el gobierno de Bill Clinton (1993-2001), bajo la Operación *Gatekeeper* en California, las Operaciones *Hold-the-Line* (1993) y *Río Grande* (1997) en Texas y la Operación *Safeguard* (1995) en Arizona. Las medidas impulsadas por la administración Clinton incluyeron la construcción de varios segmentos de vallas y otros obstáculos fronterizos, el incremento en el número de agentes de la patrulla fronteriza y el uso de equipos de alta tecnología para encontrar migrantes²⁰. Este proyecto fue impulsado en el contexto de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y fue un mecanismo de precaución para contener los flujos migratorios y desplazamientos de la población empobrecida que provocaría dicho tratado. Prueba de esto es que a partir de 1994 la migración hacia el norte se incrementó de manera considerable, duplicando en una década a la población mexicana residente en Estados Unidos²¹.

Por otro lado, con el TLCAN también se impulsó la industrialización de las ciudades mexicanas de la frontera norte, principalmente con la instalación de industrias maquiladoras de exportación. Los flujos migratorios hacia territorio estadounidense provocaron un crecimiento demográfico y urbano acelerado de dicha ciudades, convirtiéndolas en grandes reservorios de fuerza de trabajo superexplotable que fueron aprovechados por las empresas transnacionales que se establecieron en la región, principalmente compañías de origen estadounidense. Si bien ya antes existían importantes centros urbanos e industrias en los estados mexicanos

de dólares para construir una valla fronteriza para reemplazar a la existente de 43 km, en segmentos cerca de San Ysidro, California y de El Paso, Texas y casi 10 km adicionales. Fue apodado el "Tortilla Curtain". Asimismo, el gobierno de George HW Bush aprobó la construcción de 22.5 km de vallado entre Tijuana y San Diego y en 1990 el Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense construyó 96 km de valla con antiguas plataformas de aterrizaje de acero utilizadas en Vietnam [Grandin, 2019]

²⁰ Stephen, 2011.

²¹ Roldán, 2015.

de la frontera norte, con el TLCAN se incrementaron de manera drástica²². Irónicamente, mientras los flujos de mercancías entre ambos países se acrecentaron, cada vez se implementaron mayores controles para contener la migración. Así, por ejemplo, la frontera Tijuana-San Diego se convirtió en el cruce fronterizo terrestre más transitado del mundo, pero a la vez uno de los más fortificados y militarizados. Mientras en el discurso oficial se hablaba de una integración transfronteriza benéfica para ambos países, se omitía describirla como una integración desigual y polarizante.

De esta forma, toda la frontera norte se fue transformando en un gran corredor industrial maquilador, cuyas principales ventajas comparativas son su cercanía con el territorio estadounidense, el bajo costo de la mano de obra y la laxitud de la regulación ambiental. De ahí que este proceso vino acompañado de una devastación ambiental sin precedentes. La falta de control gubernamental sobre los desechos tóxicos, emisiones de contaminantes atmosféricos y descargas de aguas residuales de la industria, así como la inexistente o deficiente infraestructura para su tratamiento y disposición adecuada, provocó un aumento en la contaminación de suelo, agua y aire en dichas ciudades (a lo que se suma la exportación ilegal a México de residuos tóxicos y peligrosos industriales²³) y el surgimiento de conflictos socioambientales a nivel local, regional y binacional²⁴.

Una segunda transformación de gran escala del muro fronterizo ocurrió durante el gobierno de George W. Bush (2001-2009). Tras los ataques terroristas de 2001 en Nueva York se creó el Departamento de Seguridad Interna de Estados Unidos (*US Homeland Security*), el cual impulsó mayores controles sobre su frontera sur.

22 Morales, 2005.

23 Sánchez, 2017.

24 Algunos ejemplos de estos conflictos ambientales son: "1) el movimiento transfronterizo de los desechos tóxicos generados por la industria maquiladora, los cuales fueron ilegalmente enterrados en diversas ocasiones en el lado mexicano; 2) la emisión de partículas, gases y metales pesados en la atmósfera, en especial en los estados de Sonora, Chihuahua y Arizona; 3) la construcción de cementerios nucleares y de desechos tóxicos en las cercanías del Río Bravo en el lado norteamericano, como Sierra Blanca, Kinney, Fort Hancock y Hudspeth, lugares que pertenecen a los condados del estado de Texas, frontera con los estados de Chihuahua y Coahuila; 4) las descargas de aguas residuales, domésticas e industriales al cauce del Río Bravo y Colorado, así como en las zonas vecinas a Tijuana, Ciudad Juárez, Matamoros y Reynosa" Alcántara-Carrillo, 2004, pp. 100-101.

En 2006 se aprobó la “Ley de la Cerca de Seguridad” (*Secure Fence Act*) con la que se incrementó el número de agentes fronterizos (de 9 mil a 21 mil), se impulsó la construcción de nuevos segmentos de muro y el fortalecimiento de segmentos existentes. Esto ocurrió mientras en México se inauguró la llamada “Guerra contra las drogas”, que desató una ola de violencia sin precedentes y un incremento abrupto de desplazamientos forzados²⁵. Hasta 2005 existían 121 kilómetros (km) de vallas o barreras físicas a lo largo de la frontera, mientras que el proyecto de Bush buscaba extenderlas a 1,110 km. También se propuso que se construyeran 600 km con triples capas de muro. Así, en 2008 se inició la construcción de un tramo del muro de casi 6 km entre San Ysidro y Tijuana, que abarca desde el Océano Pacífico hasta las montañas entre ambos condados, resultando en una doble y triple sucesión de barreras. Hasta 2009 se habían colocado 930 km de barreras. Este reforzamiento del muro provocó que los flujos migratorios se redireccionaran de las áreas fronterizas urbanas a las zonas inhóspitas de la frontera, incrementando las muertes de migrantes en su intento por cruzar por el desierto²⁶.

Este proyecto se impulsó no sólo con el pretexto de evitar la inmigración ilegal y el tráfico de drogas, sino también del terrorismo, por lo que se consideró un asunto de seguridad nacional. Por tanto, el gobierno de Estados Unidos decretó un estado de excepción en la aplicación de diversas leyes ambientales²⁷. De esta manera, las afectaciones ambientales del muro son desconocidas, ya que tanto la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales de México (Semarnat) como la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA) carecen de estudios de impacto ambiental sobre la construcción y operación de este proyecto. Algunos estudios desde la academia y las ONGs apuntan múltiples impactos negativos del proyecto sobre el ambiente físico en los componentes agua, suelo y aire²⁸. La edificación de este muro viola el Acuerdo

25 Salazar y Álvarez-Lobato, 2018.

26 Quinn, 2017.

27 Como la Ley de Política Ambiental, Ley de Gestión de Aguas Costeras, Ley de Agua Limpia, Ley de Aire Limpio, Ley del Tratado de Aves Migratorias y Ley de Especies en Peligro de Extinción.

28 Entre los posibles impactos para el ámbito hídrico se encuentran: la obstrucción y

de la Paz de 1983, con el que ambos países se comprometen a preservar el medio ambiente compartido, previniendo, reduciendo o eliminando las fuentes de contaminación de aire, agua y suelo²⁹.

Finalmente, una tercera transformación de relevancia del muro ocurrió durante el gobierno de Donald Trump (2017-2021), quien llegó a la presidencia de Estados Unidos con un discurso marcadamente anti-inmigrante y con la promesa de construir un “gran y hermoso muro” en la frontera con México. Durante su gobierno se construyeron alrededor de 480 km de barrera, aunque en su mayoría fueron reparaciones o sustituciones de tramos previamente existentes. La transformación de mayor importancia fue el incremento en la altura del muro en diversos segmentos, pasando de cinco a nueve metros de alto, incluyendo dos metros bajo tierra³⁰. El único muro con altura similar en el mundo es el que Israel construyó en Cisjordania (barrera que Trump citó como modelo para su proyecto fronterizo). De la misma manera que sus antecesores, la administración Trump utilizó un estado de excepción ambiental para la construcción del muro bajo el pretexto de la seguridad nacional.

Otros cambios recientes en el muro fronterizo ocurrieron a escala estatal y presentan diversas innovaciones de carácter técnico-conceptual. Tal es el caso del muro compuesto por contenedores de carga que el entonces gobernador de Arizona, Doug Ducey, construyó en los últimos meses de su administración en diversos segmentos de la frontera con México y que buscaba completar el proyecto iniciado por Trump. Este muro tuvo que retirarse por una demanda federal debido a sus afectaciones ambientales, pero fue una muestra muy simbólica de la relación entre el muro y el libre comercio, al estar compuesto por uno de los elementos más em-

modificación de los flujos de alivio, desagües y arroyos; la reducción de la capacidad de recarga de los acuíferos; riesgos de inundación y problemas de salud pública por el estancamiento de agua. En lo que respecta a los impactos en el aire, las posibles afectaciones se concentran en la generación de partículas suspendidas y la emisión de contaminantes atmosféricos por fuentes fijas y móviles. En el componente del suelo, se refieren como posibles impactos la modificación del entorno físico y natural, la pérdida de la capacidad de infiltración, la contaminación por desechos sólidos y líquidos, procesos erosivos debido a la eliminación de la cubierta vegetal y compactación del suelo; e introducción de materiales y sustancias no nativas. Rodríguez Esteves y Castro Ruíz, 2007.

29 Becerra-Ramírez, 2020.

30 BBC News Mundo, 2021.

blemáticos de la globalización (los *containers*) y, además, evidencia la rapidez con que las barreras fronterizas se pueden construir y mover en el espacio geográfico³¹. Otro caso es el “muro flotante” compuesto por boyas revestidas de púas que el gobernador de Texas, Greg Abbott, instaló en una parte del río Bravo/Grande y que demuestra cómo las fronteras fluviales se pueden reforzar al convertir los cauces de los ríos en otro tipo de muro físico³².

Figura 1 - El muro Estados Unidos-México.



Fuente: Elaboración propia con datos USCBP, 2023. Mapa base: Esri World Imagery.

En el contexto de las elecciones presidenciales de Estados Unidos del año en curso, con Donald Trump de nuevo en la contienda, se han acrecentado los discursos anti-inmigrantes y de securitización de la frontera, incluso en el ala demócrata. Justamente el gobierno de Biden envió a finales de 2023 a la cámara de representantes un proyecto de ley para reforzar la seguridad en la frontera y permitir su cierre temporal. Sorpresivamente, el proyecto incluye

31 Kocher, 2023.

32 BBC News Mundo, 2023.

fondos financieros para apoyar a Ucrania en su guerra contra Rusia y para la “seguridad” de Israel, que es, en concreto, recursos para apoyarle en su ofensiva militar genocida en la Franja de Gaza comenzada en octubre de 2023³³. Aprovechando esta trágica conexión entre los dos casos aquí estudiados, en la siguiente sección se abordará el caso del muro que Israel ha edificado sobre los territorios palestinos.

El muro Israel-Palestina

De la misma forma que en el caso anterior, para desarrollar una ecología-política del muro fronterizo que Israel edificó sobre los territorios palestinos es necesario estudiar el proceso de despojo, fragmentación y ocupación que la burguesía sionista efectuó sobre el espacio histórico palestino, configurando sus fronteras actuales (oficiales y *de facto*). En este caso abordaremos brevemente las vías bélicas-militares con las que el Estado Israel se territorializó, anexando violentamente las tierras y riquezas del pueblo palestino, para dar paso a un modelo de Estado amurallado³⁴; y cómo esta política neocolonial tiene importantes afectaciones socio-ecológicas al fragmentar la relación sociedad-naturaleza en los territorios palestinos ocupados.

Sionismo, guerra y despojo territorial

Así como el despojo del territorio mexicano culminado en 1848 se impulsó bajo la doctrina del Destino Manifiesto, el despojo y ocupación del territorio palestino se sustentó en la ideología del Sionismo, que es la base del movimiento político que busca establecer un Estado judío en Palestina, a la vez de que ejerce una política violenta de “desarabización” de dicho territorio, y que no es otra cosa que una limpieza étnica del espacio palestino.

La ocupación israelí sobre el territorio palestino -la *nakba*- comenzó al finalizar la Guerra árabe-israelí de 1948, que culminó con el acuerdo de la ONU para crear dos Estados, uno judío y otro árabe, y el establecimiento de la Línea Verde, que se constituyó

33 Sánchez-Vallejo, 2024.

34 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

como frontera de facto del Estado de Israel y Palestina. El trazo de la línea corresponde con el frente militar al finalizar la guerra y dividió a ciudades y pueblos densamente poblados, además de separar a agricultores de sus tierras. En ese sentido, la frontera está diseñada bajo una lógica militar de apropiación de recursos. La ocupación continuó con la Guerra de los Seis Días en 1967, tras la cual Israel ocupó la Franja de Gaza, Cisjordania, la península del Sinaí y los Altos de Golán. Fue así como Israel traspasó la Línea Verde y se convirtió en fuerza ocupante en los territorios palestinos. En los meses siguientes a dicha guerra, Israel realizó un censo en el cual se registró que en los territorios ocupados habitaban alrededor de un millón de palestinos, 660,00 en Cisjordania y alrededor de 350,000 en la Franja de Gaza³⁵. Con la ocupación de los Altos de Golán, Israel se apropió de la mayor parte de las cabezas de cuenca y obtuvo el control exclusivo del Mar de Galilea, lo que le permitió construir mega-acueductos para derivar el agua a su territorio³⁶.

Posteriormente, la ocupación israelí siguió avanzando en Cisjordania a través de diferentes acciones: la anexión de Jerusalén Este en 1967; la creación de zonas militares cerradas, con una primera oleada entre 1967 y 1975 y una segunda de 1997 a 2015, las cuales alcanzan casi un tercio de Cisjordania; la declaración de reservas naturales y parques nacionales entre 1969 y 1997, que abarcan un 6% de la también conocida como *West Bank*, en los que se prohíbe a los palestinos la construcción, el pastoreo de rebaños y la agricultura; la declaración de tierras estatales de 1979 a 1992; y, por supuesto, el establecimiento de asentamientos de colonos israelíes a partir de 1977, tanto en Cisjordania como en la Franja de Gaza³⁷. Los asentamientos han sido el eje central de la política colonial de anexión y control territorial de Israel, la cual también incluye el despojo de las riquezas palestinas, al apropiarse directamente de ellas o imposibilitar su aprovechamiento a la población palestina, tal como refiere una investigación de B'Tselem y Forensic Architecture para el caso de Cisjordania:

35 B'Tselem y Forensic Architecture, 2018.

36 Hadi, 2002.

37 B'Tselem y Forensic Architecture, 2018.

“El emplazamiento de los asentamientos cortó Cisjordania longitudinalmente a lo largo de la cuenca fluvial (cordillera central) y áreas adyacentes, y creó “corredores de asentamientos” horizontales a través de las colinas occidentales. De este modo, los asentamientos dividieron la contigüidad física palestina, se apoderaron del espacio rural palestino y restringieron el desarrollo de las comunidades palestinas.” (B´Tselem y Forensic Architecture, 2018, s/p)

Otras estrategias de Israel para aumentar el cercenamiento y control sobre los territorios palestinos han sido: la construcción de grandes carreteras este-oeste para conectar los asentamientos, así como nuevos caminos que circundan las áreas de interés para anexión; la asignación de terrenos para zonas industriales, que en su mayoría están vacías y funcionan principalmente como centros comerciales y de servicios; la promoción de actividades turísticas mediante la construcción de miradores y senderos, así como la toma de manantiales en Cisjordania para convertirlos en lugares turísticos; y la expansión de superficie agrícola israelí no sólo sobre tierras declaradas estatales, sino también sobre terrenos de cultivo privados palestinos, lo cual se ha convertido en un método rápido y barato para aumentar el control de tierras e impedir las transferencias de tierra en un futuro a los palestinos³⁸. Israel poco a poco se fue apoderando de gran parte del Valle de Jordán, que es la zona más rica en términos de producción agrícola y con abundantes recursos hidrológicos³⁹.

Tras los Acuerdos de Oslo de 1993-1995, negociados entre el gobierno israelí y la Organización para la Liberación de Palestina (OLP) una vez terminada la Primera Intifada, Israel comenzó el retiro gradual de sus tropas de la Franja de Gaza y de la ciudad de Jericó, Cisjordania, entregando el control formal de las mismas a la Autoridad Palestina (AP). En 1995, bajo el Acuerdo de Oslo II, se dividió a Cisjordania en tres sectores administrativos (exceptuando la ciudad de Hebrón), dos de las cuales, las Áreas A y B, son las zonas donde existe una alta densidad poblacional

38 Etkes, 2013

39 Hadi, 2002.

palestina. El Área A está bajo control civil y policial de la AP, mientras que el Área B se encuentra bajo control civil de la AP y control militar de Israel. Estas áreas no son contiguas, por lo que se constituyen en 165 “islas” distribuidas en toda Cisjordania. El resto del territorio, que abarca alrededor del 60% de Cisjordania, se designó como Área C, quedando bajo el control civil y militar de Israel. Esta zona sí es contigua e incluye todos los asentamientos israelíes. También se estableció un cerco al espacio marítimo de la Franja de Gaza, estipulando un límite de 20 millas náuticas, tras el cual los pescadores palestinos tienen prohibido avanzar, aunque en los hechos el límite permitido para la pesca y navegación ha sido mucho menor⁴⁰.

Esta delimitación también permitió a Israel hacerse del control total de la ribera occidental de la cuenca del río Jordán. Si bien, Cisjordania es un territorio ribereño de dicha corriente, la repartición de sus aguas fue pactada únicamente entre Israel y Jordania en 1994, excluyendo del acuerdo (y del aprovechamiento) al pueblo palestino. Adicionalmente, Israel desvía las aguas del río mediante una serie de canales, túneles y tuberías inaugurados en 1964. De todos los recursos hidrológicos compartidos, los palestinos usan no más del 10%, mientras que Israel explota el resto⁴¹.

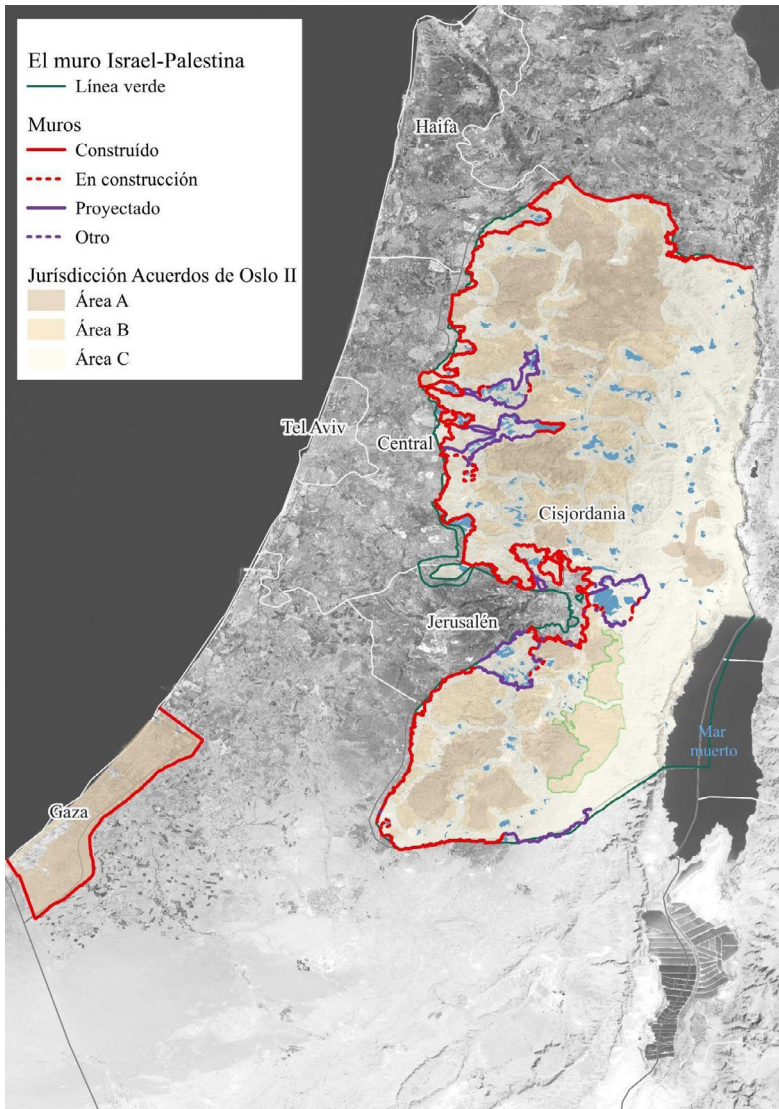
Es así como el territorio palestino además de ser despojado y fragmentado por Israel, también fue cercado mediante una especie de muro virtual, constituido por la construcción de infraestructuras, la expansión de la jurisdicción de tierras, la declaración de zonas industriales y turísticas, el avance de la superficie agrícola y el control militar israelí. Sin embargo, este proceso se aceleró con la política de amurallamiento físico iniciada hace tres décadas⁴².

40 B´Tselem y Forensic Architecture, 2018.

41 Hadi, 2002.

42 Lein, 2002.

Figura 2 - El muro Israel-Palestina.



Fuente: Elaboración propia con datos de B'Tselem y Forensic Architecture, 2018; Mapa base: Esri World Imagery.

El muro del apartheid

En 1994, a la par de los Acuerdos de Oslo, Israel inició la construcción del muro o valla que delimita el perímetro de la Franja de Gaza, controlando totalmente el movimiento de entrada y salida

de personas y bienes en dicha zona. El muro se compone de una valla perimetral de alambre de púas, postes de vigilancia y caminos de ruta para patrullajes. Hasta antes de este año, los palestinos podían cruzar hacia Israel y de ahí a Cisjordania sin mayores restricciones. A partir de su construcción se establecieron cruces fronterizos controlados por Israel, en los cuales la población palestina tiene que solicitar permiso para poder cruzarlos⁴³.

Simultáneamente a la construcción del muro, existió un proyecto para la creación de nueve parques industriales a lo largo de la Línea Verde en Cisjordania y Gaza, con la finalidad de emplear a la abundante fuerza de trabajo palestina (se estimaba emplear unos 100,000 trabajadores árabes). Este proyecto fue postergado por causa de las Intifadas, sin embargo, algunos parques sí se construyeron y persisten en la actualidad (con costos de producción hasta 70% menores que en Israel, principalmente por el bajo costo de la mano de obra)⁴⁴.

Después del estallido de la Segunda Intifada en 2000, las restricciones de movilidad del pueblo palestino en Cisjordania aumentaron severamente debido al establecimiento de puestos de control israelíes (*checkpoints*) en los Territorios Ocupados. También se construyeron barreras físicas como montículos de tierra, zanjas y bloques de hormigón. En la Franja de Gaza, Israel estableció puestos de control para dividir a su territorio en tres zonas separadas. Estas medidas crearon las mayores restricciones para la circulación de los palestinos desde el comienzo de la ocupación, perturbando totalmente su vida cotidiana⁴⁵.

En 2002 el gobierno israelí comenzó la construcción de la Barrera de Separación en Cisjordania, por fuera de la Línea Verde. La serpenteante ruta del muro anexó de facto más de ochenta asentamientos ilegales y un conjunto extenso de terrenos para su futura ocupación. También aisló por completo a la ciudad de Jerusalén Este del resto de Cisjordania, extendiéndose más allá de los límites municipales. De acuerdo a B'tselem, con este muro "Israel desmembró bloques urbanos y rurales palestinos contiguos, rom-

43 B'tselem y Forensic Architecture, 2018.

44 Rapport, 2002.

45 B'tselem y Forensic Architecture, 2018.

pió los lazos intercomunitarios que se habían forjado a lo largo de generación y reconfiguró de un solo golpe el espacio palestino”⁴⁶. La barrera está conformada por vallas y alambradas en el 90% de su trazo y hormigón prefabricado en el 10% restante. El proyecto final tendrá una longitud de 712 kilómetros, con alturas entre 7 y 9 metros y zanjas de 4 metros de profundidad. Incluye sensores electrónicos, cámaras de vigilancia, carreteras asfaltadas para el tránsito de patrullas, pistas de rastreo y capas de alambre de púas.

Este muro permitió al gobierno de Israel apoderarse de la mayoría de los suministros de agua de la región, incluyendo los acuíferos noreste, este y occidental de Cisjordania. La barrera aisló 28 pozos de agua subterránea en esa zona, así como 17 manantiales y permitió la apropiación de facto de los pozos agrícolas palestinos⁴⁷. También destruyó una gran cantidad de tierras de cultivo palestinas de forma directa e indirecta. Por ejemplo, en 2006, una lluvia inusual de una semana inundó y destruyó las cosechas de agricultores palestinos en Cisjordania, ya que el muro formó una represa donde el agua se estancaba y se mezclaba con diferentes contaminantes, tales como aguas de desecho. Cabe señalar que las aguas residuales son un gran problema en la zona debido a la falta de infraestructura para el tratamiento de aguas residuales palestinas, así como de los propios asentamientos, que las vierte sus aguas contaminadas hacia comunidades palestinas, degradando las fuentes de agua compartidas⁴⁸. Las urbes y zonas industriales emplazadas en los asentamientos no sólo producen aguas residuales, sino también otro tipo de residuos, incluyendo sustancias peligrosas, los cuales son desviados por Israel hacia comunidades y tierras palestinas, donde ha instalado plantas de tratamiento (y donde existe una regulación ambiental más laxa)⁴⁹.

En 2005 Israel completó su “Plan de Desconexión” de la Franja de Gaza, desmantelando sus asentamientos y retirando a sus fuerzas armadas de dicho territorio. Esta retirada incluyó el reforzamiento de la barrera perimetral, lo cual se tradujo en la edificación

46 B´Tselem y Forensic Architecture, 2018.

47 Hadi, 2002.

48 Carlisle, 2007; Hareuveni, 2009.

49 Aloni, 2017.

de un muro de siete metros de alto con sensores para detectar movimientos, torres de vigilancia con ametralladoras a control remoto y alambre de púas. Este muro se instaló en zonas adyacentes a asentamientos israelíes⁵⁰. Una vez reforzado el amurallamiento, en 2007 Israel impuso un férreo bloqueo en Gaza, llevando al colapso su economía, afectando los servicios básicos (agua, electricidad, etc.) y convirtiendo a dicho territorio en la mayor prisión al aire libre del mundo. También ha impulsado varias operaciones militares y bombardeos en la zona, como la que se lleva a cabo desde octubre de 2023 y que ha sido la más letal y destructiva de todas. En 2017 Israel comenzó la construcción de un muro fronterizo subterráneo de varios metros de profundidad a lo largo de 64 km de la frontera con Gaza, con sensores para detectar túneles, lo cual constituye en un nuevo tipo de barrera que ya no sólo se cerca la superficie, sino el subsuelo⁵¹. Este reforzamiento aumentará la obstrucción de los flujos de suelo, agua y fauna.

Este muro fue declarado ilegal por la Corte Internacional de Justicia por violar el derecho internacional humanitario y recomendó que se derribara, sin embargo, dicha declaración ha carecido de efectos y el Estado israelí continúa con su política de amurallamiento. Cabe señalar que Israel es el país con el mayor número de muros en el mundo. Prácticamente todas sus fronteras están delimitadas por muros físicos. Aparte de las barreras sobre Gaza y Cisjordania, Israel ha construido muros en sus fronteras con Egipto (2011), Jordania (2015), Líbano (2012) y Siria (1973/2013), convirtiéndose en un Estado amurallado por completo⁵². De ahí la importancia de este caso de estudio y de su comparativa con otros muros en el mundo.

Mirada cruzada

En esta sección planteamos algunos vínculos y comparaciones sobre las dimensiones histórico-geográficas y las implicaciones socio-ambientales y territoriales de ambos muros.

50 World Tribune, 2005.

51 Estrin, 2018.

52 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

Una primera similitud es que ambas fronteras provienen de despojos históricos, de anexiones efectuadas por el poder de las armas y en territorios antes colonizados u ocupados por potencias europeas. En ambos casos se efectuaron mediante ideologías supremacistas, la del Destino Manifiesto y la del Sionismo, las cuales se basan en la idea de un pueblo “elegido por Dios” que debe asentarse y expandirse sobre territorios “prometidos”. Dichas anexiones de territorio y riquezas consolidaron el crecimiento de las dos potencias emergentes al momento del despojo, Estados Unidos e Israel, a la par de que sentaron las bases para someter y saquear a los pueblos despojados. De ahí que los muros edificadas en las dos fronteras sirvan para sostener e intensificar la desigualdad económica y política de los territorios que dividen. Aunque la escala del despojo es diametralmente diferente en ambos casos, la lógica es similar, pues las líneas divisorias trazadas y los muros edificadas sobre las mismas anexaron importantes recursos naturales como bosques, tierras fértiles, minerales, costas y agua, los cuales fueron centrales para el desarrollo capitalista de dichas potencias.

Otra semejanza es el momento político en que ambos muros se edificaron. El muro en la frontera México-Estados Unidos y el de Israel sobre la Franja de Gaza comenzaron a construirse en 1994. Aunque regionalmente se encontraban en momentos políticos distintos, a nivel internacional se vivía el fin de la Guerra Fría y el surgimiento de un “mundo unipolar”. La caída del Muro de Berlín, asociada al derrumbe de los países del llamado bloque socialista, dio pie a la discurso del “fin de la historia”, que auguraba el inicio de la era de la globalización neoliberal. Irónicamente, mientras se proclamaba el discurso de eliminación de las fronteras, se comenzaba a amurallarlas. Así, la eliminación de las restricciones fronterizas fue para los capitales, más no así para la clase trabajadora. De ahí que no sea una coincidencia temporal la edificación de ambos muros, pues fueron mecanismos para consolidar los procesos de acumulación por desposesión en ambos casos⁵³. Dicho en otro sentido, los muros apuntalaron la división entre territorios de extracción de riquezas (materias pri-

53 Harvey, 2005.

mas, alimentos y plusvalía) y territorios de aprovechamiento de dichas riquezas. Si bien las fronteras por sí solas, sin necesidad de muros, pueden tener esa función fragmentadora, el desarrollo desigual producto de la globalización neoliberal estaba proyectado a tal grado que se anticipaba una polarización sin precedentes que requeriría reforzar dichas fronteras con barreras físicas. En el caso de Palestina, la intensificación de la desigualdad se efectuó por una violencia directa mediante el poder militar, mientras que en el caso mexicano fue una violencia fundamentalmente económica (aunque después se tornó más directa tras el inicio de la guerra contra el narcotráfico en 2006).

Ahora bien, más allá del impacto ambiental de la edificación de las extensas líneas de concreto, metal y otros materiales y de su efecto en la fragmentación del medio ambiente transfronterizo y de los flujos ecológicos que las atraviesan (y que en ambos casos se edificaron de manera unilateral y pasando por encima las leyes y acuerdos ambientales), los muros consolidaron una política ambiental transfronteriza que permite el envío de procesos contaminantes a los territorios subordinados (palestinos y mexicanos), ya sea directamente en forma de aguas residuales y desechos para su disposición final o tratamiento, o mediante el emplazamiento de proyectos industriales o extractivos que generan distintos tipos de contaminantes y que aprovechan la laxitud en la regulación ambiental de dichos territorios. En ese sentido, los planes de instalar parques industriales a lo largo de la Línea Verde, que se reactivaron con la construcción del muro en Cisjordania, parecían emulados de los corredores industriales en la Frontera Norte de México, los cuales han generado una devastación socioambiental de importantes dimensiones⁵⁴.

Pasando a otro aspecto, en cuanto a la mirada ecológica, ambos muros producen peculiares paisajes de guerra, en los que se integran vallas, alambradas, zanjas, patrullas fronterizas, sensores, drones y cámaras de vigilancia, que irrumpen y transgreden la continuidad ambiental. En algunos casos tienen dobles y hasta triples barreras, además de que cada vez se incrementa más

54 Barreda, 2016.

la presencia de fuerzas militares como una barrera adicional. Son, además, paisajes bastante homogéneos para ambos casos, pues si se observa una imagen del muro en la Franja de Gaza, casi no se nota la diferencia con el muro que divide a Tijuana con San Diego o Ciudad Juárez con El Paso. Estos elementos conforman una *segunda naturaleza* en dichas zonas fronterizas, la cual perturba en mayor o menor grado no sólo el ambiente compartido, sino la vida cotidiana de las personas que viven en sus márgenes. Una de las dinámicas más emblemáticas al respecto son los flujos de trabajadores que atraviesan de manera diaria esas fronteras, teniendo que pasar por controles de seguridad. Esta se convierte en una práctica espacial violentada por el muro.

Los capitales traspasando fronteras

Pasando a otro aspecto similar, también existen relaciones entre los capitales que edifican muros en ambos casos. Por ejemplo, desde 2014, la empresa israelí Elbit Systems ha instalado en la frontera sur de Arizona una red de torres de vigilancia y otros sistemas de seguridad militar, como contratista del gobierno de Estados Unidos⁵⁵. Esta y otras empresas israelíes como Magal Security Systems, mismas que participaron en la construcción de los muros de Israel, manifestaron su interés en la construcción del muro de Trump y hasta diseñaron prototipos del mismo⁵⁶. Ahora bien, pasando a un caso contrario, desde 2005 la transnacional mexicana Cemex está involucrada en la edificación del muro en Cisjordania, pues provee materiales y materias primas a las empresas constructoras, además de que tiene emplazadas varias plantas en los asentamientos ilegales israelíes⁵⁷. Cemex también proyectaba un crecimiento en sus operaciones en México como proveedora de materiales para el muro de Trump⁵⁸. Seguramente existen otros casos de empresas involucradas en la construcción de ambos muros, sin embargo, por extensión de tiempo y espacio, nos limitamos a resaltar sólo los casos de estas transnacionales, que son

55 Rabinovich, 2020.

56 Jalife-Rahme, 2017.

57 Ver campaña #StopCemex: <<https://stopcemex.org/>>

58 Reuters, 2017.

emblemáticos de la dinámica económico-política del Complejo Industrial Fronterizo⁵⁹.

Finalmente, una relación adicional a una escala más grande, quizá algo obvia pero importante de resaltar, es que Estados Unidos ha sido el principal aliado de Israel y su política de *apartheid* en Palestina, brindándole apoyo diplomático, militar y económico. De ahí que no sea algo desproporcionado afirmar que Estados Unidos también tiene una responsabilidad directa en el muro israelí.

La resistencia frente a los muros

El 9 de noviembre se conmemora el Día de Acción Global por un Mundo sin Muros, retomando la fecha que dio inicio en 1989 a la caída del Muro de Berlín. Desde esa campaña se han realizado llamados globales a movilizarse en contra de los muros del mundo, a la que se han sumado numerosos activistas, organizaciones y comunidades afectadas. El llamado de 2017 tuvo como consigna “De Palestina a México: todos los muros se van” y proclamaba:

“Desde el muro del Apartheid de Israel en tierra palestina hasta el Muro de la Infamia de Estados Unidos en tierras indígenas en la frontera con México (...) los muros son los monumentos de expulsión, exclusión, opresión, discriminación y explotación. Como personas afectadas por estos muros y como movimientos que buscan justicia, paz e igualdad como herramientas para resolver los problemas de este planeta, nos unimos a este llamado (...)” (*Stop the Wall Campaign*, 2017, s/p).

Desde México también se han llevado a cabo eventos y articulaciones en contra de ambos muros fronterizos, como fue la Primera Asamblea Internacional de Coordinación de Observatorio de Derechos Humanos realizada en la ciudad de Oaxaca en junio de 2017, que planteó acciones de solidaridad entre los pueblos mexicano y palestino, así como la adhesión a la campaña de boicot contra Cemex por su papel en el muro del *apartheid*⁶⁰; o la Primera Jornada Latinoamericana para la Liberación de las Fronteras efectuada en noviembre de 2023, que desde Mexicali, en la Frontera Norte

59 Ruíz Benedicto, Akkerman y Brunet, 2020.

60 Landi, 2017.

de México, hizo un llamado en contra de los muros del mundo y denunció el genocidio que Israel está cometiendo en la Franja de Gaza⁶¹.

Sin embargo, la resistencia principal a los muros la ejercen los pueblos oprimidos de forma cotidiana y constante. El pueblo palestino nunca ha dejado de resistir a la existencia de los muros ilegales y la continua expulsión y despojo de sus territorios, con momentos importantes de movilización y protesta, tal como ocurrió en la Gran Marcha del Retorno en Gaza⁶². En el caso mexicano también existen procesos de resistencia de comunidades originarias, como es el caso de los pueblos Kumiai y Tohono O'odham, quienes viven en ambos lados de la frontera y han realizado diversas protestas contra la construcción del muro de Trump⁶³. Otras formas de resistencia en ambos casos son el arte de protesta y denuncia, como se expresa en los murales que se encuentran plasmados en los propios muros; o festivales musicales como el Fandango Fronterizo, en la frontera Tijuana-San Diego, que busca desafiar la frontera mediante música, baile y tradición. También incluimos como actos de resistencia las manifestaciones de solidaridad y fraternidad como es el caso de la campaña “Abrazos, no muros”, que une a las familias de ambos lados del muro en la frontera Ciudad Juárez-El Paso⁶⁴ o la “Campaña del Olivo”, con la que voluntarios siembran árboles de olivo en territorio palestino para evitar la expansión de la apropiación de tierras por Israel⁶⁵.

Dado que una característica central de las fronteras y de los muros es la división de comunidades, la lucha en contra de esas barreras y las políticas que les subyacen debe ser transfronteriza, es decir, debe de unir a la población afectada en ambos lados del muro. Y, por supuesto, unir a todos los pueblos del mundo que son oprimidos por los muros y la desigualdad, despojo y violencia que representan.

61 Martínez-Zazueta, 2023.

62 Rabinovich, 2020.

63 La Jornada Baja California, 2020; y Demby, 2020.

64 Oliveras-González, 2023.

65 Leites, 2016.

Consideraciones finales

Los muros del mundo tienen importantes dimensiones socio-ambientales que deben ser estudiadas y profundizadas desde diferentes perspectivas, entre ellas, la de la ecología política. Los casos aquí presentados, los de los muros fronterizos Estados Unidos-México e Israel-Palestina, demuestran que las barreras físicas que se han erigido en las fronteras son instrumentos que profundizan no sólo la desigualdad económica y política de los territorios que atraviesan, sino también la desigualdad socioambiental, al despojar o expropiar los bienes comunes de los pueblos subordinados. Esto es preocupante dada la gran cantidad de muros que se han erigido en las últimas décadas y la velocidad con las que se han construido. De ahí que sea necesario profundizar el estudio crítico de estas barreras como un elemento más en la lucha por derribarlas. En ese sentido, algunas líneas de investigación que surgen de este análisis, en el marco de la ecología política, son: las afectaciones socio-ecológicas de los muros; la conformación de paisajes fronterizos amurallados; los discursos ecológicos y de conservación detrás de esas barreras; los conflictos socio-ambientales que surgen del emplazamiento de muros, así como las resistencias sociales y culturales a los mismos; los capitales transnacionales y el negocio de la devastación ambiental de los muros; entre otros.

Los casos aquí presentados demuestran que ambas realidades fronterizas comparten características similares que se pueden resumir en cómo Estados poderosos (con sus élites, empresas, políticas y ejércitos) oprimen a otros pueblos y se benefician de esa opresión. Ante ello reiteramos que es imperativa la solidaridad internacional, más aún, la solidaridad entre los pueblos afectados por los muros. Por esto hago un llamamiento desde la Frontera Norte de México, donde nos enfrentamos al muro de la ignominia y del libre comercio, a detener el genocidio contra el pueblo palestino en la Franja de Gaza, a un cese al fuego inmediato y a acabar con la ocupación israelí de los territorios palestinos. La hermandad entre pueblos es necesaria para derribar todos los *apartheids* y todos los muros. Por ello alzamos la voz y gritamos: ¡Desde el río hasta el mar, Palestina vencerá! ¡Abajo los muros del mundo!

Referencias bibliográficas

ALCÁNTARA-CARRILLO, J. D. M. El medio ambiente en la región fronteriza de México y los Estados Unidos de Norteamérica en la globalización económica. *Araucaria*, Sevilla, v.6, n.11, 2004.

ALONI, A. **Made in Israel: Exploiting Palestinian Land for Treatment of Israeli Waste**. Jerusalem: B'tselem, 2017. <https://www.btselem.org/sites/default/files/publications/201712_made_in_israel_eng.pdf>

BARREDA, A. **El problema histórico de la destrucción ambiental del capitalismo actual**. México: Facultad de Economía UNAM, 2016.

BBC NEWS MUNDO. Cómo es el “muro flotante” hecho de boyas con púas que Texas colocó en el río Bravo para evitar el paso de migrantes de México a EE.UU. *BBC News Mundo*, 11 jul. 2023. <<https://www.bbc.com/mundo/articles/c7214j2xlx9o>>

BBC NEWS MUNDO. Cuánto se construyó del muro de Trump en la frontera con México que Biden mandó parar en el primer día de su mandato. *BBC News Mundo*. 21 ene. 2021. <<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-55733573>>

BECERRA-RAMÍREZ, M. La ilegalidad del muro de Donald Trump. *Anuario mexicano de derecho internacional*, v.20, 2020.

BISSONNETTE, A; VALLET, E. (eds). **Borders and Border Walls. In-security, symbolism, vulnerabilities**. Oxon y Nueva York: Routledge, 2021.

B'TSELEM y Forensic Architecture. **Conquistar y Dividir**. Jerusalem: B'Tselem, 2018. <<https://conquer-and-divide.btselem.org/map-es.html>>

CARLISLE, L. Los muros y sus impactos en un contexto histórico mundial. In: CÓRDOVA, A. y DE LA PARRA, C. (coords). **Una barrera a nuestro ambiente compartido. El muro fronterizo entre México y Estados Unidos**. México: El Colegio de la Frontera Norte, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Instituto Nacional de Ecología y Consorcio de Investigación y Política Ambiental del Suroeste, 2007.

CLARK, C; NYAUPANE, G. Tourism and ecological restoration across borders: a political ecology approach. *Current Issues in Tourism*, v.2023. <<https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2266099>>

CORONEL-TARANCÓN, A. Ecología política de la frontera. Las membranas del metabolismo capitalista. *Daimon. Revista Internacional de Filosofía*. n.87, 2022, pp. 83-100. <<https://doi.org/10.6018/daimon.527361>>

DEMBY, S. Indígenas denuncian destrucción de sitios sagrados por el muro fronterizo entre México y EEUU. *Avispa Midia*. 3 mar. 2020. <<https://avispa.org/indigenas-denuncian-destruccion-de-sitios-sagrados-por-el-muro-fronterizo-entre-mexico-y-eeuu/>>

ESTRIN, D. Israel Speeds Up Underground Border Wall To Block Gaza

Tunnels. NPR, 24 ene. 2018. <<https://www.npr.org/sections/parallels/2018/01/24/579180146/israel-speeds-up-underground-border-wall-to-block-gaza-tunnels>>

ETKES, D. **Israeli Settlers' agriculture as means of land takeover in the West Bank**. Jerusalem: Kerem Navot, 2013: <https://www.keremnavot.org/files/ugd/cdb1a7_370bb4f21ceb47adb3ac7556c02b8972.pdf>

HARVEY, D. **El nuevo imperialismo**. Madrid: Akal, 2004.

GRANDIN, Greg. How the U.S. weaponized the border wall. **The Intercept**. 10 feb. 2019. <<https://theintercept.com/2019/02/10/us-mexico-border-fence-history/>>

HADI, M. A. **The Palestine Question in Maps. 1878-2014**. Jerusalén: PASSIA, 2002.

HAREUVENI, E. **Foul Play. Neglect of Wastewater Treatment in the West Bank**. Jerusalén: B'Tselem, 2009.

JALIFE-RAHME, Alfredo. **Israelización del muro Trump: Gaza en Arizona**. **Telesur**. 1 feb. 2017. <<https://www.telesurtv.net/bloggers/Israelizacion-del-muro-Trump-Gaza-en-Arizona-20170201-0005.html>>

KENNEDY, R (Directora). **The fence (la barda)** [Documental]. Moxie Firecracker Films, 2010.

KOCHER, A. **A Visual Study of Arizona's Container Wall**. **Austin Kocher**, 11 ene. 2023. <<https://austinkocher.substack.com/p/a-visual-study-of-arizonas-container>>

LA JORNADA BAJA CALIFORNIA. **Pueblo kumiai protesta contra el muro de Trump**. **La Jornada**. 26 jun. 2020. <<https://www.jornada.com.mx/noticia/2020/07/26/politica/pueblo-kumiai-protesta-contr-a-el-muro-de-trump-6651>>

LEIN, Y. **Land Grab. Israel's Settlement Policy in the West Bank**. Jerusalén: B'Tselem, 2002.

LEITES, M. **La Campaña del Olivo: Resistencia no violenta junto a campesinos palestinos**. **Agencia EcuMénica de Comunicación desde América Latina y el Caribe**. 25 oct. 2016. <<https://alc-noticias.net/es/2016/10/25/la-campana-del-olivo-resistencia-no-violenta-junto-a-campesinos-palestinos/>>

LÓPEZ Y RIVAS, G. **La guerra del 47 y la resistencia popular a la ocupación**. México: Ocean Sur, 2009.

MARTÍNEZ-ZAZUETA, I. A. **El río Colorado y los tratados de 1848 y 1853: la aneXión de las aguas y la producción del espacio transfronterizo**. In: SÁNCHEZ, C; CÓRDOBA, I; DOMÍNGUEZ, C; y MÉNDEZ, D. (coords.). **La guerra nuestra con los Estados Unidos...". Reflexiones 175 años después**. Ciudad de México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, 2024.

MARTÍNEZ-ZAZUETA, I. A. **Un llamado desde Mexicali en contra de los muros**

del mundo. **InfoSavia**, 20 nov. 2023. <<https://infosavia.com/un-llamado-desde-mexicali-en-contra-de-los-muros-del-mundo/>>

MONCADA-PAREDES, M. Apuntes para pensar una ecología política de los territorios fronterizos. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*. n. 62, 2018. DOI: <<https://doi.org/10.17141/iconos.62.2018.2895>>

MORALES, J. Transformaciones estructurales y territoriales. In: MORALES, Josefina (coord.). **México. Tendencias recientes de la geografía industrial**. México, D.F: Instituto de Geografía UNAM, 2005.

OLIVERAS-GONZÁLEZ, X. «Abrazos, no muros»: entre la fronterización y la resistencia a la frontera en el límite México-Estados Unidos. **Revista pueblos y fronteras digital**. San Cristóbal de las Casas, v.18, 2023.

QUINN, C, “El desierto es la mejor arma fronteriza contra la inmigración en Arizona”, *El Diario.es*, 21 feb. 2017. <https://www.eldiario.es/theguardian/desierto-convierte-fronteriza-mejor-baza_0_612089519.html>

RABINOVICH, S. (resp.). **Mexicanos, palestinos, saharauis: del mismo lado de muros diferentes** [Exposición] Proyecto PAPIIT IN 401119 Heteronomías de la justicia: territorialidades nómadas. Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM. Museo Nacional de las Culturas del Mundo, INAH, 2020. <https://issuu.com/heteronomiasdelajusticia/docs/muros_catalogo_red>

RAPPORT, M. Capitales israelíes, mano de obra palestina. Industrias a la sombra del muro. *Le Monde Diplomatique “El Dipló”*, jun. 2002. <<https://www.accion-culturalcristiana.org/html/revista/r56/56isra.pdf>>

REUTERS. Mexicana Cemex dispuesta a proveer cemento a constructoras para muro fronterizo de Trump. *Reuters*, 1 mar. 2017. <<https://www.reuters.com/article/idUSKBN1684NI/>>

RODRÍGUEZ-ESTEVEZ, J.M; CASTRO-RUÍZ, J.L. Posibles impactos de la construcción y operación del muro fronterizo sobre el ambiente físico. Discusión de especialistas. In: CÓRDOVA, A. y DE LA PARRA, C. (coords). **Una barrera a nuestro ambiente compartido. El muro fronterizo entre México y Estados Unidos**. México: El Colegio de la Frontera Norte, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Instituto Nacional de Ecología y Consorcio de Investigación y Política Ambiental del Suroeste, 2007.

ROLDAN, G. Migración México-Estados Unidos: paradoja liberal renovada del TLCAN. **Problemas del Desarrollo**. v.181, n.46, abril-junio 2015.

RUÍZ BENEDICTO, A.; AKKERMAN, M.; y BRUNET, P. **Mundo amurallado. Hacia el apartheid global**. Barcelona: Centre Delàs d'Estudis per la Pau, 2020. <https://www.tni.org/files/publication-downloads/informe46_mundoamurallado_cast_centredelas_tni_stopwapenhandel_stopthewall.pdf>

SALAZAR, L.M. y ÁLVAREZ-LOBATO, J.A. Violencia y desplazamientos forzados en México. Cuicuilco. **Revista de ciencias antropológicas**. v.25, n.73, septiembre-diciembre 2018.

SÁNCHEZ, R. El tratado de libre comercio en América del norte y el medio ambiente de la frontera norte. **Frontera Norte**. v.3, n.6, 2017.

SÁNCHEZ-VALLEJO, M.A. El Senado de EE UU presenta un proyecto de ley para reforzar la seguridad en la frontera y ayudar a Ucrania e Israel. **El País**. 5 feb. 2024. <<https://elpais.com/internacional/2024-02-05/el-senado-de-ee-uu-presenta-un-proyecto-de-ley-para-reforzar-la-seguridad-en-la-frontera-y-ayudar-a-ucrania-e-israel.html>>

STEPHEN, L. Murallas y Fronteras: El desplazamiento de la relación entre Estados Unidos - México y las comunidades trans-fronterizas. **Cuadernos de Antropología Social**. n.33, Buenos Aires, 2011.

STOP THE WALL CAMPAIGN. 9 de noviembre – Día de Acción Global: Un Mundo sin Muros. **Stop the Wall Campaign** [Sitio web]. 20 jun. 2017. <<https://www.stophewall.org/2017/06/20/9-de-noviembre-d-de-acci-n-global-un-mundo-sin-muros/>>

United States Customs and Border Protection (USCBP). **Border Wall System** [Sitio web] 2023. <<https://www.cbp.gov/border-security/along-us-borders/border-wall-system>>

WORLD TRIBUNE. Israel establece una zona de alta tecnología para proteger la frontera con Gaza. **World Tribune**. 1 ago. 2005.

Desarrollo territorial y áreas de protección ambiental en la Amazonia brasileña

Maria de las Mercedes Rodríguez Fontán Luchino¹
Maria Angela Comegna²

Introducción

La Amazonia posee la mayor diversidad de especies y la mayor tasa de endemismo entre los biomas brasileños. Pero el bioma demuestra una fragilidad en esta intrincada red de relaciones entre las especies y el medio ambiente, configurada en múltiples arreglos de vegetación y hábitats, de cuyo equilibrio dependen el clima, la calidad del agua, el suelo, el reciclaje de nutrientes y otros servicios ambientales.

A pesar de su importancia y riqueza, el proceso de ocupación de la Amazonia ha estado marcado por su carácter predatorio, la deforestación, la degradación de los recursos naturales y los conflictos sociales, lo que pone de evidencia la necesidad de un modelo de desarrollo regional capaz de conciliar el crecimiento económico, la calidad de vida y la conservación del medio ambiente, dado que la mayoría de las ciudades de la región presentan los menores índices de desarrollo humano y los mayores niveles de vulnerabilidad social de Brasil.

Aunque adoptar un modelo de desarrollo diferente es un desafío, hay factores que ofrecen oportunidades para que esto ocurra en la próxima década, como la importancia estratégica de los recursos naturales para Brasil y el mundo, con su creciente valor en la economía.

Los recursos van desde la valiosa biodiversidad hasta el vasto potencial hidroeléctrico de sus ríos y los ricos yacimientos

1 Universidad Siglo 21 (SIGLO 21) - mercedesrf02@hotmail.com - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7213-7984>

2 Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) - macomegna@gmail.com - ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8545-3281>

minerales. Para conservar todos estos bienes, las zonas de protección ambiental desempeñan un papel importante.

La Amazonia, como cualquier ecosistema, tiene un límite a partir del cual no es posible recuperarse. De ahí la importancia de mantener y crear Áreas de Protección Ambiental, destinadas no sólo a preservar y conservar los ecosistemas, sino también a promover el desarrollo de la Región.

Por lo tanto, es importante preguntarse si el actual modelo de desarrollo territorial en la Amazonia ha sido adecuado, y cómo las Áreas de Protección Ambiental podrían contribuir eficazmente al desarrollo de la Región.

¿Es posible conciliar desarrollo y conservación? ¿O cómo crear y mantener condiciones de bienestar para la población de la Amazonia? Estas y otras preguntas son transversales a este tema.

Esta investigación, aún en fase inicial, tiene como principal objetivo ofrecer una visión general de los principales modelos de ocupación y desarrollo territorial en la Región desde la época colonial hasta la actualidad y su relación con el establecimiento de Áreas de Protección Ambiental.

La metodología utilizada en esta investigación fue el análisis de fuentes secundarias, así como la consulta de material producido por organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

El texto está estructurado del siguiente modo: la ocupación de la Amazonia, la Amazonia Legal y las políticas de desarrollo territorial de la Región; Áreas de Protección Ambiental en la Amazonia Legal y desarrollo regional. Por fin, nuestras reflexiones finales.

La ocupación de la Amazonia: antecedentes

El debate sobre el Estado y el desarrollo económico fue de gran importancia política e intelectual en América Latina, especialmente después de la Segunda Guerra Mundial.

La investigación académica de la época se orientó hacia el estudio comparado de los patrones de intervención estatal o hacia la discusión normativa de la planificación y las políticas públicas, en particular la política económica (FIORI, 2011).

Después de la Segunda Guerra Mundial, América Latina pre-

sentó una agenda centrada en el problema del atraso y el desafío de desarrollar y modernizar sus sociedades y economías nacionales. Y la reflexión política sobre la naturaleza y el papel del Estado hizo lo propio (Svampa, 2012). Era la época de la hegemonía de las ideas desarrollistas.

Unas décadas más tarde, tras la crisis internacional de los años 1970, provocada principalmente por la subida de los precios del petróleo y sus consecuencias, y en particular tras la crisis de la deuda externa de los años 1980, se impuso en América Latina una nueva agenda que priorizaba el ajuste de las economías latinoamericanas al nuevo orden financiero mundial.

En este periodo predominaron las críticas al intervencionismo estatal y la defensa de las privatizaciones y la despolitización de los mercados. Fue una época de hegemonía neoliberal en casi todo el mundo y de desmantelamiento de las políticas y los Estados desarrollistas en América Latina.

Pero a principios del siglo XXI, el fracaso de las políticas neoliberales, la crisis económica de 2008, causada en Estados Unidos por el crédito fácil, conocido como subprime, que provocó desempleo y recesión, y los grandes cambios geopolíticos globales, crearon un desafío y produjeron una nueva inflexión política e ideológica en América Latina, trayendo de vuelta al debate político algunos temas de la antigua agenda desarrollista.

El centro de toda la discusión y el gran punto de contención ha sido siempre el Estado y la definición de su papel en el proceso de desarrollo económico.

La agenda desarrollista, con raíces en la década de 1930, se consolidó en la década de 1950, sufrió una autocrítica y una transformación conceptual en la década de 1960, para perder su vigor intelectual en la década de 1980.

A lo largo de este camino, es posible identificar diferentes teorías que analizaron la cuestión del Estado y contribuyeron a la construcción y legitimación de la ideología nacional desarrollista, que jugó un papel central en los grandes conflictos políticos e ideológicos latinoamericanos de la segunda mitad del siglo XX.

El debate incluyó la matriz estructuralista y sus diversas versiones de la teoría centro-periferia, cuya referencia fundamental

fueron los textos clásicos de la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL) de los años cincuenta y sesenta, con algunas importantes contribuciones posteriores, especialmente en Brasil.

La CEPAL desarrolló herramientas analíticas y operativas específicas para la planificación económica de los Estados latinoamericanos. Pero por su condición de organismo internacional, la CEPAL trató a los Estados de América Latina como si fueran iguales y homogéneos, sin tener en cuenta en su teoría y propuestas concretas la existencia de diferentes conflictos de intereses dentro de cada país, y entre los propios países, dentro y fuera de la Región (Fiori, 2011).

En este escenario, también es necesario incluir la matriz geopolítica de la teoría de la seguridad nacional, formulada por la Escuela Superior de Guerra de Brasil, fundada a principios de los años cincuenta.

Sus ideas también se remontan a la década de 1930 y a la defensa de la industrialización nacional por parte de los militares que participaron en la Revolución de 1930 y en el Estado Novo.

En los años 50, sin embargo, este primer desarrollismo pragmático de los militares brasileños se transformó en un proyecto de defensa y expansión del poder nacional, condicionado por su visión de la seguridad nacional en un mundo dividido por la Guerra Fría.

Esta matriz acabó teniendo una importancia histórica mucho mayor debido al lugar central que ocuparon los militares en la construcción y el control del Estado desarrollista brasileño durante la mayor parte de sus 50 años de existencia.

Su proyecto geopolítico y económico era expansionista y tenía una visión competitiva del sistema mundial, pero nunca fue mucho más allá de algunas ideas elementales sobre su propio poder y defensa, porque giraba en torno a la obsesión con un enemigo externo e interno que nunca amenazó ni desafió realmente al país, importado o impuesto por la geopolítica anglosajona de la Guerra Fría.

Y, sin embargo, fue la única teoría y estrategia dentro del desarrollismo que vinculó explícitamente la necesidad de industrial-

ización y crecimiento económico acelerado con el problema de la defensa nacional.

Sin duda, su visión simplista del mundo explica su carácter antipopular y autoritario, y la facilidad con que fue derrotada y deconstruida en los años 1980 y 90.

Además, todos consideraban que el desarrollo era un objetivo consensual en sí mismo, capaz de constituir y unificar la nación y movilizar a su población, más allá de sus divisiones internas de clase, etnia y regiones.

En el otro lado de la controversia latinoamericana, el origen de la agenda neoliberal se remonta a los años 40, pero permaneció en estado latente o defensivo durante la era desarrollista, ganando poder y hegemonía ideológica sólo en las últimas décadas del siglo XX.

En la década de 1980, las tesis neoliberales aparecieron y se difundieron en América Latina como respuesta a la crisis de la deuda externa y a la creciente inflación de ese período, presentando una propuesta de reformas institucionales orientadas a la privatización y a la desregulación de los mercados, así como a la austeridad fiscal y monetaria.

A finales del siglo XX, la agenda neoliberal reforzó un sesgo en la discusión que ya venía creciendo desde el período desarrollista, a saber, el desplazamiento del debate hacia el campo de la macroeconomía.

El llamado neodesarrollismo acabó reduciéndose a un programa de múltiples medidas macroeconómicas, que se proponían simultáneamente fortalecer el Estado y el mercado; la centralización y la descentralización; la competencia, lo público y lo privado; la política industrial y la apertura; y una política fiscal y monetaria a la vez activa y austera.

Y a pesar de sus grandes diferencias ideológicas y políticas, desarrollistas y liberales han compartido siempre la misma visión del Estado como creador o destructor del orden económico.

Según Fiori (2011), ambos criticaron los procesos de monopolización y los mercados competitivos idealizados, considerando que el poder y el proceso de acumulación de poder, tanto a escala nacional como internacional, no estaban directamente relacionados

con el proceso simultáneo de desarrollo económico y acumulación de capital.

Además, todos ellos consideraban a los Estados latinoamericanos como iguales, como si no formaran parte de un único sistema regional e internacional desigual, jerárquico, competitivo y en permanente proceso de transformación.

Incluso cuando los desarrollistas abordaron la cuestión de los Estados centrales y periféricos, y de los Estados dependientes, hablaron de un sistema económico mundial que tenía un formato bipolar relativamente estático, en el que las luchas de poder entre Estados y naciones pasaban a un segundo plano.

En este breve panorama, se inserta la ocupación de la Amazonia, que presenta desde el inicio de su colonización hasta la actualidad, un patrón económico orientado a la exportación de productos primarios destinados a las economías centrales. Cabe recordar que esta motivación dominante para la ocupación territorial no se dio sólo en la Amazonia, sino en todo Brasil y América Latina.

Como proveedora de materias primas para los países centrales, la Región Amazónica ha sido explotada y sus recursos naturales expoliados desde el período colonial.

Ignorada durante los dos primeros siglos de colonización, no fue hasta el siglo XVII cuando la Amazonia empezó a ser explorada y conocida por la metrópoli portuguesa, a través de la extracción y exportación a Europa de las llamadas drogas del sertão.

Las drogas del sertão eran los productos de la selva, como especias, nueces, guaraná, vainilla, cacao, entre otros. Estos productos eran muy valiosos y apreciados por el mercado europeo.

La explotación de las drogas del sertão entró en declive tras el descubrimiento de oro en la Región central del país, pero inició un ciclo de devastación en la Amazonia, marcado hasta hoy por la deforestación; el acaparamiento de tierras; los incendios; la minería ilegal, la tala de la selva para criar ganado y la tala ilegal.

Sin embargo, sólo a partir de la década de 1970 la ocupación de la Amazonia se convirtió en una prioridad nacional y el gobierno federal empezó a posibilitar y subvencionar la ocupación de tierras para la expansión pionera. Las políticas de ocupación pretendían combinar los esfuerzos de explotación económica con estrategias geopolíticas.

Con base en las políticas adoptadas en la época, siguiendo la agenda del desarrollismo, la consolidación de la ocupación de la Amazonia se llevó a cabo con el objetivo de integrar la región al resto del país y al capital internacional. Así, el gobierno militar (1964-1985) adoptó un conjunto de medidas para ocupar el territorio amazónico, con el lema “Integrar para no entregar” y “Tierra sin hombres para hombres sin tierra”.

Era la retomada de un proyecto iniciado por el presidente Getúlio Vargas, pero que no tuvo continuidad.

El proyecto de la dictadura militar pretendía trasladar a la población del nordeste, que sufría sequía y hambre, a tierras del norte del país, donde se suponía que la selva amazónica estaba desocupada.

Este enfoque geopolítico de la Región Amazónica llevó a la puesta en marcha de una acción de ocupación de espacios vacíos en el territorio, ya que los militares consideraban que la baja densidad de población en la Amazonia debilitaba la seguridad del territorio brasileño.

A continuación, se adoptó una estrategia para atraer capital privado a la Región. Se elaboró un plan de incentivos para que empresas, corporaciones y agricultores se instalaran en la Amazonia.

En ese momento, se implementaron políticas públicas que resultaron en la creación del Plan Nacional de Integración (PIN), el Programa de Redistribución de Tierras (PROTERRA), los Planes Nacionales de Desarrollo (PND I y II) y el fortalecimiento del Instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA), organizando proyectos de asentamiento en la región, caracterizando así a la Amazonia como el bioma con el mayor número de asentamientos en Brasil (Mello, Feitosa, 2020).

La construcción de infraestructuras como carreteras, ferrocarriles, la Central Hidroeléctrica de Tucuruí y la implementación del Programa Grande Carajás (PGC) fueron los componentes centrales de una política que incentivó la migración masiva hacia la región amazónica.

Además, los incentivos fiscales destinados a consolidar la ganadería en la región han provocado un cambio rápido y drástico del paisaje, con la pérdida de miles de km² de vegetación nativa en las últimas décadas.

La apertura de carreteras en la Amazonia, como la Transamazónica, entre otras, fue fundamental para alcanzar el objetivo integracionista inmediato. Estas carreteras mostraron la Amazonia, aún desconocida, a Brasil y al mundo.

Este proceso trajo un gran número de personas que colonizaron la Región, creando frentes de ocupación y conflictos agrarios y medioambientales, entre otros.

El período estuvo marcado por el modelo desarrollista ya mencionado, basado en políticas geopolíticas de ocupación. Las políticas implementadas también estaban asociadas a otras necesidades dentro de Brasil, como aliviar los problemas sociales surgidos en otras regiones, como los conflictos por la tierra, la falta de propiedad, la presión y la necesidad de una reforma agraria brasileña (BECKER, 1998).

Los grandes proyectos agrícolas financiados por la Superintendencia de Desarrollo de la Amazonia (Sudam) se desplazaron hacia el sudeste del país a partir de la década de 1970, junto con los frentes de expansión campesina, conformando un mosaico rural, al que también se sumaron los agentes del mercado local y los productores de las economías extractivas tradicionales. Sin embargo, fue la expansión de la ganadería el principal motor del crecimiento.

Unas décadas más tarde, tras la crisis internacional de los años 70, y en particular tras la crisis de la deuda externa de los años 80, se impuso en América Latina una nueva agenda que priorizaba el ajuste de las economías latinoamericanas al nuevo orden financiero mundial.

Cabe señalar que, según Svampa, la demanda de materias primas y bienes de consumo dio lugar a un vertiginoso proceso de reprimarización de las economías latinoamericanas en comparación con la década de 1980 (Svampa, S.D., P.19).

En este periodo predominaron las críticas al intervencionismo estatal y la defensa intransigente de las privatizaciones y la “despolitización de los mercados”. Fue una época de hegemonía neoliberal en casi todo el mundo y de desmantelamiento de las políticas y los Estados desarrollistas en América Latina.

Al mismo tiempo, en Brasil, la economía minera en la Amazonia vivió la saga de los garimpos, como Serra Pelada en la década

de 1980, y avanzó a mediados de esa década con la presencia de la Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), actuando en la exploración minera e industrial, con un gran crecimiento demográfico y el consecuente proceso de urbanización.

En esta Región, se observa la superposición de antiguos procesos de ocupación, a lo largo de los ríos, con procesos más recientes de colonización, a lo largo de las carreteras, en las mesetas de tierra firme, extendiéndose más recientemente en la década de 1980 con la creación de la Central Hidroeléctrica de Tucuruí, y a partir de 2017, con la Central Hidroeléctrica de Belo Monte.

Históricamente, el proceso de desarrollo de actividades económicas en la Amazonía ha llevado a la conversión de áreas de bosque nativo para otros usos. La deforestación es una de las principales consecuencias de la conversión de la cobertura vegetal para diferentes usos, y puede ser considerada uno de los principales problemas ambientales porque desencadena una serie de impactos, como la pérdida de biodiversidad, la emisión de gases de efecto invernadero, la erosión del suelo y el desequilibrio en el régimen hídrico.

Este proceso de cambio en el uso y cobertura del suelo es, por lo tanto, un fenómeno que involucra múltiples escalas, y cuando el área analizada es el bioma amazónico, toda esta problemática se vuelve más preocupante debido a la importancia del bosque para el equilibrio ecológico.

Puede decirse que los incentivos fiscales y las subvenciones gubernamentales fueron los principales impulsores de la deforestación en la Amazonia, especialmente entre los años 1970 y 1980, así como las políticas económicas aplicadas en Brasil, a pesar del crecimiento del movimiento ecologista mundial y nacional.

A partir del siglo XX, hubo una combinación de modelos de desarrollo exógeno y endógeno.

El modelo exógeno se configuró teniendo en cuenta un conjunto de redes de articulación externa, constituidas por vías y centros de circulación, con el fin de garantizar la producción y su concentración para la exportación. El modelo endógeno, en cambio, se basaba en áreas extensas y aisladas, dependientes de poblaciones locales que vivían de los recursos naturales.

Según Becker (2004), aunque existiera una combinación de los dos modelos de desarrollo territorial, entre estas redes y áreas se privilegiaba el modelo exógeno, es decir, la exportación, en detrimento del desarrollo local de la región.

Desde 2019, cuando el entonces gobierno brasileño comenzó a flexibilizar sus incentivos a la explotación de recursos naturales y al agronegocio como política de desarrollo para la región amazónica, este proceso de degradación ambiental adquirió nuevas proporciones.

Según datos del Instituto Nacional de Investigaciones Espaciales, INPE/PRODES (2018), se estima que se perdieron más de 428 mil kilómetros cuadrados de vegetación nativa en la Amazonia Legal en un período de aproximadamente 30 años (1988 a 2017) (Figura 2).

También según INPE/PRODES (2018), las cuantificaciones de la deforestación mediante imágenes satelitales en la Amazonía muestran oscilaciones en la tasa de avance sobre el bosque en los últimos años.

De esta manera, se observa que la dinámica de ocupación de la Amazonía, concebida bajo la lógica capitalista, no tuvo en cuenta las cuestiones ambientales y sociales, resultando en un panorama actual de alta antropización de los recursos naturales.

La Amazonia Legal y las políticas de desarrollo territorial de la Región

En Brasil, existen dos territorios geográficos principales para la Región: el bioma amazónico y la Amazonia Legal.

Según Imazon (2021), el bioma amazónico abarca 4,2 millones de km² y se define como un conjunto de ecorregiones, fauna, flora y dinámicas y procesos ecológicos similares, constituido por bosques tropicales húmedos, una extensa red hidrográfica y una enorme biodiversidad. El bioma amazónico representa el 48% del territorio nacional.

Este bioma ha sido un laboratorio para el estudio de los cambios sociales y ambientales vinculados a las transformaciones en el uso del suelo, escenario de una compleja situación de apropiación

territorial que se inició con el proceso de ocupación de la Amazonia, especialmente en la década de 1960.

Estos cambios y los conflictos resultantes se iniciaron con el establecimiento de un frente pionero dinámico liderado por el Estado, compuesto por grandes proyectos de infraestructura y asentamientos, preocupados por ocupar, deforestar y, por lo tanto, valorizar la tierra en el sentido teórico de la modernización, dificultando la apropiación sostenible de los recursos naturales (Mello, Feitosa, 2020).

Otro concepto es la llamada Pan-Amazonía, un territorio que va más allá de Brasil y se distribuye también entre otros ocho países. La Pan-Amazonía tiene una superficie estimada de 8,4 millones de kilómetros cuadrados, de los que Brasil posee el 64%. Le siguen Perú (10%), Bolivia (6%), Colombia (6%), Venezuela (6%) y el resto (8%), que se reparte entre Ecuador, Guyana, Guayana Francesa y Surinam. La población se estima en 38 millones de habitantes.

El territorio Pan-Amazónico se caracteriza por la presencia de bosques tropicales, el área de influencia de la cuenca del río Amazonas y criterios político-administrativos, lo que se traduce en la inclusión de zonas no forestales (sabanas y pastizales naturales) en Sudamérica.

La Pan-Amazonía es el hogar de pueblos que sobreviven gracias a los recursos naturales que ofrece la biodiversidad de la región: se calcula que más de 370 comunidades indígenas y un total de 33 millones de individuos viven en o de la selva, cifras que demuestran la importancia de la Región (Cotinguiba, 2020).

La Amazonia Legal, en la que nos centramos en este trabajo, abarca aproximadamente 5 millones de kilómetros cuadrados e incluye toda la superficie del bioma amazónico, así como parte de los biomas Cerrado y Pantanal. La Amazonía Legal representa el 59% del territorio nacional (Mello, Feitosa, 2020), abarcando todos los estados de la Región Norte: Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, Mato Grosso y parte de Maranhão.

El concepto de Amazonia Legal surgió en la Superintendencia del Plan de Valorización Económica de la Amazonia (SPVEA), creada en enero de 1953 por el presidente Getúlio Vargas, con el objetivo de promover el desarrollo de la agricultura, la modernización del extractivismo y la integración de la región en la economía nacional.

Como explica la geógrafa Bertha Becker,

La manipulación del territorio mediante la apropiación de tierras de los estados fue un elemento fundamental de la estrategia del gobierno federal, que creó territorios por decreto sobre los que ejercía jurisdicción absoluta y/o derechos de propiedad. El primer gran territorio creado fue la Amazonia Legal, superpuesta a la región NORTE. (Becker, 2001, p.4)

Regulada en la época con el 4% del presupuesto federal para inversiones, la iniciativa fracasó. Entre otras razones, se centró más en las líneas de crédito para el caucho, que estaba en declive después de dos ciclos de apogeo comercial, y no invirtió lo suficiente en otros productos y en la infraestructura social y vial de la región (Página 22, 2023).

La agencia acabó siendo abolida con el surgimiento de la Superintendencia para el Desarrollo de la Amazonia (Sudam) en 1966, bajo la égida del gobierno militar y los incentivos fiscales a la deforestación, pero el mapa base oficial para la planificación en el territorio amazónico permaneció.

En esa época, el asentamiento regional pasó a concentrarse principalmente a lo largo de las autopistas, separadas por grandes extensiones de selva. Esta densificación de la población a lo largo de las carreteras al borde de la selva resultó en un gran arco de deforestación y puntos calientes.

Se estimularon grandes proyectos industriales, como la Zona Franca de Manaus. Económica y geopolíticamente estratégica, se creó en medio de una economía extractiva. Independiente de los recursos naturales, consiguió generar riqueza y organizar un mercado de trabajo sin causar impactos ambientales, utilizando el tráfico fluvial y aéreo (Becker, 2001).

El área original de la Amazonia Legal se mantuvo sin cambios hasta 1977, cuando se creó el estado de Mato Grosso do Sul, ampliando los límites de la Amazonia más allá del Paralelo 16 para coincidir con las fronteras entre Mato Grosso y el nuevo estado.

En 2020, se revisó el mapa de la Amazonia Legal actualizando la red urbana y los límites municipales, lo que resulta útil para comprender la infraestructura logística regional.

La referencia de la Amazonia Legal se adopta como base para las políticas de incentivos fiscales en el contexto de la planificación económica de la región, principalmente incentivos fiscales y transferencias de renta, así como estudios científicos y legislación en el área social y ambiental, con énfasis en el Código Forestal (Brasil, Ley 12.651, 2012).

En la Amazonía Legal, además de las Áreas de Preservación Permanente (APP), es obligatorio mantener la vegetación nativa como Reserva Legal (RL) en las propiedades rurales, en porcentajes mínimos que varían de acuerdo con el bioma. Pero, como afirma Pasquis (2019), el límite de la Amazonia Legal que corresponde a las antiguas preocupaciones políticas no corresponde exactamente al bioma amazónico por sí solo y está siendo cuestionado una vez más.

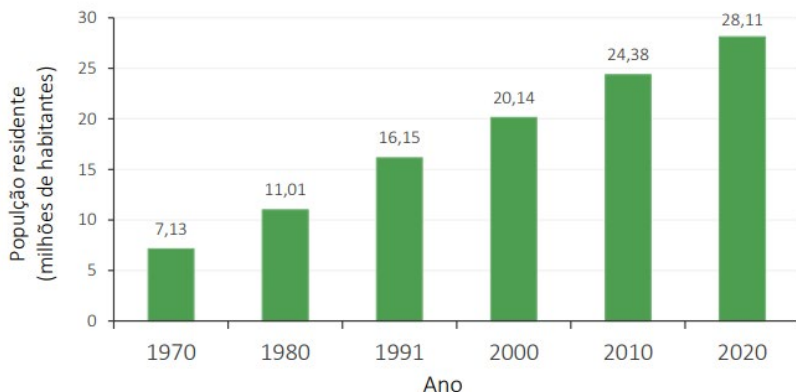
El límite entre los tipos de vegetación cerrado y bosque ombrofilo está ahora más claramente definido, pero en el pasado existía la categoría de “bosque de transición”, muy difícil de determinar, sobre todo en regiones ya muy deforestadas, y que volvió a dar lugar a interpretaciones contradictorias. Otro punto muy controvertido es el documento básico que sirve de referencia para determinar si una finca se encuentra o no en la zona ombrofílica, que no es más que un mapa de vegetación creado hace más de treinta años por el proyecto “Radam Brasil”.

En la Amazonia Legal, la ley determina que la RL debe mantenerse en 80% del área de las propiedades ubicadas en bosque; 35% en áreas de cerrado y 20% en campos generales, lo que muchas veces resulta en conflictos debido a los intereses de grupos políticos y económicos de reducir las restricciones y aumentar la deforestación (Página 22, 2023).

A pesar de la riqueza, especialmente del bioma amazónico, la Región presenta bajos índices socioeconómicos en comparación con el resto del país, y una población con alto nivel de vulnerabilidad.

Según Imazon (2021), la población de la Amazonia Legal pasó de 7,13 millones en 1970 a 28,11 millones en 2020, lo que representa el 13,3% de la población brasileña. La densidad poblacional en la región pasó de apenas 1,42 habitantes por kilómetro cuadrado en 1970 a 5,60 habitantes por kilómetro cuadrado en 2020, como se muestra en la tabla a continuación (Figura 1).

Figura 1 - Evolución de la población de la Amazonia legal entre las décadas.



Fuente: Imazon (2021). Disponible en [[AMZ2030-Fatos-da-Amazonia-2021-3.pdf](#)]. Acceso en 07 feb. 2024.

A pesar del aumento sustancial a lo largo de las décadas, la tasa de crecimiento de la población cayó del 35,30% entre las décadas de 1970 y 1980 al 13,30% entre 2010 y 2020, un porcentaje próximo al de Brasil (Imazon, 2021).

Según la publicación Una concertación para la Amazonia (2023), con un PBI total de R\$ 764 mil millones en 2020, la región de la Amazonia Legal tenía el 11,2% del PBI total del país, una participación inferior a la de la población de la región (13,8%).

En la década de 2010 a 2020, hubo un crecimiento real del PBI del 20,7% y la participación de la Región en el PBI del país aumentó 1,8 p.p. en el período.

El PBI per cápita de la Amazonia Legal es de 26.000 reales, un 30,6% inferior al del resto de Brasil. El indicador tuvo un crecimiento real medio del 0,4% anual, superior al del resto del país (-0,7%) y al de las demás regiones.

La esperanza de vida en la Amazonia Legal alcanzaría los 73 años en 2022, según estimaciones del IBGE, inferior a la del resto de Brasil. El nordeste es la región más próxima a la Amazonia Legal, con 1,5 años más. En el sur, la región con mayor esperanza de vida, las personas viven una media de 6 años más que en la Amazonia Legal. La esperanza de vida al nacer ha aumentado 2,4 años en los últimos 10 años, menos que en el resto de Brasil (2,7).

La desigualdad de la renta per cápita de los hogares, medida por el coeficiente de Gini, en la región de la Amazonia Legal en 2022 fue de 0,507, inferior a la media del resto del país. En términos de evolución, hubo una interrupción en la tendencia decreciente observada hasta 2014, seguida de un aumento continuo del índice hasta 2018. Durante la pandemia, el índice sufrió una fuerte caída, seguida de un aumento al año siguiente. En el último año observado, el índice volvió a caer.

En 2022, el índice de analfabetismo en la Amazonia Legal alcanzó el 7,6% de la población mayor de 15 años, superior al del resto del país. Entre 2012 y 2022, hubo una caída en el porcentaje de personas de 15 años o más que no sabían leer y escribir (-3,8 p.p.).

Estos son sólo algunos de los indicadores socioeconómicos que ya muestran la vulnerabilidad de la población de la región, agravada por la pandemia del COVID-19.

Conviene recordar que los efectos de la pandemia se han dejado sentir con mayor intensidad no sólo en la Amazonia, sino en toda América Latina, como escribe Busso,

La pandemia agudizó en sus dos primeros años los problemas de inequidad y círculos viciosos de vulnerabilidad y las desventajas sociales de la década previa, que fue la de menor crecimiento y mayor volatilidad en la región desde la década de los cincuenta del siglo pasado. Además de hacer retroceder al conjunto de la región 2,9 años de esperanza de vida al nacer entre 2019 y 2021, la crisis sociosanitaria contrajo el PBI per cápita un 7,7% y desplomó el empleo un 9% en el 2020 (Cepal, 2022 a y b; Cepal-Oit, 2022). El impacto más fuerte, simultáneo y masivo que se conozca en la región, por lo menos en el último siglo. Los dos primeros años de pandemia en América Latina implicaron, como muestran los antecedentes disponibles, una alteración en las inter relaciones entre población y desarrollo, con más mortalidad, menor fecundidad, restricciones a la movilidad, ralentización de la migración y más empobrecimiento, es decir una región vulnerable vulnerada por los efectos de la pandemia y los conflictos geopolíticos internacionales (Busso, 2022, pp. 5-6).

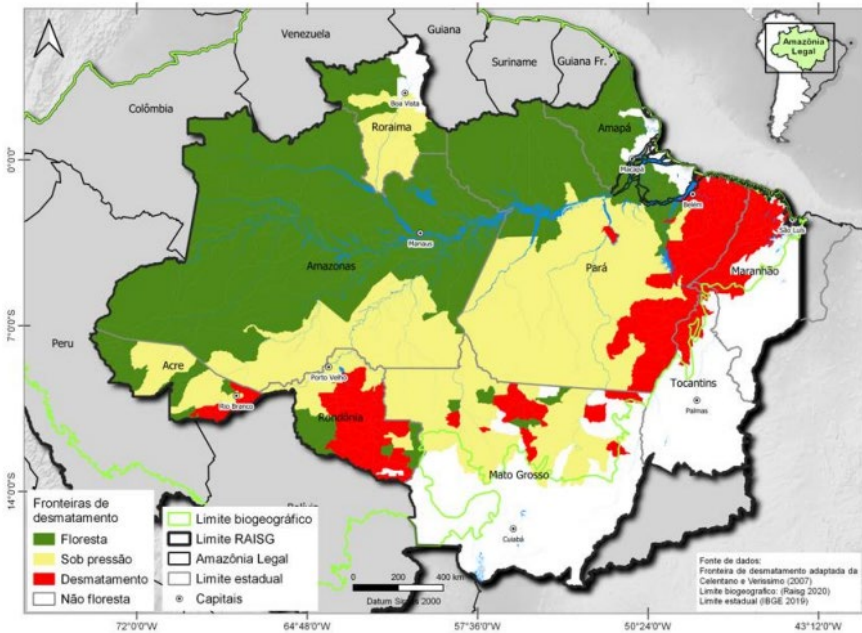
Cabe destacar que varios de los estados que componen la Amazonia Legal limitan con países sudamericanos y, por lo tanto,

reciben inmigrantes internacionales, principalmente debido a los movimientos fronterizos marcados por los procesos comerciales en los puestos fronterizos, así como por el tránsito local de personas (Cotinguiba, 2020).

La Amazonia Legal también puede dividirse en función de la deforestación total. Este tipo de división es útil para analizar la evolución de las fronteras más presionadas por la deforestación y su situación socioeconómica (Imazon, 2021).

En 2019, había 229 municipios pertenecientes a la frontera deforestada, otros 68 bajo presión y 118 en la frontera forestal. La Amazonía no forestal (áreas de cerrado y pantanal) contiene 357 municipios. A continuación se presenta el mapa (Figura 2) de la Amazonia Legal en 2019 y las fronteras de deforestación, complementado por la tabla de cobertura forestal original y evolución de la deforestación en la Amazonia Legal hasta 2019 (Cuadro 1).

Figura 2 - Fronteras de la deforestación en la Amazonía legal (2019).



Fuente: Imazon, 2021. Disponible en [[AMZ2030-Fatos-da-Amazonia-2021-3.pdf](#)]. Acceso en 07 feb. 2024.

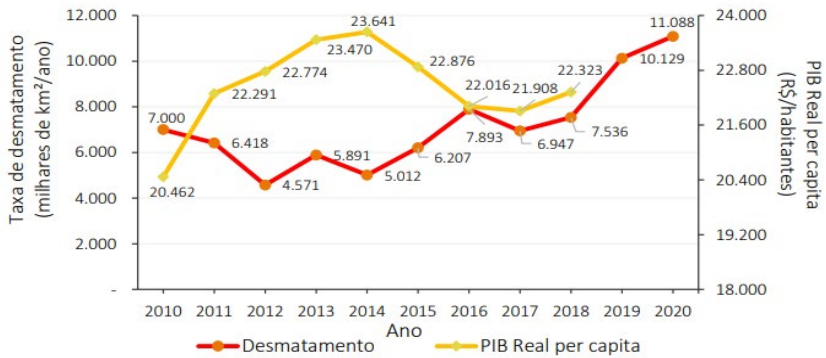
Cuadro 1 - Cobertura forestal original y evolución de la deforestación en la Amazonia Legal hasta que 2019

Fronteiras	Número de municípios	Desmatamento total (km²)	Área florestal total (km²)
Não florestal	357	388.762,29	108.230,14
Sob pressão	68	292.577,08	1.498.765,32
Desmatada	229	312.886,20	162.217,11
Florestal	118	46.382,93	1.190.785,06

Fuente: Imazon, 2021. Disponible en [\[AMZ2030-Fatos-da-Amazonia-2021-3.pdf\]](#). Acceso en 07 feb. 2024.

Para Imazon (2021), la deforestación suele justificarse por ser necesaria para la producción agrícola y el desarrollo económico. Sin embargo, desde 2010 se ha producido una inversión en las curvas del PBI y la deforestación. En otras palabras, cuando la deforestación disminuyó, el PBI real per cápita de la región aumentó, como puede verse en la figura 3.

Figura 3 - Tasa de deforestación y PIB real per cápita en la Amazonia Legal, 2010-2020.



Fuente: Imazon, 2021. Disponible en [\[AMZ2030-Fatos-da-Amazonia-2021-3.pdf\]](#). Acceso en 07 feb. 2024.

Estudios recientes realizados por Flores, Montoya, Sakschewski, et al (2024) muestran que la selva amazónica se acerca a un punto de no retorno causado por su deforestación y la consiguiente aceleración de la destrucción del bioma (Quintanilla et al, 2022; Flores et al, 2024).

El límite de seguridad para la deforestación acumulada es del 10% de la cubierta original del bioma forestal, lo que requiere poner fin a la deforestación a gran escala y restaurar al menos el 5% de la cubierta original.

En este escenario, la biodiversidad, los pueblos indígenas, las comunidades locales y las Áreas de Protección Ambiental desempeñarían un papel esencial en la construcción de la resiliencia de la selva amazónica, proporcionando estrategias para hacer frente a las llamadas fluctuaciones climáticas (WWF-Brasil, 2009).

Sin embargo, los cambios en el uso de la tierra en la Región están destruyendo la biodiversidad y los conocimientos ecológicos ancestrales de los pueblos amazónicos, responsables de mantener la selva sana y rica en recursos durante siglos.

Áreas de Protección Ambiental en la Amazonia Legal y desarrollo regional

La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) define un Área de Protección Ambiental como

(...) un espacio geográfico claramente definido y reconocido, con un objetivo específico y gestionado a través de medios eficaces, ya sean legales o de otro tipo, para lograr la conservación de la naturaleza a largo plazo, con los servicios ecosistémicos y los valores culturales asociados (Borrini-Feyerabend *et al.*, 2017, p.5).

Según la UICN, las Áreas de Protección Ambiental también deben tener como objetivo

(...) conservar características paisajísticas, geomorfológicas y geológicas importantes; proporcionar servicios ecosistémicos reguladores, incluida la amortiguación de los impactos del cambio climático; conservar áreas naturales y áreas de valor estético que sean de importancia nacional e internacional para fines culturales, espirituales y científicos; proporcionar beneficios sostenibles a las comunidades residentes y locales, coherentes con los demás objetivos de gestión; proporcionar beneficios recreativos coherentes con los demás objetivos de gestión; facilitar actividades de investigación científica y

seguimiento ecológico de bajo impacto que estén relacionadas con los valores del área protegida y sean coherentes con ellos; utilizar estrategias de gestión adaptativa para mejorar la eficacia de la gestión y la calidad de la gobernanza a lo largo del tiempo; contribuir a proporcionar oportunidades educativas (incluidas las relacionadas con los enfoques de gestión) ayudar a generar apoyo público para la conservación (Borrini-Feyerabend et al.: 2017, p. 10).

No obstante, para Gonçalves et al (2023),

A pesar de su importancia, la biodiversidad se ve amenazada principalmente por los cambios en el uso y la ocupación del suelo, el cambio climático, la contaminación, la explotación directa y la presencia de especies exóticas e invasoras. Por tanto, es urgente aplicar estrategias para prevenir o contener la rápida destrucción que estamos provocando, como la creación y el mantenimiento de áreas protegidas. Un sistema adecuado de áreas protegidas se considera el pilar de las estrategias mundiales de conservación de la diversidad biológica (Gonçalves et al: 2023, s.p.).

En Brasil, las Áreas de Protección Ambiental, en adelante, llamadas de Unidades de Conservación (UCs), se establecen en terrenos públicos y privados, y en zonas rurales y urbanas.

Además de estas áreas, existen las tierras indígenas y quilombolas, destinadas a proteger a estas poblaciones que tradicionalmente habitan sus tierras.

Las UCs están previstas en la Ley 9985 (Brasil, 2000), que estableció el Sistema Nacional de Unidades de Conservación de la Naturaleza – SNUC (2023).

Por su dimensión, el SNUC es un instrumento de ordenamiento territorial que enfatiza la dimensión ambiental, ya que influye en los usos dinámicos del territorio brasileño (Freitas, 2014).

Según el SNUC, las UCs se organizan en dos grupos: las unidades de protección integral, con el objetivo de preservar la naturaleza, permitiéndose sólo el uso indirecto de los recursos naturales, por lo que las normas y reglamentos son restrictivos, y las unidades de uso sostenible, que concilian la conservación de la

naturaleza con el uso sostenible de parte de los recursos naturales, y están asociadas a la permanencia de las comunidades tradicionales.

Los dos grupos se subdividen en otras categorías (SNUC, 2023).

La Amazonia Legal cuenta con 340 UCs. Según ISA (2023), de ese total, 218 son de Uso Sostenible y 122 de Protección Plena, administradas tanto por el gobierno federal (146) como por los gobiernos estatales (194).

La primera UC en la Amazonia legal se estableció en 1959 (Parque Nacional de Araguaia, en el estado de Tocantins), y en los últimos años se han producido avances significativos en la creación de Unidades de Conservación en la Amazonia.

Además de las grandes porciones de área convertidas en UCs, estos territorios han sido creados en áreas estratégicas para la conservación de especies, ecosistemas y poblaciones tradicionales; para el bloqueo de actividades ilegales, la planificación del uso de la tierra y el desarrollo de actividades forestales sostenibles, aunque las áreas de preservación ambiental no son inmunes a la deforestación, la construcción de carreteras, la minería, la tala, el acaparamiento de tierras, la agricultura, la caza ilegal, la fragmentación del territorio y los impactos generados por megaproyectos de infraestructuras.

Entre 2007 y 2010, sin embargo, hubo una caída en el número de Áreas Protegidas creadas, si consideramos el período entre 2003 y 2006.

A partir de 2003, el Gobierno Federal adoptó la creación de UCs no sólo por su adhesión a la Convención sobre Biodiversidad, firmada en Río-92, sino también como estrategia para inhibir el avance de la deforestación y ayudar a regularizar la propiedad de la tierra en regiones críticas de la Amazonia.

Antes de este periodo, las UCs se creaban principalmente en zonas remotas. Aproximadamente el 55% de las UCs de Protección Integral y el 58% de las APs federales de Uso Sostenible creadas entre 2003 y 2010 estaban ubicadas en regiones con presión humana alta o moderada. Las regiones de alta presión humana son aquellas bajo la influencia de asentamientos de reforma agraria, zonas mineras, sujetas a incendios o bajo la influencia de zonas urbanas.

Otra cuestión fundamental para la consolidación de las UCs es la regularización de las tierras, que a menudo lleva mucho tiempo debido a la falta de recursos gubernamentales para pagar las indemnizaciones debidas, así como de un catastro único eficiente. Esto acaba provocando una serie de conflictos.

Además, un estudio del Proyecto Amazonia 2030 estima que el 69 de los 25,6 millones de hectáreas de bosques públicos federales no designados están ya en riesgo de privatización, es decir, de ser emisión de títulos de propiedad (Uma concertação pela Amazônia, 2023).

Según Imazon/ISA (2011), muchas UCs siguen teniendo propiedades privadas en su interior.

Frente a tantas presiones sobre la creación y mantenimiento de las UCs, cabe destacar la creación de centrales hidroeléctricas en su territorio. Como no existe una norma explícita sobre el tema, el entendimiento legal más común es que este tipo de emprendimiento puede ser licenciado en estas áreas (Imazon/ISA, 2011).

Debido a la gran variedad de UCs y a la complejidad que supone planificar y regular el uso del suelo para que puedan implantarse y tener éxito, existen muchos intereses y conflictos.

Para Gonçalves et al (2023), históricamente, la creación de UCs en Brasil ha estado marcada por decisiones tomadas de arriba abajo, sin la participación de las poblaciones locales, como la creación de Unidades de Conservación de Protección Integral en áreas anteriormente ocupadas por comunidades tradicionales.

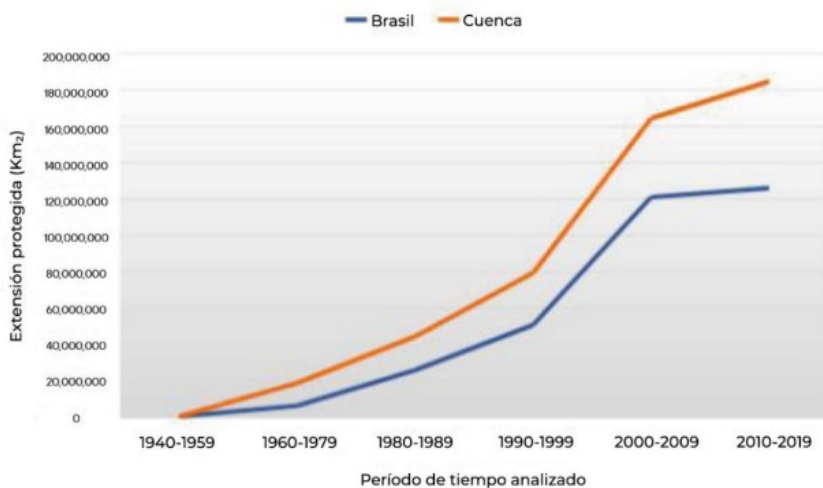
Como resultado, las personas fueron expulsadas de los lugares donde vivían, a menudo sin una compensación ética y justa ni respeto por la cultura local.

Además de perturbar el modo de vida de estas poblaciones, se las excluye invariablemente de las políticas de desarrollo de la Región, considerándolas obstáculos y no parte de ellas.

Este proceso también ha resultado en la superposición de Áreas con reglas de uso y posesión contrastantes, como Tierras Indígenas, UCs y propiedades privadas, lo que lleva a desacuerdos sobre el modelo de ocupación de la tierra y resulta en conflictos socioambientales (Gonçalves et al: 2023, s.p.).

A continuación se presenta un gráfico (figura 4) que muestra la dinámica histórica de la superficie de la cobertura de UCs en Brasil y la Amazonia hasta 2019.

Figura 4 - Dinámica histórica de la superficie de cobertura de UCs en Brasil y la Amazonia.



Fuente: Informe de evaluación de Amazonía (2021). Disponible en [<https://www.lamazoniaquequeremos.org/wp-content/uploads/2023/04/230421-Part-I-ES-reduced.pdf>]. Acceso en 07 feb. 2024._

Como vimos anteriormente, la Amazonia tenía un modelo de desarrollo basado principalmente en la explotación predatoria de los recursos naturales y en el avance de un frente de colonización destinado a conquistar el corazón de la selva. Veinte años después, este modelo ya mostraba sus límites a través de sus consecuencias sociales y ambientales.

En la Amazonia, las UCs se encuentran en condiciones muy precarias y con una verdadera escasez de recursos humanos y financieros. Más que en ningún otro lugar, es el concepto de espacios protegidos, alejándose de las poblaciones locales y del desarrollo regional, lo que necesita ser revisado. De acuerdo con Paquis (2009), a pesar de estar de acuerdo en que las UCs desempeñan un papel real en la conservación de la biodiversidad *in situ*, su eficacia sigue sin ser satisfactoria.

La creación de UCs por parte de un poder central que muchos

consideran autoritario no hace sino aumentar la tensión en la mayoría de las regiones de la Amazonia y provocar conflictos que probablemente podrían haberse evitado (Pasquis, 2009). Como resultado, la institución ambiental ha quedado aislada y la inversión pública en la conservación de la biodiversidad ha disminuido.

Muchos de los problemas que afectan a las UCs se derivan del hecho de que sólo existe una percepción biológica del medio ambiente. Sin embargo, el medio ambiente no está formado sólo por elementos naturales y materiales, sino que es también el resultado de un proceso de construcción histórica y social, un sistema de valores, conocimientos y comportamientos.

En este sentido, la propia valorización de la biodiversidad es un producto social y el antagonismo entre lo social y lo biológico no permite encontrar soluciones satisfactorias a los problemas y presiones que sufren las UCs y su entorno.

De esta forma, las UCs no se convertirían en instrumentos de desarrollo regional, pues aunque existan proyectos gubernamentales de desarrollo territorial basados en la conservación, el debate sigue siendo muy sensible para una parte de la sociedad brasileña, que considera estas áreas como un verdadero obstáculo para el crecimiento económico de la Región.

Es necesario que las UCs se vean como un verdadero potencial y un instrumento de desarrollo.

Conforme nos explica Orozco-Hernández *et al.*,

A pesar de la diversidad de enfoques, el desarrollo local es un proceso integral que está planteado como un proyecto común que combina crecimiento económico, equidad, mejora sociocultural, sustentabilidad ecológica, equidad de géneros, calidad y equilibrio espacial, todo esto sustentado por un proceso de concertación de los diversos agentes de un municipio, con el objetivo de elevar la calidad de vida de las personas y las familias que viven, trabajan e interactúan en dicho territorio (Orozco-Hernández *et al.*, 2015, p. 14).

De este modo, el desarrollo local debe hacer especial énfasis en aprovechar el potencial y las características del territorio. No obstante, conviene subrayar que “es una acción constante del go-

bierno federal sobre una región para regular (...) usos del territorio, reduciendo la posibilidad de acción municipal sobre parte de su territorio” (Nogueira; Oliveira Neto, 2017, s.p.).

Además, pocos municipios de Brasil pueden garantizar su autonomía política y financiera frente a los estados y la Unión.

Por ello, es necesario poner en cuestión el actual modelo de gestión gubernamental unilateral y conflictiva y sustituirlo por un proceso e instrumentos de negociación social, con vistas a una mejor gestión del territorio en beneficio de todos, ya que considerar el medio ambiente como una categoría social, situar a la sociedad en el centro del proceso de conservación y valorar el capital social, permite resolver las carencias de algunos sectores de la sociedad local en relación con las UCs y fortalecer las importantes capacidades que participan en el proceso de desarrollo territorial.

De esta forma, el desarrollo económico de la Región debe ser sostenible y socialmente justo, incorporando la dimensión de la conservación.

En la Amazonia Legal, la creación y las formas de uso de los espacios territoriales aún están siendo definidas legalmente, y la Región necesita un nuevo modelo de desarrollo donde las UCs no sean vistas como obstáculos para la economía local, sino como oportunidades para las diversas perspectivas económicas que puedan surgir, como afirma Maretti et al,

Las áreas protegidas, por tanto, son elementos (unidades) al servicio de un sistema, que encajan en modelos de desarrollo, o en procesos de defensa de un modelo de desarrollo mejor. La sociedad tiene que entender y defender las áreas protegidas de la misma forma que lo hace con las escuelas y los centros de salud locales (Maretti et al, 2012, p. 358. traducción libre.).

En una UC de uso sostenible, puede haber una explotación ordenada de los recursos naturales, vinculando a la población al mercado y a cadenas de producción más estructuradas, valorando y diferenciando los productos sostenibles.

Además, hay investigación científica, captura de carbono, el ICMS ecológico (Impuesto sobre las Operaciones Relativas a la Circulación de Mercancías y a la Prestación de Servicios de Trans-

porte y Comunicaciones Interestatales e Intermunicipales) y otros servicios ambientales, como el ecoturismo, que generan perspectivas económicas en UCs de protección integral.

Este es el desafío que enfrentan las políticas orientadas al desarrollo regional, a través de una propuesta concreta de coordinación e integración de políticas públicas en un espacio geográfico, delimitado y marcado por un proceso de acción social.

Consideraciones finales

El desarrollo territorial engloba la ordenación del territorio y el desarrollo económico y social, es decir, las relaciones económicas y sociales se organizan en el espacio a través de una producción que genera, además de crecimiento económico, diversos beneficios para la población local, lo que permite conciliar desarrollo y conservación.

Por lo expuesto, el desarrollo territorial puede definirse como un proceso de cambio social endógeno que produce ciudadanía, fomentando el cambio cualitativo y mejorando las condiciones de vida de la población de la región.

La cuestión del desarrollo es nacional, pero tiene una dimensión regional-local, y considerar las demandas, necesidades y perspectiva de los territorios subnacionales es esencial en el debate sobre el desarrollo.

En Brasil, parece que sin una preocupación real por las desigualdades regionales, los efectos de la propia descentralización se vuelven limitados. En la cuestión de las desigualdades regionales, el papel de la Unión es fundamental.

Hasta hoy, los modelos de desarrollo en la Amazonia están orientados a la realización de grandes proyectos, a través de subsidios e incentivos fiscales ofrecidos por el gobierno federal y del fácil acceso a la tierra para grandes grupos privados, que han causado profundas transformaciones al medio ambiente.

Para una nueva política nacional de desarrollo regional, los entes federales no pueden proporcionar la planificación y las decisiones que requieren una acción suprarregional, ni pueden obtener grandes recursos por sí solos. Por lo tanto, un proceso ordenado de

descentralização de las políticas sociais y de desarrollo territorial al requiere políticas definidas a nivel nacional, con la cooperación de todas las esferas de gobierno.

De este modo, el desarrollo territorial local, endógeno o ascendente, supondría la movilización de actores, recursos e instituciones con fuertes vínculos espaciales, con el objetivo de impulsar la competitividad de las actividades económicas locales y proporcionar bienestar social y cultural a las comunidades que viven en este entorno.

En la medida en que las Áreas Protegidas se atribuyen al proceso de desarrollo, pueden a su vez cambiar y producir nuevos territorios, instituciones y formas de gobernanza.

Su implicación en el desarrollo regional y los nuevos debates que proponen a la sociedad provocan necesariamente cambios en las percepciones de los actores y en sus formas de apropiarse y gestionar los recursos naturales.

Inicialmente vistas como un obstáculo al desarrollo y una frontera que dificultaba el avance del frente pionero en la Amazonia, las UCs se han convertido en un elemento clave de un nuevo modelo de desarrollo sostenible para la Región, que le permitirá cumplir los objetivos y acuerdos inicialmente firmados durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (Río 92) y la actual Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (United Nations, 2023).

Referencias bibliográficas

BECKER, B. K. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Parcerias Estratégicas*. n. 12. Set. 2001. p. 1-25. Disponible en [https://docs.ufpr.br/~adilar/GEOPOL%C3%8DTICA2019/Geopolitica%20da%20Amazonia/Amaz%C3%B4nia_Pol%C3%ADtica%20de%20ocupa%C3%A7%C3%A3o.pdf] Acceso em 17 feb. 2024.

BORRINI-FEYERABEND, G., N. et al. Governança de Áreas Protegidas: da compreensão à ação. *Série Diretrizes para melhores Práticas para Áreas Protegidas*, No. 20, Gland, Suíça: UICN. Xvi. 2017. 124pp. Disponible en [<https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/PAG-020-Pt.pdf>] Acceso en 18 feb. 2024.

BRASIL. *Lei 12.651 de 25 de maio de 2012*. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponible en [<https://legislacao.presidencia.gov.br/>]

atos/?tipo=LEI&numero=12651&ano=2012&ato=a48QTVU1kMvPWT59b]
Acceso en 21 fev. 2024.

_____. Lei 9985 de 18 de julho de 2000. Brasília: Presidência da República, 2000. Disponible en [https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19985.htm]
Acceso en 21 fev. 2024.

BUSSO, Gustavo. **Vulnerabilidad social extendida em la pandemia global COVID-19. Impactos urbanos em sociedades desiguales y cíclicas de América Latina.** Valparaíso. X Congreso ALAP. 2022. p. 1-20.

COTINGUIBA, Maria Lima Pimentel et al. **Mobilidade humana na Pan-Amazônia: implicações teóricas e experiências empíricas.** Boa Vista: Editora da UFRR, 2020. 513 p: il. ISBN: 978-65-86062-94-6 Livro eletrônico. Disponible en [https://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/pan_amazonia/mobilidade_pan_amazonia.pdf] Acceso en 21 fev. 2024.

FIORI, J.L. “Brasil e América do Sul: o desafio da inserção internacional soberana”, **Textos para Discussão.** CEPAL. IPEA, 2011. n 42. <https://doi.org/10.1590/198055272416>

FLORES, B.M., MONTOYA, E., SAKSCHEWSKI, B. et al. Critical transitions in the Amazon forest system. *Nature* 626, 555–564 (2024). Disponible en [<https://www.nature.com/articles/s41586-023-06970-0>] Acceso em 17 fev. 2024. <https://doi.org/10.1038/s41586-023-06970-0>

FREITAS, André Vieira. **Áreas protegidas, normas e território usado: o sistema nacional de unidades de conservação da natureza (SNUC) como um instrumento de ordenamento territorial.** 174 p. Dissertação (Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2014. Disponible en [<https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/16195>]. Acceso en 18 fev. 2024. DOI <https://doi.org/10.14393/ufu.di.2014.393>

GONÇALVES, Larissa; NUNES, Nina Lys; PAOLINO, Roberta Monteiro. Potencialidades e desafios das áreas protegidas no Brasil. São Paulo, *Jornal da USP*, 2023. <https://jornal.usp.br/?p=649128>

NOGUEIRA, Ricardo José Batista, OLIVEIRA NETO, Thiago. Federalismo e meio ambiente na Amazônia: áreas protegidas como uma nova geografia. *L' espace politique*. [Online], 31 | 2017-1, postado online em 18 de abril de 2017. Disponible en [<http://journals.openedition.org/espacepolitique/4219>]; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.4219>, Acceso en 17 fev. 2024.

ICMbio, Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. 2023. Disponible en [<https://www.gov.br/icmbio/pt-br>] Acceso en 17 fev. 2024.

IMAZON; Centro de Empreendedorismo da Amazônia. **Fatos da Amazônia 2021. Amazônia 2030.** 86 p. Disponible en [<AMZ2030-Fatos-da-Amazonia-2021-3.pdf>] Acceso en 17 fev. 2024.

IMAZON/ISA. **Áreas Protegidas na Amazônia Brasileira: Avanços e desafios.** Belém : Imazon; São Paulo : Instituto Socioambiental, 2011. 90 p. Disponible

en [[Dossie Areas Protegidas na Amazonia Brasileira.pdf](#)] Acceso en 17 feb. 2024.

INFORME DE EVALUACIÓN DE AMAZONÍA. Panel Científico por la Amazonía. Traducido del inglés al español por iTranslate, con el apoyo del Banco Mundial. 2021. ISBN: 978-1-7348080-4-9. 38 p. Disponible en [<https://www.laamazoniaquequeremos.org/wp-content/uploads/2023/04/230421-Part-I-ES-reduced.pdf>]. Acceso en 18 feb. 2024.

ISA, Instituto Socioambiental. **Situação atual das Unidades de Conservação**. 2023. [Disponible en [[Unidades de Conservação no Brasil \(socioambiental.org\)](#)]]. Acceso en 17 feb. 2024.

MARETTI, Claudio C.; CATAPAN, Mariseti I. S.; ABREU, M.J. Pena de et. al. (2012). Áreas Protegidas: definições, tipos e conjuntos. Reflexões conceituais e diretrizes para gestão. In: **Gestão de unidades de conservação: compartilhando uma experiência de capacitação**. 2012. P.331-367. https://www.academia.edu/10877228/%C3%81reas%20Protegidas%20Defini%C3%A7oes%20Tipos%20e%20Conjuntos%20reflex%C3%B5es%20conceituais%20e%20diretrizes%20para%20gest%C3%A3o?auto=download&email_work_card=download-paper

MELLO, Andréa Hentz de; FEITOSA, Nathália Karolinne. **Dinâmicas da ocupação territorial na Amazônia: impactos socioambientais pós-pandemia decorrentes do avanço do desmatamento**. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará – UNIFESSPA, 2020. 11 p. Disponible en [<https://acoescovid19.unifesspa.edu.br/2-uncategorised/97-din%C3%A2micas-da-ocupa%C3%A7%C3%A3o-territorial-na-amaz%C3%B4nia-reflex%C3%B5es-sobre-os-impactos-socioambientais-p%C3%B3s-pandemia-decorrentes-do-avan%C3%A7o-do-desmatamento.html>] Acceso en 18 feb. 2024.

OROZCO-HERNÁNDEZ, María; VELÁZQUEZ-TORRES, David et al. **Paradigmas del Desarrollo Social y Territorial**. 1a ed.- - Toluca, Estado de México : Universidad Autónoma del Estado de México, 2015. 224 p. ISBN: 978-607-422-591-4. Disponible en [https://www.researchgate.net/publication/301887634_Paradigmas_del_Developmento_Social_y_Territorial]. Acceso en 10 feb. 2024.

PÁGINA 22. **Amazônia Legal, 70 anos**. 2023. Disponible en [<https://pagina22.com.br/2023/09/04/amazonia-legal-70-anos/>]. Acceso en 12 feb. 2024.

PASQUIS, Richard. Áreas protegidas e desenvolvimento territorial: Conceitos e métodos. **Anuario Americanista Europeu**, 2009. N° 6-7, p. 553-56. Disponible en [[3406823 Areas protegidas e des territorial.pdf](#)] Acceso en 17 feb. 2024.

QUINTANILLA, M., LEÓN, A. G., Josse, C. **The Amazon Against the clock: a Regional Assessment on Where and How to protect 80% by 2025**. AVAAZ, Wild Heritage, One Earth, Amazon Watch, 2022. 46 p. Disponible en [<https://apublica.org/wp-content/uploads/2022/09/amazonia-contra-o-relogio-um-diagnostico-regional-sobre-onde-e-como-protoger-80-ate-2025.pdf>] Acceso en 17 feb. 2024.

SNUC. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza**. 2023. <https://www.icmbio.gov.br/educacaoambiental/politicas/snuc.html>

SVAMPA, Maristella. Pensar el desarrollo desde América Latina. pp. 17-57. In: Acosta et al. **Renunciar al bien común. Extractivismo y (pos) desarrollo en América Latina**. Ciudad de México: Editorial Marduce, 2012. P. 1-325. ISBN 978-987-26965-8-0. Disponible en [[17-SVAMPA_130790574019.pdf](#)]. Acceso en 17 feb. 2024.

UMA CONCERTAÇÃO PELA AMAZÔNIA. **Amazônia Legal em dados**. 2023. Disponible en [file:///C:/Users/macom/Downloads/Notasdepoliticaspúblicas01_Como-impedir-a-grilagem-nas-florestas-públicas.pdf]. Acceso en 14 feb. 2024.

UNITED NATIONS. Departamento de Assuntos econômicos e sociais. **Desenvolvimento Sustentável**. 2023. Disponible en [<https://sdgs.un.org/2030agenda>]. Acceso en 18 feb. 2024.

WWF-BRASIL. As diversas verdades sobre a Amazônia. Olhares dobre o desenvolvimento territorial (livro de entrevistas). **Projeto Diálogos**, 2009. 158 p. Disponible en [[olharessobreodesenvolvimentoterritorialnaamazonia \(2\).pdf](#)]. Acceso en 17 feb. 2024.

Estratégias de resistência territorial no contexto de avanço do neoextrativismo no Brasil: A captura de condicionantes ambientais pelo Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis de Bocaina (OTSS)

Raíssa de Souza Marinho¹

Introdução

O seguinte trabalho busca, embasado pela abordagem geográfica do espaço, investigar algumas tensões e contradições presentes no processo de territorialização da cadeia de petróleo e gás natural no litoral sul do estado do Rio de Janeiro. Como um processo que articula interesses a nível global, este se revela em múltiplas escalas, contudo é na escala local que pode-se perceber mais intensamente as transformações e ameaças impulsionadas pela política nacional de desenvolvimento, às custas da imposição do risco como uma constante no cotidiano de comunidades pesqueiras presentes ao longo de toda a extensão da Baía de Santos.

As comunidades atingidas passam a ter que lidar com as consequências da presença de um mega empreendimento de notável magnitude, que possui influências e articulações em múltiplas escalas. Questões geopolíticas, associadas à soberania energética, grandes narrativas de desenvolvimento nacional, centenas de milhões de reais em extração diária de petróleo e gás natural e, simultaneamente, impactos profundos em seus modos de vida já marcados por diversas violações associadas, principalmente, ao complexo cenário do avanço do processo de produção e reprodução capitalista do espaço a partir de interesses privados, materializados no capital turístico imobiliário, que articulando-se e revelando

¹ PUC Rio - raissamarinhogeo@gmail.com - [ORCID 0009-0007-1624-8149](https://orcid.org/0009-0007-1624-8149)

diversas roupagens, se impôs aos territórios tradicionais, manifestando nestes territórios expressivos conflitos fundiários, casos de grilagens de terra, desterritorialização de comunidades e conflitos com unidades de conservação.

As tensões acentuam-se com o início do processo de licenciamento ambiental da Etapa 4 do pré-sal, subsidiado por um EIA (Estudo de Impacto Ambiental) incompleto em relação ao diagnóstico e natureza dos impactos causados pelo mega empreendimento. Este, que chega em sua quarta etapa sem a realização da Consulta Livre, Prévia e Informada presente na Convenção 169 da OIT-1989, vigente no Brasil desde 2004 pelo Decreto 5051, o que por si só deslegitima a sua continuidade.

O Projeto Redes, nome atualizado para o antigo Projeto de Educação Ambiental da Costa Verde (PEA Costa Verde) é uma das condicionantes ambientais estabelecidas pelo IBAMA para o licenciamento da exploração de petróleo e gás natural na camada pré-sal pela Petrobrás. Seu objetivo é de mitigação de impactos diretos e indiretos associados à ação do megaempreendimento sobre os territórios das comunidades pesqueiras. O Projeto abrange mais de 100 comunidades pesqueiras em ampla extensão territorial, nos municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty, no estado do Rio de Janeiro, e Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião e Ilhabela no estado de São Paulo. O Projeto Redes, que atualmente é executado pelo Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis da Bocaina (OTSS) em parceria com a UNESP e a UFF, visa a mitigação dos impactos através da organização de uma Rede de Formação Socioambiental, com objetivo de que os comunitários possam redefinir os rumos da gestão ambiental do território, intervindo diretamente no processo de licenciamento.

O Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis da Bocaina, é uma organização fruto da parceria entre o movimento social regional existente desde 2007, o Fórum de Comunidades Tradicionais de Angra, Paraty e Ubatuba, composto por comunidades caiçaras, indígenas e quilombolas com a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), a maior instituição pública de saúde do país, conceituada e respeitada pela sua atuação de longa data. Essa confluência entre ambas as organizações, que carregam consigo diferentes

naturezas e objetivos, se desenvolve com objetivo de promover a sustentabilidade e a saúde nos territórios tradicionais. Para tanto, se organiza em algumas frentes temáticas, como: defesa do território, fortalecimento do FCT, agroecologia, educação diferenciada, cartografia social, saneamento ecológico e turismo de base comunitária.

O presente trabalho pretende refletir sobre o processo de captura e execução da condicionante para o licenciamento ambiental da exploração do pré-sal na bacia de Santos pelo OTSS - instituição formada por FCT e Fiocruz -, e compreender se essa forma de inserção no processo de licenciamento representa uma nova estratégia de resistência territorial no contexto de avanço do neoextrativismo no Brasil.

A execução do Projeto Redes pelo OTSS, iniciada em outubro de 2020, se deu na fase 2 da aplicação das condicionantes. A expansão do número de comunidades abrangidas e o cenário de pandemia da Covid-19 trouxeram desafios para a aplicação das atividades, visto que o acesso à internet é restrito em grande parte das comunidades envolvidas. A fase 2 do Projeto Redes tem previsão de duração até 2025, o que pode ser estendido devido às limitações causadas pela pandemia.

Chamamos atenção para o fato de que antes do OTSS as condicionantes eram executadas por uma empresa chamada Mineral Engenharia e Meio Ambiente. É primordial destacar a diferença de natureza destas duas instituições: a primeira é fruto da articulação do FCT - um movimento social potente, de caráter regional, composto por povos indígenas, quilombolas e caiçaras em defesa de seus territórios tradicionais -, com a Fiocruz - uma instituição federal centenária, reconhecida pela sua história, produção científica e importância estratégica -, engendrando outra instituição, de caráter inovador, se não revolucionário, que articula a potência e os saberes seculares dos povos organizados ao conhecimento técnico, científico e organizacional de uma fundação do porte da Fiocruz. A segunda, uma empresa privada, que por via de regra tem como objetivo final a obtenção e expansão de lucro, como é de praxe em seu modelo jurídico, enquanto o OTSS se configura como um espaço tecnopolítico que tem como objetivo “a geração

de conhecimento crítico, a partir do diálogo entre saber tradicional e científico, para o desenvolvimento de estratégias que promovam sustentabilidade, saúde e direitos para o bem viver das comunidades tradicionais em seus territórios” (OTSS, 2023).

O perfil dos atores envolvidos, entre técnicos da Fiocruz e populações tradicionais, vem delineando um modelo bastante peculiar e diferenciado de execução de condicionantes. A atuação dentro desse modelo indica possibilidades para refletir as limitações e as potencialidades da participação popular nos processos de gestão do território, que envolvem múltiplos interesses e que possuem um complexo jogo de escalas. Essa particular construção resulta num enredo de contradições, pois enquanto os comunitários são cooptados por meio da contratação, também vêm colaborando intensamente com o processo de fortalecimento da organização comunitária. Ainda que esse seja o objetivo direto do Projeto Redes, a execução através do OTSS vem fortalecendo o enfrentamento dos impactos do modelo neoextrativista em seus territórios de maneira expressiva. Uma vez que os executantes das condicionantes são parte da população atingida, sua chegada nos territórios e capacidade de diálogo se torna muito mais profunda e intensa.

As consequências da execução da condicionante ambiental por uma instituição aliada aos interesses comunitários ainda não são completamente conhecidas, bem como a capacidade de influir diretamente no EIA e no RIMA. É notável, contudo, que tem possibilitado reflexões sobre as potencialidades deste modelo e o desenvolvimento de estudos amparados na troca e na complementaridade entre saberes técnicos e tradicionais para construção de conhecimento. A realização de eventos de formação para discutir a maneira como são conduzidas a exploração de petróleo e gás natural pela Petrobras - e as suas consequências nos territórios -, tem contribuído para o fortalecimento de uma rede que se estende para muito além do Projeto Redes, que vem promovendo diálogos e trocas de experiências entre territórios de Itaguaí à Ilhabela. As intervenções populares diretas no processo de licenciamento, principalmente nas audiências públicas, têm comprovado o empoderamento dos sujeitos para além de questões associadas ao pré-sal, num poderoso movimento de articulação de movimentos sociais locais.

Visto que qualquer empresa sem vínculo aos territórios e comunidades, com capacidade técnica comprovada, pode concorrer a contratação, o OTSS estrategicamente ocupa esse espaço por desfrutar de natureza jurídica compatível. Logo, a captura da execução de condicionante pelo OTSS multiplica as possibilidades de alcance do objetivo de fortalecimento das comunidades da região, uma vez que é uma organização que tem atuação e razão de ser voltada para isso. A própria perspectiva da Fiocruz possuir um campus avançado na Bocaina, através do OTSS, constitui uma maneira extremamente inovadora de refletir o desenvolvimento da região, aliado ao olhar e interesse das comunidades tradicionais (OTSS, 2023).²

Todo esse processo no território em questão tem obtido resultados muito interessantes, quando se reflete acerca do histórico de múltiplos enfrentamentos associados a essas populações que, desde a construção da Rodovia Rio-Santos tem seus territórios e modos de vida permanentemente ameaçados por processos desenvolvimentistas e espoliativos ligados ao capital turístico-imobiliário-veranista, à indústria naval e de geração de energia nuclear. A exploração de petróleo e gás natural na camada pré-sal chega, portanto, como mais uma frente que se consolida através do modelo de desenvolvimento sócio-territorial neoextrativista, como nos indica Svampa (2019).

O presente trabalho se justifica na perspectiva pessoal pelo histórico de atuação no território sul fluminense, com enfoque nas comunidades caiçaras e pescadoras. Essa atuação teve início em 2017, através da participação no projeto de extensão “Raízes e Frutos: uma vivência nas comunidades caiçaras da Península da Juatunga, Paraty/RJ” enquanto estudante do curso de Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, o qual sigo contribuindo enquanto membra externa até hoje. Desde 2017 participo ativamente do projeto, entre frequentes trabalhos de campo no território, elaboração e apresentação de trabalhos na universidade, publicação de artigos, promoção de eventos a partir da perspectiva do diálogo de saberes (Sousa Santos, 2007), elaboração de

2 <https://portal.fiocruz.br/noticia/vpaaps-aprofunda-integracao-com-observatorio-de-territorios-sustentaveis-de-saudaveis-da>

trabalho de conclusão de curso e, mais tarde, com a elaboração da dissertação de mestrado pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (Puc-Rio).

Ao longo da participação no Raízes e Frutos, estabelecemos uma relação de parceria com o Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis da Bocaina, uma vez que os objetivos de ambas as organizações confluem na mesma direção, embora possuam capacidades e propostas de ação distintas. Logo após a qualificação de mestrado, ocorrida em julho de 2022, passei a atuar como pesquisadora do Projeto Redes, compondo o Grupo de Trabalho (GT) da Pesquisa e passando por uma expressiva ampliação da atuação sobre o território que, antes situado no município de Paraty passa a estar em contato com os 7 municípios trabalhados pelo Projeto Redes: Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, Ubatuba, Caraguatatuba, Ilhabela e São Sebastião. Se aproximar das tensões que envolvem o licenciamento de uma atividade tão expressiva e impactante amplia as dimensões de entendimento sobre a escala de dominação a qual esses territórios estão sujeitados.

Enquanto membra do GT Pesquisa, que se enquadra institucionalmente dentro do Projeto Redes, passo a me aproximar também do GT Perdas e Danos, grupo de trabalho vinculado ao OTSS (e não a nenhuma condicionante), mas que conta com a participação também de membros do Projeto Redes e do Projeto Povos. O GT Perdas e Danos busca realizar um trabalho -livre de obrigatoriedade de entrega de produtos à Petrobras, sem prazos e objetivos determinados pela empresa ou pelo IBAMA- de identificação e caracterização das perdas, danos e impactos causados nos territórios pela exploração da cadeia de petróleo e gás. Nesse sentido, vem sendo realizado um estudo há mais de um ano, dividido em diversas etapas e construído por muitas mãos, no qual estou integrada, de criação de uma metodologia para identificação e caracterização de impactos que já são sentidos no território, mas que não compõem o conjunto dos impactos presentes nos Estudos de Impacto Ambiental (EIA). Esse trabalho teve como resultado a identificação de 25 novos impactos, que serão enviados para serem avaliados pelo IBAMA.

É importante destacar a relevância da investigação para a ciência geográfica. A complexa articulação em questão nos induz a refletir sobre as novas articulações e estratégias que vêm sendo elaboradas e acionadas por parte das populações atingidas pela exploração de petróleo e gás no sul fluminense, de modo que essas possuam uma maior possibilidade de participação e intervenção no processo. Articulando o contexto do neoextrativismo, os conflitos socioambientais fruto da imposição desse modelo de desenvolvimento, conhecimento tradicional, articulação entre atores em diferentes formatos, a temática, de caráter extremamente geográfico, nos faz refletir sobre a produção do espaço, a multiescalaridade do processo analisado e a dimensão do território enquanto categoria técnica e da prática, indicando uma investigação com potencial para evidenciar os limites e as potencialidades desse modelo de execução de condicionantes, que pode se tornar um modelo a ser replicado a nível nacional e internacional, tendo em vista as inovações e a criação de espaços de fortalecimento político que o mesmo inaugura.

Além disso, contam como elementos fundamentais o acúmulo de vivências e trocas nos territórios, iniciados com o projeto Raízes e Frutos e expandido pela atuação no GT Pesquisa do Projeto Redes. Ao longo desse quase 1 ano, foram realizados uma série de trabalhos de campo, participando ativamente de atividades, elaborando pesquisas e oficinas, acompanhando formações preparatórias, reuniões ampliadas, acompanhando a Rede de Formação Ambiental e audiências públicas do Licenciamento da Etapa 4. Tais movimentos promoveram uma série de encontros e trocas com comunitários dos 7 municípios contemplados pelo Projeto Redes, enriquecendo a capacidade de leitura e reflexão sobre os processos presentes nestes territórios.

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, iniciamos por um amplo movimento de revisão bibliográfica das teses, dissertações e artigos publicados que desenvolvam reflexões sobre a cadeia de exploração de petróleo e gás na Bacia de Santos. Também vem sendo pesquisadas outras experiências ligadas a processos de licenciamento ambiental, modelos de execução de condicionantes, exploração de petróleo e gás na Bacia de Campos,

neoextrativismo no Brasil, formação territorial da região sul fluminense, transformação do espaço e conflitos com as populações tradicionais.

Para analisar de forma mais profunda essa teia de processos interconectados, é necessário um retorno a processos fundamentais que ocorrem em diferentes escalas, buscando construir uma linha de raciocínio que nos permita compreender dois pontos: primeiramente, os aspectos essenciais que encaminham e consolidam a articulação entre o neoliberalismo e o neoextrativismo como lógica espacial no Brasil, que se manifesta de maneira singular em cada região; e em segundo lugar, como as violações de direitos históricos e sociais causadas por essa articulação vem gerando, como afirma Svampa (2019) novos movimentos sociais contestatórios compostos por múltiplos atores, permeando diversas escalas, articulando-se em redes, através de diferentes espaços e instrumentos em defesa da terra e do território. No sul fluminense, percebemos esse resultado a partir da articulação entre atores como o Fórum de Comunidades Tradicionais, o Observatório dos Territórios Sustentáveis e Saudáveis da Bocaina, a Coordenação Nacional Caiçara, o Instituto de Educação de Angra dos Reis da Universidade Federal Fluminense, a Fundação Nacional da Saúde, a Fundação Oswaldo Cruz, o Colégio Pedro II, a Universidade Federal do Rio de Janeiro, Articulação Nacional de Agroecologia, Rede Nhandereko de Turismo de Base Comunitária, Coordenação Nacional de Articulação das Comunidades Negras Rurais Quilombolas, Comissão Guarani YVYRUPA, entre outros espaços como o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, Área de Proteção Ambiental Cairucu, etc (OTSS, 2023).

Essa consolidada articulação, que conta com múltiplos atores, formatos de organização, objetivos e limitações e não se dá de maneira homogênea, tendo nuances em cada município e em cada comunidade, tem transformado a execução da condicionante num processo de construção popular de enfrentamentos e resistências, a começar pela mudança no nome do projeto, que na Fase 2 passa de se chamar PEA Costa Verde e para chamar-se de “Projeto Redes: Tecendo Saberes, Construindo Autonomia”. Para orientar a fundamentação de nosso modo de análise, vamos retomar alguns

processos buscando delinear uma linha de raciocínio até o momento presente.

Brasil e a busca pelo desenvolvimento: neoliberalismo e neoextrativismo como lógicas espaciais

O que chamamos Brasil tem sua trajetória marcada por processos de dominação que, desde a invasão destes territórios pelos povos europeus até hoje, desenham uma história de violações aos povos originários e uma eterna busca pelo desenvolvimento capitalista que nunca se realiza por completo. Busca essa que têm dado sustentação para a manutenção da colonialidade no Brasil e na América Latina como um todo, com a expropriação das terras, o apagamento dos modos de vida tradicionais, a criminalização dos movimentos sociais, o acirramento das desigualdades e a dependência de um modelo econômico primário-exportador pautado no extrativismo. Este, aqui entendido enquanto um modelo de acumulação iniciado há 500 anos, determinado pelas demandas dos países centrais e a sujeição da periferia do mundo, caracteriza-se não como uma fase específica que compõe o capitalismo e que pode vir a ser superada, mas como um aspecto estruturante desse modelo, que possibilita a permanência de seu status enquanto economia-mundo (Acosta, 2012) (Araóz, 2013).

O início do século XXI é marcado em diversos países da América Latina por um período de retorno a governos chamados progressistas, após décadas de regimes alinhados aos interesses hegemônicos ocidentais, desde o autoritarismo que caracteriza as ditaduras militares, à posterior guinada ao neoliberalismo. Como afirma Castro (2012, p 119), em parte considerável da América do Sul, a aplicação das políticas neoliberais foi facilitada após a instalação das ditaduras, “marcadas pelo terrorismo de Estado e da liquidação física das esquerdas (com assassinatos, sequestros e desaparecimentos), possibilitando as oligarquias e seus mentores restabelecer a obediência social”. Posteriormente, com a volta da frágil democracia, o medo passa a se manifestar como temor ao desemprego e à insegurança social de modo geral, “num ambiente de frustração e subordinação reforçado pela desorientação política”. Segundo Castro (2012, p 119):

Essas circunstâncias facilitaram a instauração do neoliberalismo como ideologia dominante, o que permitiu potencializar a conduta dos globalizadores e submeter a dos globalizados. Como pensamento hegemônico, ele obteve maior intensidade na exploração dos povos e justificou uma desenfreada prática mercantilista, exploradora e não solidária da globalização. Contribuiu para enriquecer sem restrições morais os globalizadores, enquanto ajudava a neutralizar e a empobrecer sem piedade os globalizados (Castro, 2012, p. 119).

Nesse sentido, vimos os processos de desregulamentação econômica, de ampliação das políticas de privatização, diminuição de investimentos sociais e ampliação das desigualdades como resultado da agenda neoliberal, causando acirramento das tensões sociais. Por outro lado, o cenário econômico a partir de meados da década de 1990 foi marcado pelo incremento das exportações de produtos primários de países do sul global, impulsionado principalmente pelo crescimento exponencial da China no chamado “boom” das commodities, que promoveu um crescimento acelerado de economias como a do Brasil.

Na posterior retomada de governos progressistas, grandes expectativas alimentaram um antigo sonho desses povos, historicamente caracterizados como periferias do mundo capitalista: a chegada do desenvolvimento. Finalmente, a sua busca, sempre distante, parecia estar mais próxima do que nunca, alimentando a ilusão desenvolvimentista (Svampa, 2019). No Brasil, inserido num cenário de profunda crise social e desigualdades avassaladoras, parecia ter chegado o momento de oxigenar a economia do país e encaminhar resoluções para as carências sociais ligadas ao emprego, moradia, renda, alimentação e saneamento, aspectos básicos para a dignidade dos povos.

Ao longo deste processo, parecia haver o consenso de que a entrada de capitais associada ao aumento das exportações de produtos primários possibilitaria uma guinada desenvolvimentista nos países da América Latina. No Brasil, vimos um processo político e econômico de conciliação de classes que buscou reduzir as desigualdades sociais com programas de distribuição de renda, inserção da população mais pobre no consumo, do sistema crediário

e de financiamento estudantil (causando, posteriormente, o endividamento de parte da população) e através de outros programas sociais. Simultaneamente, aprofundava ainda mais a exploração dos recursos naturais, encaminhando (ou acentuando) uma nova onda de conflitos nos territórios alvos dos investimentos pautados na exploração do meio ambiente: mineração, agronegócio, mega empreendimentos como hidrelétricas, rodovias, portos e estruturas da cadeia de petróleo e gás, levando uma série de territórios ao limbo das zonas de sacrifício (SVAMPA, 2019).

Esse período, marcado pelo modelo de exportações baseado no extrativismo alinhado à matriz de pensamento neoliberal traz uma série de novas características que nos forçam a compreender as permanências e rupturas do momento atual, que muitos autores têm chamado de neoextrativismo. Aqui, adotaremos o conceito elaborado por Svampa (2019) para justificar o que se entende como neoextrativismo, que segundo a autora:

(...) puede ser caracterizado como un *modelo de desarrollo basado en la sobreexplotación de bienes naturales*, cada vez más escasos, en gran parte no renovables (...). El mismo se caracteriza por *la orientación a la exportación de bienes primarios a gran escala, entre ellos, hidrocarburos (gas y petróleo), metales y minerales (cobre, oro, plata, estaño, bauxita, zinc, entre otros), así como productos ligados al nuevo paradigma agrario (soja, palma africana, caña de azúcar)*. Definido de este modo, *el neoextractivismo designa algo más que las actividades consideradas tradicionalmente como extractivas, pues incluye desde la megaminería a cielo abierto, la expansión de la frontera petrolera y energética, la construcción de grandes represas hidroeléctricas y otras obras de infraestructura –hidrovías, puertos, corredores bioceánicos, entre otros–, hasta la expansión de diferentes formas de monocultivos o monoproducción, a través de la generalización del modelo de agronegocios, la sobreexplotación pesquera o los monocultivos forestales*. En esta línea, *el neoextractivismo es también un modelo sociopolítico-territorial (...)*. (Svampa, 2019, p 21) (Grifos nossos)

Com uma série de complexidades engendradas pelas especificidades dos tempos atuais, o conceito de neoextrativismo como um modelo sóciopolítico-territorial vem sendo reconhecido pelo seu po-

tencial explicativo das condições e relações assimétricas do mundo contemporâneo, demonstrando ser um poderoso instrumento de análise que permite a movimentação entre as escalas, revelando as contradições nas relações e arranjos espaciais. Svampa (2019) apresenta tensões identificadas por ela como próprias da lógica neoextrativista, que vem gerando processos e transformações em diferentes escalas, nos oferecendo o seguinte quadro de transformações:

- Escala global: processo de transição hegemônica, expansão da fronteira de commodities, esgotamento dos bens naturais não renováveis e crise ecológica planetária.
- Escala regional e nacional: diversificação das relações no modelo extrativo-exportador, o Estado-nação e a captação de renda.
- Escala territorial: ocupação intensiva do território, lutas ecoterritoriais com participação de diferentes atores coletivos.
- Escala política: emergência de uma nova gramática política contestatória, aumento da violência estatal e paraestatal. (Svampa, 2019, p. 21) (Grifos nossos)

A autora organiza essa separação entre as escalas somente com a finalidade de explicitar as transformações e tensões em cada uma, pois sabemos que no âmbito do vivido todas essas tensões são experienciadas simultaneamente, com mais ou menos consciência por parte dos sujeitos, com mais ou menos intensidade em cada território. O conjunto variado de relações entre esses múltiplos movimentos gera uma série de conflitos, aos quais, seguindo a linha de raciocínio de Svampa (2019), chamaremos de *conflitos socioambientais*.

A acentuação desse modelo sóciopolítico-territorial não tem sido bem aceita nos territórios alvos de suas investidas, caracterizadas por causar desterritorialização de povos e comunidades tradicionais, contaminação do ar, das águas, precarização e ameaça aos modos de vida tradicionais, pressão sobre os recursos naturais utilizados para subsistência, desmatamento, pressão urbana e aumento da violência, e os desdobramentos diversos frutos

de sua inter relação, que se dão pela imposição desse modelo e dos sacrifícios sociais necessários para mantê-lo. Nesse sentido, nossa reflexão se direciona primordialmente às tensões identificadas por Svampa nas *escalas territorial e política*, em que se destaca: *o processo de ocupação intensiva do território, as lutas ecoterritoriais e a emergência de uma nova gramática política contestatória*. Reiteramos que esses processos não podem ser compreendidos se não articulados com as escalas regional/nacional e global.

As violações são diversas, frequentemente desrespeitando leis e convenções internacionais das quais o país é signatário, como a realização da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) - Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) -, que define o direito das populações tradicionais de influenciar na tomada de decisões que os atingem diretamente. Embora lamentável, o descumprimento desta lei não surpreende diante dos métodos utilizados por poderosas organizações cujos tomadores de decisões encontram-se completamente apartados das realidades impactadas, muitas vezes em outros continentes, principalmente sob o neoliberalismo, pois muitos empreendimentos que funcionam na lógica neoextrativista não existiriam caso os grupos atingidos tivessem de fato poder de decisão.

A geógrafa brasileira Ana Fani Alexandri Carlos (2011), afirma que a produção do espaço se manifesta atualmente como possibilidade de interpretação do mundo, impondo, na lógica da globalização, novos padrões fundamentados no desenvolvimento da sociedade de consumo e da produção do mundo como mercadoria. Nesses padrões, que redefinem constantemente as relações sociais, a vida cotidiana é reiteradamente transformada, com a inserção de novos signos e modos de comportamento, de produção e consumo. Adicionamos que essas tensas redefinições e imposições vem sendo, em parte, alimentadas e sustentadas permanentemente pela lógica neoextrativista.

Diante desse fato, mergulhamos numa realidade que se manifesta no rápido avanço da informação e da técnica, enquanto, simultaneamente, aprofunda as desigualdades e assimetrias de poder existentes entre as classes. Nesse sentido, concordamos com Carlos (2011) quando afirma que, nessas condições, a análise

do espaço passa a ter uma dupla determinação: como localização das atividades e da produção e, ao mesmo tempo, como expressão e conteúdo das relações sociais. No âmbito da vida cotidiana, nos deparamos cada vez mais com um confronto evidentemente assimétrico sobre o espaço, que, num permanente conflito de usos e sentidos, “a reprodução da vida depara-se com as necessidades de reprodução do capital” (Carlos, 2011, p 50). Por isso, o espaço revela-se também como foco de análise para compreender os conflitos e as desigualdades, desdobramentos permanentes e globalizados da reprodução do espaço nos moldes capitalistas.

Somamos o neoextrativismo de Svampa (2019) com a noção de produção do espaço de Carlos (2011) para refletir sobre as condições de sua produção a partir da lógica neoextrativista em múltiplas escalas. Essa perspectiva vai ao encontro do neoextrativismo como um modelo sociopolítico-territorial, uma vez que pensar a produção do espaço neoextrativista assume refletir suas múltiplas dimensões: políticas, sociais e territoriais, constituindo uma visão integrada simultaneamente sobre o modelo e o processo, ou, ainda, sobre o modelo enquanto processo. Tendo em vista as atualizações de processos que o neoextrativismo possibilita, e com a consciência que no âmbito do vivido são relações e processos co-constitutivos, nos propomos a realizar uma aproximação dos desdobramentos desse processo a partir de sua materialização numa escala local/regional. Embora busquemos nos aproximar dessa escala, como ela não se justifica por si só, constantemente transitamos entre escalas, buscando um olhar integrado com o movimento e as múltiplas articulações entre os processos e suas consequências no âmbito do vivido das comunidades atingidas. Malheiros et al (2021) apontam que no pensamento de Catherine WALSH (2012):

A razão neoliberal se manifesta a partir de quatro formas distintas e integradas de colonialidade: a) a colonialidade do poder, que estabelece um sistema de classificação social hierárquico em termos de *raça e gênero*; b) a colonialidade do saber, que impõe o *eurocentrismo como a perspectiva única de conhecimento*, descartando a existência e a viabilidade de outras racionalidades epistêmicas; c) a colonialidade do ser, que se

exerce por meio da *inferiorização, des-humanização e fetichização do ser humano*; e d) a colonialidade da mãe-natureza, que, *ao dissociar razão, cultura, sociedade e natureza, impõe uma lógica de ver, sentir e pensar o mundo, tendo o humano como dissociado da mãe-natureza* (WALSH, 2012) (Malheiros et all, 2021, p 128 e 129).

A partir dessa citação, é possível, portanto, traçar uma relação entre produção do espaço, neoliberalismo, colonialidade e neoextrativismo, enquanto conceitos/ideias que dificilmente conseguem ser pensadas isoladamente. Vivemos tempos de produção do espaço sob o modelo neoliberal, que no Brasil se baseia no discurso desenvolvimentista apoiado na lógica neoextrativista, que se retroalimentam permanentemente, tendo como fio condutor estruturante elementos que atualizam a colonialidade em suas diversas possibilidades de manifestação, conforme chama atenção Walsh (2012). Podemos perceber, a partir da escala local/regional, como as colonialidades apontadas por Walsh (2012) enquanto fundantes da razão neoliberal se aplicam nos territórios atingidos pelos megaempreendimentos neoextrativistas.

Tratando-se do litoral sul fluminense, a classificação hierárquica de raça (própria da colonialidade do poder), a inferiorização e des-humanização (própria da colonialidade do ser) e a desassociação entre cultura, razão, sociedade e natureza (própria da colonialidade da mãe natureza), aparecem como elementos constantes nos processos relacionados a territorialização da exploração de petróleo e gás natural, incidindo diretamente sobre as populações tradicionais. Inferiorizando e ameaçando seu modo de vida a partir, justamente, da dissociação entre razão, cultura, sociedade e natureza, que não reconhece a indissociabilidade desses aspectos nos modos de vida tradicionais. Esse contexto vem causando tensões e reivindicações pela revisão do EIA, fundamentado sob os princípios da Ciência Moderna que não reconhece saberes tradicionais e aspectos do vivido sobre os territórios, trabalhando na perspectiva da monocultura do saber e, conseqüentemente, da imposição do eurocentrismo como modelo único de conhecimento.

Comunidades tradicionais e a luta pelo território: desenvolvimento e conflitos socioambientais no litoral sul fluminense

A região que contempla os municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty é uma área historicamente ocupada por comunidades tradicionais, entre caiçaras, indígenas e quilombolas. Historicamente, a existência dos Povos e Comunidades Tradicionais garantiram a formação de um dos mais ricos patrimônios brasileiros: a diversidade cultural. Os Povos e Comunidades Tradicionais, em sua maioria, habitam locais de natureza conservada, havendo um nexo direto entre a presença da diversidade cultural e a presença da diversidade biológica, já que a manutenção de seus modos de vida está diretamente associada ao permanente uso sustentável do território. O Decreto N° 6.040, de 2007, define Povos e Comunidades Tradicionais da seguinte maneira:

Grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem *formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica*, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição. (DECRETO 6040).

Enquanto abriga povos e comunidades tradicionais, recebendo inclusive o título de Patrimônio Mundial Misto justamente pela sua riqueza natural e cultural, a região é marcada por transformações ligadas à expansão do desenvolvimentismo a nível nacional, que tem no litoral sul fluminense um foco de reprodução em distintas frentes: turística, industrial, portuária e extrativista. Essas frentes entram em embate direto com as formas de organização social dos povos e comunidades tradicionais, uma vez que o uso do território como condição para reprodução social se encontra permanentemente ameaçada.

Cada um dos municípios mencionados possui um histórico próprio de territorialização de cada uma dessas frentes, que nos propomos a aprofundar ao longo da pesquisa para explicitar os processos que levam a atual configuração e a diferenciação espacial entre os três municípios. O movimento dessas frentes podem ser

entendidos como simultâneos e, muitas vezes, como contraditórios, visto que são atividades econômicas que não possuem um pleno diálogo e caráter de complementaridade. Podem, inclusive, prejudicar umas às outras, como em casos de vazamento de petróleo que incidem diretamente na pesca e nas atividades turísticas, ameaçando duas atividades vitais para comunidades litorâneas. É necessário ter em mente que cada uma dessas frentes se manifesta em momentos e intensidades distintas em cada município, o que depende dos planejamentos e seus desdobramentos em cada área. Enquanto a transformação do espaço em função da estruturação da cadeia de petróleo e gás natural é realidade consolidada nos municípios de Mangaratiba e Angra dos Reis, em Paraty é ainda uma espécie de devir. Há, sem dúvidas, níveis distintos de apropriação dessa discussão entre os sujeitos de cada município, conforme percebemos nas reuniões de formação para as audiências públicas de licenciamento da etapa 4 do pré-sal.

Traçamos um olhar para o litoral sul fluminense visando integrar as transformações associadas ao processo de produção/reprodução do capital, que se inicia na década de 1950, acentuando-se com a construção da rodovia Rio-Santos na década de 1970, que abre caminho para a territorialização da especulação imobiliária, do capital turístico-mobiliário e de estruturas industriais. Desde então as comunidades tradicionais vêm sendo desterritorializadas e tendo seus modos de vida ameaçados por interesses privatistas, atualmente em seu modelo neoliberal-extrativista. A reprodução do capital no litoral sul fluminense já foi por muitos anos pautada no desenvolvimento turístico-imobiliário e de veraneio, causa de conflitos históricos na região. Mas desde 2006, com a descoberta dos hidrocarbonetos na camada pré-sal na Bacia de Santos, outros interesses vêm se sobrepondo e se consolidando na região.

Ainda que a exploração de combustíveis fósseis na Bacia de Santos tenha iniciado na década de 1970, esta alcançou outros patamares com a descoberta da camada pré-sal, chamando atenção do mundo inteiro para o Brasil, que parecia ter nessa fonte a chave para o tão esperado desenvolvimento nacional. Tal descoberta estimulou a busca por novas tecnologias, produção de complexos maquinários e a realização de testes que permitissem a extração

dessa camada, que veio a ocorrer em 2009. Houve, então, expansão vertiginosa do status da Bacia de Santos, que é hoje a maior produtora de petróleo e gás natural do Brasil, abrigando inclusive o “campo Tupi”: o campo com maior capacidade de produção em águas profundas do mundo (Petrobras, 2023).

A necessária criação de grandes infraestruturas portuárias, de exploração, processamento, armazenamento e transporte de óleo e gás provocaram um choque para o modo de vida tradicional e territórios pesqueiros, cujos novos conflitos sobrepõem-se aos conflitos históricos presentes na região. A luta pela terra e pelo direito de permanecer no território é a grande narrativa dos povos e comunidades do sul fluminense, que há muitas décadas emanam o mesmo grito contra uma expressiva diversidade de atores ligados à reprodução dos interesses privados e do Estado, que em diversos momentos agem em cumplicidade.

Na maneira como é gerida a Petrobras e o mercado de combustíveis fósseis atualmente, é correto afirmar que a exploração do pré-sal na Bacia de Santos é um projeto de múltiplos interesses, nacionais, internacionais, e que tem relações intrínsecas com a geopolítica mundial. Falamos de um setor que movimentava bilhões de reais e que sofre influência de atores de peso global do mercado financeiro, como empresas do ramo petrolífero e grandes fundos de investimento, que influem direta ou indiretamente na política energética brasileira. Nos últimos anos houve nuances que demonstram claramente isso, como a abertura à exploração do pré-sal por empresas estrangeiras, privatização de subsidiárias e refinarias da Petrobras a grupos internacionais e até mesmo estatais estrangeiras e a adoção de diferentes políticas de preços interna, que ora privilegia os investidores minoritários, ora beneficia a população brasileira.

Apesar de todas as contradições e as necessárias críticas que devem ser feitas a esse modelo neoextrativista de desenvolvimento, o potencial de produção de riquezas com a exploração desses recursos, se voltadas para políticas que visem superar problemas e desigualdades sociais históricas, induzir uma industrialização inovadora que coloque o Brasil em lugar de destaque internacional garantindo um desenvolvimento soberano, existe a possibili-

dade de encaminhar transformações sociais qualitativas na vida de milhões de brasileiros. Diante de todos os custos e riscos que envolvem essa possibilidade, ela deveria, no mínimo, se efetivar enquanto retorno direto para o povo atingido em suas diversas necessidades, como na saúde e na educação públicas (em todos os seus sentidos: saúde mental, alimentar, física, educação escolar, acesso à cultura etc). Seria a autora mais uma vítima da ilusão desenvolvimentista?

Exploração da cadeia de petróleo e gás e estratégias de resistência territorial no litoral sul fluminense: reflexões a partir da execução do Projeto Redes

Em nosso trabalho adotaremos percurso metodológico apoiado na dialética na perspectiva defendida principalmente pelos pensadores Lefebvre e Kosik. Com isso, pretende-se, a partir da realidade (pseudo?) nos encaminharmos para os estudos teóricos já realizados, mas sempre com a preocupação de reconstruir aquela realidade/empíria apoiada num profícuo diálogo com a teoria. Lefebvre, em seu livro 'Lógica formal, lógica dialética' (1991) expõe, no tratado do materialismo dialético (p.4), o materialismo enquanto movimento, enquanto processo de conhecimento que vai do abstrato ao concreto, do formal (lógico) ao conteúdo (práxis), do imediato ao mediato (desenvolvido pelas mediações). Revela, portanto, o movimento como a chave da dialética.

Kosik (1976), Lefebvre (2006) e Carlos (2011) são alguns dos autores revisitados para encaminhar nossa reflexão acerca da (im) possibilidade de apreensão da totalidade e os desafios inerentes a esse caminho. Carlos (2011, p 19), ao refletir sobre o espaço chama atenção para a condição, não exclusiva da geografia, enquanto ciência parcelar. O reconhecimento da ciência geográfica enquanto um pensamento parcelar pode ser enfrentado, segundo Carlos (2011, p 26) "propondo a análise da totalidade do processo da reprodução social como constituição de uma espacialidade específica que lhe dá conteúdo. Nessa perspectiva, a produção do espaço estaria atrelada a um conteúdo social, construindo-se historicamente". E a análise deste conteúdo social construído historica-

mente estaria justamente pautado no permanente movimento de articulação entre a teoria e a prática (práxis). Esse ponto é central, visto que, como aponta Carlos (2011, p 27), consistiria no reconhecimento de que o “real”, em sua essência, apenas existe “num movimento ininterrupto articulando passado-presente-futuro.” Para ser possível, portanto, realizar esse modo de reflexão pautado na dialética, é necessário pensar o espaço em seu conjunto de relações.

Refletindo sobre essa discussão direcionando o olhar para os municípios litorâneos do sul fluminense, buscamos partir de um olhar que reflete sobre o processo de expansão da produção/reprodução capitalista do espaço para a região sul fluminense e como esse processo atinge as comunidades tradicionais, com foco no processo de transformação através dos impactos causados pela presença do modelo neoextrativista expresso na exploração cadeia de exploração de petróleo e gás, explicitando “como a coisa em si se manifesta naquele fenômeno”.

Reconhecemos o privilégio e as potencialidades analíticas que têm a Geografia hoje, uma vez que tem como dimensão central as discussões a partir de um pensamento espacial. O termo ‘espaço’ é um conceito que foi e é apropriado historicamente por diversos campos do conhecimento, sendo tratado a partir de diferentes perspectivas na filosofia, sociologia, astronomia, arquitetura, geografia etc. No campo das ciências humanas, as reflexões em torno do espaço foram transformadas ao longo do tempo, culminando em um movimento chamado hoje de ‘virada espacial’, protagonizado por pensadores como Henri Lefebvre, Michel Foucault, Deleuze e Guattari, que justamente captaram as transformações que estavam ocorrendo nas sociedades e no modo de produção e assim, tiveram a capacidade analítica de captar e reconhecer a nova dimensão da importância que o espaço passa a ter na compreensão das dinâmicas humanas, principalmente diante do modelo econômico em que estamos inseridos, que tem o espaço como um de seus principais pontos de apoio para a sua reprodução.

Essa temática é abordada por diversos autores no campo da Geografia como Carlos (2011), Massey (2008), Harvey (2003) e Haesbaert (2014, 2021), os quais já vinham manifestando em suas reflexões essa preocupação sobre a importância (política) do es-

paço há algum tempo. As contribuições proporcionadas por essa “virada espacial” nas ciências humanas, transformaram não só a forma de pensar o espaço e reconhecer sua devida importância para pensar o social, mas a maneira de entendê-lo diante do tempo, reconhecendo o caráter de indissociabilidade existente. Essa transformação na forma de olhar pro espaço em relação ao tempo foi um aspecto fundamental na oxigenação e renovação de um pensamento geográfico crítico, representando uma abertura e novas possibilidades de pensar o espaço - e a partir dele -.

Nesse sentido, como afirma Carlos (2011), não existe sociedade a-espacial, somos todos seres espaciais e nossas ações, desejos, intenções e usos marcam o espaço. Ou seja, em nosso movimento cotidiano de produção da vida, produzimos espaço, o que demonstra a necessidade de refletir também acerca de sua dimensão simbólica e imaterial, para além da física/material. Carlos (2011) tem entre as suas preocupações captar e debater a importância que a dimensão espacial vem tomando frente às transformações de diversas naturezas, reformulando o espaço e as sociedades. A autora, bastante influenciada pelo pensamento de Henri Lefebvre, parte da premissa de pensar o espaço como condição, meio e produto da reprodução social, delineando uma ligação direta entre produção do espaço e ação humana, em que estão.

(...) de um lado, a orientação do processo constitutivo do espaço, que ao longo do processo histórico o transforma em mercadoria no contexto da lei do valor e da realização da propriedade desenvolvendo até quase o limite o mundo da mercadoria; de outro, *encontrar os momentos na vida cotidiana em que o percebido pode construir o caminho da consciência da alienação* (o indivíduo vivendo em suas cisões profundas numa prática sócio-espacial que caminha sob a racionalidade capitalista) *e das formas de sua superação como negação do mundo como mercadoria, traduzindo-se em lutas em torno da produção do espaço* (Carlos, 2011, p 25).

Percebemos as lutas em torno da produção do espaço como um elemento presente nos enfrentamentos realizados pelas comunidades atingidas pelo megaempreendimento em questão. O envolvimento com a condicionante ambiental, a participação em

formações, o enfrentamento em audiência e a organização comunitária em movimentos sociais demonstram formas e estratégias atuais implementadas para disputar o espaço com as imposições do setor petrolífero. Ainda que sejam movimentos de caráter extremamente assimétricos, afinal, a possibilidade de impedir a continuidade da exploração é bastante remota, ainda assim se caracterizam como lutas pela produção do espaço, uma vez que se disputam noções, leis e direitos sobre o que acontecerá ou deixará de acontecer naquele espaço, interferindo e redefinindo o presente e o futuro dos territórios.

Portanto, a partir do evidenciado por Carlos (2011) compreendemos que nossa análise trata no fundo, de conflitos e resistências que se originam a partir da disputa por distintas formas de produzir o espaço, uma dominante e impositiva, que se espalha ao longo de todo o globo a partir do Estado e das instituições, a lógica capitalista neoliberal de produção e reprodução do espaço, apoiada na atual versão do neoextrativismo na América Latina e outra pautada na afirmação da diferença, da multiplicidade, na reivindicação de direitos do âmbito do habitar e dos usos feitos do território, que se manifesta nas variadas formas de organização da vida que, ainda que estejam inseridas na lógica capitalista, negam a perspectiva do espaço e do mundo como mercadoria em função da reprodução do capital financeiro para geração de lucros para terceiros. Tratam-se de lutas por diferentes formas de apropriação e uso do espaço.

O litoral sul fluminense está inserido na área correspondente à Bacia de Santos, cuja exploração representa uma das frentes econômicas mais relevantes do estado do Rio de Janeiro. Sendo uma atividade extremamente vulnerável a vazamentos, o que já ocorreu em mais de uma ocasião, esta interfere diretamente na pesca e no modo de vida tradicional das comunidades da região. Segundo afirmam Pinheiro e da Silva (2021):

Os impactos socioambientais causados pelo transporte marítimo e terrestre de petróleo e derivados são cada vez mais frequentes devido à ocorrência de eventuais derramamentos de óleo. Com o crescimento das atividades inerentes à extração de petróleo

nesta Baía de Santos, ligadas à exploração da camada Pré-Sal; bem como, a existência do Terminal Petrolífero da Baía da Ilha Grande (TEBIG), (...) e o aumento do tráfego de embarcações turísticas e industriais na Baía da Ilha Grande, cresce a preocupação quanto à ocorrência de eventuais desastres ambientais associados a derramamento de óleo, principalmente quando se considera a grande importância cultural e natural da região e a relevância das atividades ligadas ao turismo e a pesca para a população nessas áreas. (...) Além disso, desastres dessa natureza já ocorreram na região em função das atividades realizadas no TEBIG, como os que aconteceram em 2000 e 2002, onde foram derramados 4 e 16 mil litros de óleo, respectivamente, ambos causados por acidentes com navios (Oliveira, 2003; Oliveira & Meyer, 2006). Mais recentemente, nos anos de 2015 e 2016 ocorreram novos vazamentos durante operações de transferência de óleo e abastecimento de combustíveis. (PINHEIRO E DA SILVA, 2021, p. 135)

O exercício preliminar de caracterizar e dimensionar os impactos percebidos pelas comunidades da região de influência dos empreendimentos, tornou necessário reavaliar as referências teórico-metodológicas dos estudos de impacto ambiental, pois os conceitos utilizados não consideram o caráter sistêmico da dinâmica sociocultural dos Povos e Comunidades Tradicionais. A consequência imediata desse desajuste conceitual tem sido a elaboração de relatórios de impacto que invisibilizam ou subestimam os efeitos negativos gerados pela atividade exploratória a esses grupos sociais, e não assumem que colocam em risco a manutenção do patrimônio cultural que esses povos e comunidades detêm e representam. A socióloga latino-americana Silvia Rivera Cusicanqui chama atenção para o fato de que quando o meio natural é atingido no contexto de comunidades tradicionais, transformam-se também, diretamente, os significados do cuidar e do ser parte da comunidade (Cusicanqui, 2018), alterando todo um modelo histórico de produção da vida. Pode-se afirmar, portanto, que existe uma inter-relação entre saúde, cultura, sociabilidade e economia que tem como fio condutor as interconexões dessas esferas, tendo o território como centro. Nesse sentido, as tensões, os conflitos socioambientais e os impactos

tendem a serem ampliados na Etapa 4, complexificando ainda mais o cenário da região.

Destacamos que, com a Etapa 4, serão implementados 13 projetos de Desenvolvimento de Produção de Óleo e Gás, contando com a expectativa de cerca de 185 novos poços a serem perfurados e explorados, gerando uma produção de 133 mil m³/dia de petróleo e 14,5 milhões m³/dia de gás natural. Tendo em vista que 1m³ de petróleo está em torno de R\$3.283,84, há perspectiva de produção diária de aproximadamente R\$437 milhões, revelando a notável movimentação de capital do projeto³. Dessa maneira, compartilhamos a informação de que *1 dia de produção da Etapa 4 corresponde ao equivalente de 121 anos de execução da condicionante PEA (Projeto de Educação Ambiental da Costa Verde)*, atual Projeto Redes, evidenciando a grotesca assimetria de poder envolvida entre os atores deste processo.

No que diz respeito à etapa 4, os impactos podem ocorrer durante o planejamento, instalação, operação e descomissionamento do projeto, tanto no meio físico, quanto no meio biótico ou socioeconômico. Destacamos que o EIA identifica 139 impactos descritos com a Etapa 4, sendo 83 efetivos e 56 potenciais. Deste total, 59 impactos são identificados no meio sócio econômico e 80 no meio físico e biótico. Como nossa preocupação se concentra principalmente no subdimensionamento dos impactos no meio socioeconômico diagnosticados no EIA, destacamos que nele são identificados 41 impactos efetivos e 18 potenciais. Dentre os impactos efetivos, 10 são classificados como impactos positivos, relacionados à: aumento do conhecimento técnico-científico, manutenção/geração de emprego e renda, geração de arrecadação pública e aumento no fluxo de turismo de negócios (impactos entendidos como positivos e pertencentes à escala global). Ainda dentre os impactos considerados efetivos, 28 são negativos e estão relacionados a: *aumento na pressão sobre populações tradicionais, aumento na pressão sobre a infraestrutura de serviços sociais (saúde, educação etc) e alteração das rotinas de navegação e pesca (entendidos como impactos de escala local)*.

3 Valores retirados de relatório técnico do Projeto Redes.

Nota-se como os impactos caracterizados como positivos, que em muitos aspectos podem ser questionados, estão superdimensionados à escala global. Enquanto os impactos efetivos negativos identificados estão subdimensionados à escala local. Dentre os impactos potenciais, todos são considerados negativos, relacionados à alterações na pesca artesanal, na especulação imobiliária e na pressão sobre as comunidades tradicionais. Outro ponto que vem sendo tensionado no EIA a partir do Projeto Redes são os critérios de classificação dos impactos que vêm sendo utilizados, visto que dentre os impactos potenciais, muitos são, de fato, efetivos. Nota-se, portanto, uma tendência ao subdimensionamento dos impactos a partir de diversas estratégias, como:

- Fragmentação dos empreendimentos e, portanto, dos EIAs;
- Incoerências nos critérios de classificação das áreas de influência do empreendimento;
- Desconsideração do aumento no fluxo de navios aliviadores (responsáveis pelo transporte do petróleo);
- Desconsideração de importantes portos utilizados pelo projeto, como o TEBIG (Terminal de Angra dos Reis) e TEBAR (Terminal de São Sebastião);
- Incoerências nos critérios de classificação dos impactos;
- Falhas/insuficiência no processo de identificação dos impactos, realizados a partir de uma visão fragmentada que não dialoga com a indissociabilidade existente entre meio físico, biótico e social na esfera do vivido dos povos e comunidades tradicionais.

Os pontos destacados estão sendo estudados e discutidos no âmbito do OTSS, do Projeto Redes e do Projeto Povos, buscando a estruturação de pesquisas, a construção de narrativas e argumentos que, a partir do diálogo entre o conhecimento tradicional e científico proporcionado pelo OTSS, permitam tensionar e alterar uma série de pontos considerados equivocados no EIA.

Entende-se que para gerar alterações no EIA é necessário expandir o entendimento sobre a própria noção de território, levando em consideração a complexidade inerente ao modo de vida de cada

população tradicional, diretamente relacionada com os sentidos práticos e simbólicos do meio onde se vive. A busca pelo fortalecimento do instrumento de licenciamento ambiental se justifica no reconhecimento do conjunto de saberes presentes no território, que constituem ferramentas fundamentais a serem incorporadas na identificação de impactos, contribuindo para um licenciamento mais completo. Sem dúvidas, uma maior participação dos comunitários na identificação e avaliação dos impactos pode auxiliar na promoção de uma visão suficientemente sistêmica, que consiga abarcar o conjunto de inter-relações e a indissociabilidade existente na dinâmica cotidiana dos povos tradicionais, na qual as dimensões física, biótica, cultural, econômica, de saúde e social estão diretamente conectadas, tendo como pano de fundo e elemento primordial a promoção do bem viver e a manutenção do território em condições sustentáveis e saudáveis.

De acordo com Svampa (2019), a conflitividade é um elemento inerente ao modelo sócio-político territorial neoextrativista, visto que é um modelo que para consolidar-se, traça disputas e se impõe sobre o espaço. Nessas disputas, sempre de caráter assimétrico, os sujeitos sociais atingidos pelo megaempreendimento traçam suas articulações, buscando resistir ou, ao menos, reduzir os danos causados pela territorialização desse modelo de desenvolvimento e seu conjunto de implicações.

A autora aponta que, diante da necessidade de rápida articulação contra a multiplicidade de atores e a complexidade dos projetos que recaem como ameaças reais sobre os territórios, os conflitos se justificam na maioria das vezes pela resistência promovida no âmbito do local. Dessa forma, a autora reconhece que o acúmulo e o processo de sofisticação das formas de dominação levaram também a um acúmulo de experiências contra esse processo, *encaminhando uma construção diferente, própria dos movimentos de resistência dos países latino-americanos que se veem pressionados por esse modelo de desenvolvimento sócio-político territorial*, de forma que se vem delineando uma linguagem comum à estes enfrentamentos e resistências, ligados a defesa da terra e do território, da biodiversidade e do meio ambiente. A partir dessa análise a autora propõe seu conceito de conflitos socioambientais, entendido como:

Aquellos ligados al acceso y control de los bienes naturales y el territorio, que suponen por parte las fronteras del neoextractivismo en América latina de los actores enfrentados intereses y valores divergentes en torno de los mismos, en un contexto de gran asimetría de poder. Dichos conflictos expresan diferentes concepciones sobre el territorio, la naturaleza y el ambiente. En ciertos casos, en la medida en que los múltiples megaproyectos tienden a reconfigurar el territorio en su globalidad, los conflictos terminan por establecer una disputa acerca de lo que se entiende por desarrollo (Svampa, 2019, p. 32).

A partir da conceituação exposta em Svampa (2019), seguimos nossa construção teórico-conceitual criando nexos aglutinadores entre noções que vêm se complementando nos diferentes conceitos enfocados até aqui: produção do espaço, neoextrativismo e conflitos socioambientais. Nota-se que conforme nos aproximamos da abordagem dos conflitos socioambientais e passamos para uma escala mais próxima ao local, as relações assimétricas de poder e as reivindicações oriundas dos movimentos sociais nos encaminham a refletir sobre a pertinência da ideia de território e, simultaneamente, sobre a disputa de usos e sentidos que também permeiam o conceito. Estamos de acordo com Svampa (2019) quando coloca que embora haja um reconhecimento no campo das ciências latinoamericanas sobre o conceito de território, o mesmo está diante de uma disputa epistemológica, visto que é uma narrativa empregada não só pelos movimentos sociais e populações tradicionais e do campo, como também por corporações, empresários, elaboradores de políticas públicas e do poder político de maneira geral em diversas escalas.

Diversos autores brasileiros têm contribuído expressivamente para a reflexão sobre o conceito de território e territorialidade, como Haesbaert (2021)(2011), Mançano (2008), Porto-Gonçalves (2001) entre outros, dando ênfase as particularidades e possibilidades de reflexão a partir deste amplo conceito. Svampa (2019, p 39) afirma que “en términos generales, tanto en los movimientos urbanos como rurales, *el territorio aparece como un espacio de resistencia y también, progresivamente, como un lugar de resignificación y creación de nuevas relaciones sociales*”.

Por reconhecer esse apontamento e identificá-lo na prática reflexiva, vivida e reivindicativa nos territórios estudados, para abordar os conflitos socioambientais fruto da reprodução capitalista do espaço em sua fase neoliberal através do extrativismo como modelo de exploração e desenvolvimento no sul fluminense, utilizamos o conceito de território como proposto por Haesbaert (2021), que ao abordar o contexto das comunidades tradicionais - onde estão incluídos seringueiros, caiçaras, indígenas, quilombolas, pescadores artesanais etc.

- destaca as especificidades quanto ao território, que segundo ele, se torna, em primeiro lugar, *“território de vida para grupos cuja existência (...) se deve a essa relação indissociável com seus espaços de vivência cotidiana, rompendo, à sua maneira, com a visão dicotômica entre matéria e espírito, natureza e sociedade”* (2021, p 204 e 205).

A abordagem teórico-conceitual apresentada reflete a realidade do plano do vivido aqui tratado, dando ênfase a distintas relações entre sociedade e natureza, reconhecendo os saberes dos povos tradicionais, suas relações de pertencimento com a terra e suas reivindicações relacionadas ao processo de licenciamento e exploração da cadeia de petróleo e gás. Acionamos a concepção de Haesbaert (2021), entendendo, portanto, território no contexto latino-americano como:

(...)um eixo na questão da defesa da própria vida, da existência ou de *uma ontologia terrena/territorial, vinculada à herança de um modelo capitalista extrativista moderno-colonial de devastação e genocídio que, até hoje, coloca em xeque a existência de grupos subalternos, habitantes de periferias urbanas (especialmente descendentes de negros e indígenas) e, de modo culturalmente mais amplo, os povos originários em seus espaços de vida* (Haesbaert, 2021, p. 162).

Compreende-se, portanto, como chama atenção Haesbaert (2021, p 204) a *dimensão do território como “um ‘território-mundo’, não só pela especificidade de cada grupo cultural, mas também em uma leitura costumeira de sua interação com a natureza, forjando (...) ao lado da especificidade cultural, um “fazer tecno-econômi-*

co' *próprio*". Nesse sentido, conforme apontam Vancley et al. (2015), por causa de seus laços especiais com a terra, os povos tradicionais são tipicamente muito vulneráveis a atividades que impactam as terras e recursos naturais dos quais dependem e/ou aos quais estão culturalmente ligados. Podendo esses Povos e Comunidades Tradicionais serem considerados os mais diretamente impactados pelo megaempreendimento do pré-sal, a ampliação de suas formas de participação no processo de licenciamento traz reais condições de expansão da capacidade de mitigação dos impactos em curso. A longo prazo, defendemos a participação comunitária nas estruturas de tomada de decisão, para muito além das condicionantes, que são iniciadas quando as decisões estruturais mais importantes sobre os megaempreendimentos já foram realizadas.

Nesse contexto, surgem diversas mobilizações buscando diminuir a assimetria de poderes sobre a tomada de decisões sobre o território. Como afirma Svampa (2019, p 32) "*con los años, y al calor de las nuevas modalidades de expansión de la frontera del capital, los conflictos también se fueron multiplicando, al tiempo que las resistencias sociales se hicieron más activas y organizadas*". Nesse sentido, adentramos o terreno das resistências, tendo como narrativa o acúmulo das proposições presentes nos conceitos trabalhados até aqui e o sentido de diálogo e complementaridade que carregam para a construção de nosso pensamento. Seguindo de acordo com a construção feita em Svampa (2019), adentrando os modelos de resistência que caracterizam a resposta das populações atingidas diante das tensões territoriais, a autora reconhece inicialmente 4 modalidades de resistência: a indígena-campesina comunitária, a populista-movimentista ou nacional-popular, a classista tradicional e a narrativa autonomista.

Ela afirma que a "*La matriz campesino-indígena se inserta en el marco de la memoria larga de los pueblos indígenas, y se funda sobre la idea de resistencia ancestral, derechos colectivos y poder comunal*" (Svampa, 2019, p 42), adicionando ainda, que essa matriz se conecta com a crise do marxismo e o surgimento do multiculturalismo como perspectiva de construção identitária (fluída, aberta, não essencialista). Sobre a resistência populista-movimentista, a autora coloca que essa se associa às políticas populistas

dos anos 1930-1950, se sustentando através do tripé: afirmação da nação - estado redistributivo e conciliador - lideranças carismáticas e organização das massas. Ela ressalta a captura e “estatização” dos movimentos sociais como característica desse modelo de resistência. No que diz respeito à classista tradicional, esta é ligada ao antagonismo de classes e a construção do socialismo, tendo uma série de vertentes e expressões na América Latina. A autora afirma que essa concepção historicamente conspirou contra a compreensão da diversidade e da heterogeneidade social existente nas sociedades periféricas. A resistência de caráter autonomista, que tem influência do pensamento anarquista, teria como elementos centrais a afirmação da autonomia, a horizontalidade e a democracia por consenso, se construindo enquanto uma construção identitária, ligada a produção do sujeito, recebendo influência das experiências de resistência indígena, popular e classista. Essa narrativa entra em embate com os governos de esquerda, cobrando a oposição contra a expansão do neoextrativismo como modelo sócio-político territorial de exploração. Segundo a autora:

La narrativa autonómica ha dado lugar a nuevos modelos de militancia, difundidos tanto en los países del centro como en la periferia, cuya modalidad de construcción organizativa son los grupos de afinidad a través de colectivos. Su expansión, tanto en el amplio campo del activismo ambiental y cultural como el de la comunicación alternativa, los feminismos populares, la lucha antipatriarcal, la intervención artística y la educación popular, constituye una de las características más emblemáticas de las nuevas movilizaciones sociales asociadas al cambio de época (Svampa, 2019, p. 44).

A autora segue em sua reflexão, indicando que com o tempo e a acentuação dos conflitos ligados à pressão sobre os recursos territoriais e aos modos de vida tradicionais, as dinâmicas das lutas e organizações sociais foram se encaminhando para a promoção de uma linguagem comum, *centrada sobre a valorização do território e da territorialidade*. A autora indica esse processo como um giro ecoterritorial, caracterizado pela criação de uma diálogo inovador entre a matriz de resistência comunitária e a matriz de resistência

autonomista, que tem gerado **novos formatos de articulação social e delineando novas possibilidades de resistência, criação de espaços e formas de intervenção, a partir da interação entre diferentes atores.** Nesse sentido, a autora coloca que:

(...) lo más novedoso es la articulación entre actores diferentes, lo cual promueve un diálogo de saberes y disciplinas, caracterizado por la valorización de los saberes locales como también por la elaboración de un saber experto independiente de los discursos dominantes. (...) a partir de esta articulación las diferentes organizaciones y movimientos elaboran diagnósticos comunes, expanden la plataforma discursiva, que excede la problemática local y nacional, así como diversifican las estrategias de lucha combinando la movilización de base y la articulación de redes sociales con la generación y aplicación de diferentes instrumentos técnicos y legales (amparos colectivos, nuevas ordenanzas, demanda de consulta pública y leyes de protección del ambiente y de los derechos de los pueblos originarios) (Svampa, 2019, p. 47).

Dialogando com o que foi expresso em Svampa (2019), buscando compreender o OTSS como uma articulação social fruto da convergência entre o modelo de resistência indígena campesina comunitária com a autonomista, resultando num modelo particular de construção coletiva, baseada no diálogo de saberes, na valorização dos saberes locais, promovendo a diversificação das estratégias de luta combinando a mobilização de base com a articulação em redes. E, nesse processo, articulando, gerando, aplicando e se apropriando de diferentes instrumentos técnicos e legais. *Dentre a apropriação de instrumentos técnicos e legais como uma nova estratégia de resistência e articulação, estaria a conquista da execução do Projeto Redes, que, justamente devido à trajetória e ao formato específico do OTSS, possibilitam a ampliação da conquista dos objetivos do projeto e uma maior participação no processo de contestação e intervenção aos megaempreendimentos que, numa lógica de cima para baixo, atingem permanentemente os territórios e neles, os modos de vida tradicionais.*

Costurando o cenário de transformação das resistências diante do modelo de exploração neoextrativista, Haesbaert, na linha de reflexão de Svampa (2019) afirma que (2021, p 22):

Outro elemento a ser considerado na nossa valorização do espaço vem da ação hegemônica predatória, brutalmente dirigida à extração de nossos recursos naturais, “espaciais”. Os processos de exploração indiscriminada dos chamados recursos naturais (incluindo os solos agricultáveis) tiveram reiteradamente um papel decisivo diante da função delegada a nosso continente na divisão internacional do trabalho. (...) Repetem-se assim os “ciclos” (termo problemático) de predação e expropriação. A aceleração dessa dinâmica econômica extrativista voltada para as exportações, capitaneada, nas últimas décadas, pelo espantoso crescimento econômico chinês com o famoso “ciclo das commodities”, levou à identificação de um padrão de acumulação por espoliação (Harvey, 2003) com características próprias, denominado neoextrativismo (Gudynas, 2009; Svampa, 2019a). Foi frente a essa crescente onda de megaprojetos de mineração (incluindo o avanço na extração de combustíveis fósseis), da expansão da chamada fronteira agrícola à custa de um brutal desmatamento e usurpação de recursos hídricos (incluindo a construção de mega-hidrelétricas) que os grupos mais afetados, especialmente povos originários indígenas, afrodescendentes e camponeses, organizaram-se e rebelaram-se na defesa não apenas da terra como fonte elementar de sobrevivência, mas do território como base indispensável para sua existência econômica e cultural (Haesbaert, 2021, p. 22).

Considerações finais

O presente trabalho aqui proposto faz parte das reflexões iniciais dos estudos para a formulação da tese de doutorado da autora, que, imersa em toda essa rica empiria, vem buscando avançar nas reflexões sobre as limitações e as potencialidades da captura de condicionantes ambientais e sua execução por instituições territorializadas, que não se relacionam com o licenciamento como sua razão de ser e que possuem como atores principais técnicos e comunitários do território, que se debruçam historicamente na defesa do mesmo em suas diversas vertentes: como a defesa da educação diferenciada, a luta contra a especulação imobiliária e a grilagem de terras, o desenvolvimento de um turismo de base comunitária, a promoção da agroecologia, a luta contra a criminal-

ização das práticas tradicionais e pela ampliação dos direitos dos Povos e Comunidades Tradicionais do território.

Ainda que o licenciamento ambiental, assim como suas condicionantes, tenham diversas limitações, próprias de sua natureza enquanto um instrumento que legitima e abre espaço para a territorialização dos grandes empreendimentos, o que venho percebendo ao longo desses quase 2 anos de trabalho junto ao Projeto Redes vem demonstrando que as condicionantes ambientais possuem de fato grandes potencialidades de articulação comunitária e fortalecimento político quando são executadas por uma instituição e um conjunto de atores que tem sua trajetória de atuação vinculada ao território.

Nessa complexa contradição, de inserção e participação ativa no licenciamento enquanto simultaneamente se reconhece suas limitações, seu aparelhamento e se luta por sua melhoria, os povos e comunidades tradicionais vêm desenhando suas novas estratégias de resistência territorial. Diante do refinamento das estruturas de dominação e da intensificação da destruição dos territórios, é necessário diversificar as formas de luta e nesse contexto, todos os espaços devem ser disputados, ocupados e transformados.

Referências bibliográficas

- ACOSTA, Alberto. 2012. "Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición". Ecoportal.
- BRASIL. Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007. Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais.
- BRASIL. Decreto nº5051, de 19 de abril de 2004. Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho sobre Povos Índigenas e Tribais
- CARLOS, Ana Fani A. *A Condição Espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTRO, Nils. *As esquerdas latino-americanas em tempo de criar*. Editora Fundação Perseu Abramo, 2012
- CUSICANQUI, Silvia Rivera. *Un mundo ch'ixi es posible: ensayos desde un presente en crisis*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2018.
- DA SILVA, Natalia Raposo. *Caracterização das Relações Socioeconômicas da Cadeia Produtiva da Pesca em Macaé - RJ: Transformações e Impactos Associados À Economia Do Petróleo*.

Dissertação de Mestrado. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia. Macaé, 2013.

GALLO, Edmundo e NASCIMENTO, Vagner de (Org). **O território pulsa: territórios sustentáveis e saudáveis da Bocaina: soluções para a promoção da saúde e do desenvolvimento sustentável territorializados**. Paraty, RJ. Fiocruz. 2019

GALLO, Sílvio. **Filosofia: experiência do pensamento**: volume único. – 1. ed. – São Paulo: Scipione, 2013.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2014.

_____. **Território e descolonialidade: sobre o giro (multi) territorial/de(s)colonial na América Latina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO ; Niterói : Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFF, 2021.

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2003.

IBAMA. Parecer técnico do Ibama nº166/2023 sobre o Etapa 4. <https://comunicaciadesantos.petrobras.com.br/empreendimentos/etapa-4>

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 2º ed. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1976.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev.2006

_____. **Lógica formal lógica dialética**. Rio de Janeiro. Editora Civilização brasileira. 1991.

MACHADO ARÁOZ, Horacio. 2013. “**Crisis ecológica, conflictos socioambientales y orden neocolonial. Las paradojas de Nuestra América en las fronteras del extractivismo**”. Revista Brasileira de Estudos Latino-Americanos 3, núm. 1: 118-155. <http://rebela.edugraf.ufsc.br/index.php/pc/article/view/137>.

MALHEIRO, B. PORTO-GONÇALVES, C. W., MICHELOTTI, F. **Horizontes amazônicos: para repensar o Brasil e o mundo**.1.ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo; Expressão Popular, 2021. 302 p.

MANÇANO, Bernardo. “**Sobre la tipología de los territorios**”. 2008. <http://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/bernardo-tipologia-de-territorios-espanol.pdf>

Marinho, Raíssa de Souza. **A produção capitalista do espaço, os conflitos dela resultantes e as resistências a ela manifestadas: refletindo sobre as experiências vividas pelos habitantes da Praia do Sono**. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2023. 260p.

MASSEY, Doreen. **Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações**. Geographia, Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF, no 12, ano 6, p. 7-23, 2004.

_____. **Pelo Espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2005.

MURUÁ, G. F. F. **Causos do (Sub) Desenvolvimento**: A Instalação Do Présal No Litoral Norte Paulista E A Resistência Dos Povos

TRADICIONAIS. Tese de doutorado. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. 2020.

PETROBRAS. **Estudo de Impacto Ambiental da Etapa 4 do Pré-Sal na Bacia de Santos**. Disponível em: [http://licenciamento.ibama.gov.br/Petroleo/Producao/Producao-Bacia%20de%20Santos%20-%20Polo Pre-Sal-Etapa-4 Petrobras/](http://licenciamento.ibama.gov.br/Petroleo/Producao/Producao-Bacia%20de%20Santos%20-%20Polo%20Pre-Sal-Etapa-4%20Petrobras/)

PORTO, C. 2001. **Geografías, Movimientos Sociales. Nuevas Territorialidades y Sustentabilidad**. México: Siglo XXI.

PINHEIRO, A.B.; Da Silva, A. L. C. **Análise da sensibilidade ambiental do litoral de Paraty (Estado do Rio Janerio, Brasil) a potenciais derramamentos de óleo**. Revista Geográfica de América Central, vol. 1, núm. 66, pp. 133-164, 2021

SOUSA SANTOS, B. **Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes**. Novos estudos. CEBRAP (79). Nov 2007

SVAMPA, Maristella. **As fronteiras do neoextrativismo na América Latina. Conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências**. São Paulo: Editora Elefante, 2019 VANCLAY, F.; ESTEVES, A. M., AUCAMP, I., & FRANKS, D. **Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects**. Fargo ND: International Association for Impact Assessment., 2015.

WALSH, C. **Interculturalidad crítica y (de)colonialidad: ensayos desde Abya Yala**. Quito: Abya Yala – Instituto Científico de Culturas Indígenas, 2012. 234 p.

O que é o capitalismo *stakeholder* da ESG? Reflexões a partir dos estudos de ecologia política e da conformação de uma zona de sacrifício

Thiago Roniere Rebouças Tavares¹

Introdução

Não é novidade que o setor corporativo tem investido na elaboração de diferentes ações estratégicas direcionadas a incidir sobre uma gama conflitos sociais do qual ela mesmo é uma das promotoras. No geral, as situações conflitivas são consequências dos impactos negativos causados por tais corporações nos diferentes territórios que empreendem suas instalações. Para atuar, englobando as distintas dimensões destes impactos, elaborou-se a ESG, acrônimo para *Environmental, Social and Governance*. Significando a articulação entre o que seriam os aspectos *ambiental, social e a governança*, esta sigla tem tomado conta de todo mundo corporativo, governamental e de parte do terceiro setor, enquanto política de responsabilidade das empresas preocupadas com a (sua) *sustentabilidade*. Em grande medida, o que diferencia a ESG de outras propostas incorporadas pelo mundo empresarial – como é/foi o caso do “desenvolvimento sustentável” – é que esta proposição se apresenta ligada diretamente ao setor financeiro.

Sob o arcabouço da Ecologia Política, após esta introdução, este trabalho analisa em sua segunda parte, o percurso histórico de efetivação da ESG, de onde vem, desde suas primeiras publicações, e como a mesma aterrissa no Brasil, contemporaneamente. Para isso, identificaremos algumas de suas publicações, autores, as relações com os fundos de investimento, entre outros aspectos

¹ Professor do Departamento de Geografia Humana da UERJ (Campus Maracanã) e Pós-doutorando Júnior do convênio CNPq-FAPERJ na UFRJ. thiagoroniere@gmail.com - [0000-0002-1167-6204](https://orcid.org/0000-0002-1167-6204)

fundamentais para sua apreciação crítica. Este conteúdo encontra-se dividido em duas seções.

A partir reflexão crítica sobre a ESG, enquanto estratégia política de agentes corporativos-financeiros, analisaremos na terceira parte deste trabalho, algumas das práticas sob seu escopo, em um caso específico. O estudo examina alguns dos projetos aplicados pela maior siderúrgica da América Latina, a *Ternium Brasil*, instalada no bairro de Santa Cruz, às margens da Baía de Sepetiba, no extremo oeste da cidade do Rio de Janeiro-RJ. Examinaremos como estes projetos encontram-se albergados sob a estratégia da ESG. Esta proposta analítica estará associada a investigação dos diferentes efeitos nocivos que este mesmo empreendimento tem causado no ambiente deste bairro pertencente a periferia carioca, conformando o que a literatura tem denominado de *zonas de sacrifício*. A quarta parte deste trabalho será composta pelas nossas considerações finais.

Metodologicamente, seguimos um itinerário comprometido com o levantamento e conexão entre dados quantitativos e qualitativos para nosso estudo. Assim, buscaremos concatenar informações colhidas em trabalhos de campo, a partir de *entrevistas formais semiabertas* e através da prática da *observação participante* (Kidder, 1987). Estas ferramentas nos forneceram dados que contribuíram não somente para entender os diferentes impactos causados pela siderúrgica em tela, e como a mesma conforma uma zona de sacrifício, mas também quais são suas práticas de arrefecimento dos efeitos negativos promovidas no ambiente, através de suas ações sob a proposta estratégica da ESG. Ainda mais, esta metodologia contribuiu para relacionar os dados secundários produzidos por diferentes instituições, como da própria empresa, presentes em diferentes documentos, investigados por nós. Todas estas informações foram submetidas ao escrutínio crítico de autores identificados com as perspectivas da *Ecologia Política*, aplicados na forma de aportes teóricos.

Ecologia Política e Ecopolítica da “sustentabilidade”: referenciais teóricos-políticos e seus cenários

Em 2021 é publicado no Brasil o documento assinado pela *Rede Brasil do Pacto Global* chamado *A Evolução da ESG no Brasil*. Entre outras afirmações, este documento aponta que a nova sigla, a ESG, “nada mais é do que a visão do mercado de capitais sobre a sustentabilidade” (Rede Brasil do Pacto Global et al. 2021, p. 3). A atenção dada pelo mundo empresarial a temática ambiental não surge com a ESG, mas, como informado no documento acima, a relação direta com o mercado de capitais, agora, desenvolve-se e assume relevo, diferente de momentos passados. O hiato temporal de desenvolvimento desta perspectiva pode ser apontado entre 2004, quando é mencionada pela primeira vez em uma publicação, passando pela crise financeira de 2008 e pelo envolvimento da maior gestora de fundos do mundo em 2018, a *BlackRock*, até se consolidar durante a pandemia de Covid-19, em 2020. Para compreender como o setor corporativo vem aderindo as dimensões ambientais, sociais e de governança que integram a ESG, vale resgatar, brevemente, parte do percurso histórico do envolvimento deste setor com a temática ambiental e como esta contrastou com a literatura emergente que integrava a Ecologia Política.

Para muitos autores (Porto-Gonçalves; Leff, 2015, Souza, 2019; Leff, 2021; Dupay, 1979) as décadas de 1960 e 1970 são os períodos de inflexão do debate ambiental no cenário internacional. Diferentes reflexões sobre o *ambiente* são incorporadas nas discussões que vão desde atores críticos ao modelo industrial vigente, como são os casos de ativistas, acadêmicos e movimentos sociais, até aquelas leituras voltadas para adaptação do modelo de produção às demandas ambientais que, grosso modo, são manifestadas por governos, agências do terceiro setor, corporações, entre outras. Enquanto o primeiro “grupo” arrogou denúncias ao modelo civilizatório hegemônico, contribuindo para constituir o que será chamado de Ecologia Política, o segundo “grupo” trilhou na elaboração de estratégias ecopolíticas que vão desde a proposta de “desenvolvimento sustentável” até a sua mais recente concepção, a ESG.

Embora possamos considerar a existência de outras visões estratégicas, ideológicas e leituras de cenários distintas e internas a estas duas perspectivas, sem tantos pormenores, estes são os dois caminhos que mais contrastam. Não à toa, o próprio léxico elaborado pelos mesmos, acompanham suas observações, exames, denominações e previsões sobre os fenômenos da realidade, a partir da ótica ambiental. Tocante a Ecologia Política, pode-se citar elaborações teórico-empíricas como colapso/crise/emergência ambiental, soberania energética, justiça ambiental, racismo ambiental, justiça climática, mudanças ambientais, zonas de sacrifício (que será trabalhada na próxima seção do texto), etc. Estas e outras são perspectivas emancipatórias que assumem um caráter de denúncia, assim como representam práticas que vão de encontro ao modelo civilizatório hegemônico, baseado na reprodução ampliada do capital e sua acumulação.

Leff (2021) ao indicar que a Ecologia Política “(..) se refere às relações de poder nas interações humano-ambientais, nas estruturas hierárquicas e de classe dos processos de produção e da apropriação social da natureza (...)” (p. 327), indica que os precursores deste campo podem ser identificados desde o materialismo histórico-dialético de Marx, até o anarcocooperativismo do geógrafo russo Piotr Kropotkin, sobretudo por suas publicações voltados a combater o darwinismo social disseminado na época. Ainda segundo Leff (2021), pode-se localizar a intersecção de três campos do saber enquanto matrizes de onde surge a Ecologia Política. Estes são: a Geografia Humana, a Ecologia Cultural e a Etnobiologia.

Souza (2019) ao especificar as origens da Ecologia Política, chama atenção para outro geógrafo, o também anarquista, Élisée Reclus, que lidou diretamente e deixou contribuições para compreensão das relações entre sociedade e natureza, ainda no século 19. Assim como Piotr Kropotkin, Élisée Reclus, mesmo deixando suas marcas políticas e críticas ao modelo civilizatório, era um cientista – e ativista – de outro momento histórico, e o horizonte científico, econômico, político e social, eram bem distintos da contemporaneidade, quando o termo Ecologia Política, tem maior difusão. Esta contemporaneidade são os anos 1960 e 1970, em que autores como Eric Wolf, André Gorz, Hans Magnus Enzensberger e

Murray Bookchin publicam obras seminais do ponto de vista analítico sobre os conflitos sociais e crise ambiental.

Conforme Souza (2019), a Ecologia Política ocupa-se com a capacidade potencial para tratar de todos os

processos de transformação material da natureza e produção de discursos sobre ela e seus usos, procurando realçar as relações de poder subjacentes a esses processos (agentes, interesses, classes e grupos sociais, conflitos etc.), em marcos histórico-geográfico-culturais, concretos e específicos (p. 98).

Ainda mais, o autor infere que estas questões são delicadas e que exigem esforços reflexivos sobre “o que é a “natureza”, ou sobre quais seriam as fronteiras (e que tipo de fronteiras) entre o “natural e o “social”, em cada momento e em cada circunstância (...) (Souza, 2019, p. 98)”².

Não divergindo das interpretações de Souza (2019), Porto-Gonçalves et al (2015), coloca sob o prisma latino-americano e dos movimentos sociais, como a Ecologia Política tem sido configurada para efetivação das estratégias radicais de empreendimentos sustentáveis baseados nas sociedades sob seus potenciais ecológicos e culturais. Segundo estes autores, a construção da Ecologia Política é atravessada pelo debate territorial presente na América Latina, sendo uma “(...) luta por uma racionalidade social alternativa através da apropriação social de seus recursos naturais, patrimônios e a reinvenção de seus territórios (Porto-Gonçalves et al., 2015, p. 86)”³.

Os aspectos apresentados pelos autores citados anteriormente, manifestam a necessidade de desvelamento de fenômenos em que as relações entre a sociedade e natureza, demandam o acionamento de categorias analíticas que, infelizmente, encontram-se separadas pela dicotomia científica, ciências da sociedade e ciências da natureza. Walker (2011) toca nesta questão quando nos informa que a Ecologia Política não nasceu pronta, bem pelo contrá-

2 Destaques em itálico do próprio autor.

3 No original: “It is a struggle for an alternative social rationality through the social appropriation of their natural patrimony and the reinvention of their territories” (Porto-Gonçalves et al., 2015, p. 86).

rio. A existência de uma tensão interna faz parte de sua trajetória, e as diferenças entre cientistas de distintos campos foi reclamada, em um momento, pela diminuição da atenção dos cientistas sociais às implicações do ambiente biofísico, em outro instante, o inverso disso⁴. Por outro lado, Walker (2011) também nos apresenta diferentes exemplos de articulação de conhecimentos ecológicos/biofísicos com reflexões diretamente sociais. Um exemplo interessante citado pelo autor em tela, é a contribuição investigativa de Stephen Bunker (1984) que associa a leitura da teoria de dependência e do sistema-mundo à teoria dos sistemas ecológicos.

Esta perspectiva, coloca a Ecologia Política e, especificamente, a Geografia, enquanto campos possíveis para que suas investigações construam novos objetos, através da articulação de áreas sobre fenômenos “ambientais. Este caráter *híbrido* dos objetos (Souza, 2016; Tavares, 2022), pode ser destacado quando observamos a criação de categorias analíticas, já citadas, como justiça ambiental, racismo ambiental, zonas de sacrifício, entre outras. Categorias que guardam, e manifestam, uma leitura crítica, desde a Ecologia Política, sobre a realidade e as formas como o ambiente pode ser um espaço de contestação no fazer científico e político.

De forma resumida, podemos também sistematizar a forma como a questão ambiental foi tratada por corporações, governos e acadêmicos ligados ao modelo de desenvolvimento econômico predominante, através do percurso de suas interpretações e estratégias. A incorporação da questão ambiental para estes setores, que pode ser caracterizada como parte do processo de “ambientalização do Estado” (Acselrad, 2010; Lopes, 2006), entre outros momentos, tem o ano de 1972 como um marco histórico. Neste ano, não somente ocorre a *Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano*, mais conhecida enquanto *Conferência de Estocolmo*, como também é o ano de lançamento de uns dos documentos fortes para discussão do crescimento econômico e sua relação com questões ambientais, o relatório *Limites do Crescimento*. Elaborado pelo chamado *Clube de Roma*⁵, este documento propunha a compa-

4 Para mais, consultar Zimmerer et al. (2003) e mais referencias citadas por Walker (2011).

5 Grupo de empresários, políticos, e pensadores fundado por volta de 1968.

tibilidade entre o modo de produção e consumo associado ao que seria chamada de “proteção ambiental”.

Entre 1972 e a primeira década do século XXI, diversas conferências voltadas a discutir a questão ambiental, em termos mundiais, ocorreram em diferentes continentes. O protagonismo organizativo destes eventos esteve sob direção de agências ligadas as Nações Unidas. Não cabe aqui citar todas as conferências, suas declarações e relatórios, contudo, dois momentos não podem deixar de serem citados, o *Relatório Brundtland*, lançado em 1982, e a *Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento de 92*. A relevância do Relatório Brundtland – que no Brasil é também famoso pelo título *Nosso Futuro Comum* – deve-se, sobretudo, por ser considerado o marco de lançamento da proposta de “desenvolvimento sustentável” no cenário internacional. A discussão sobre a incorporação das *externalidades ambientais* produzidas por empreendimentos privados está diretamente associada ao processo de estímulo e aumento de valores financeiros da natureza. Fatores que potencializam e intensificam o controle do mercado sobre os bens naturais, sua precificação, seus usos “legais” ou não, entre outros processos valorativos para negociação, sob competência do setor empresarial.

Nesta esteira, o “desenvolvimento sustentável” ganha maior relevo na política institucional de governos e empresas nos anos posteriores. A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento de 92, conhecida também como ECO 92, é o momento de maior referência desta proposta. A partir deste momento, o mundo corporativo sofisticava a política de inserção de suas empresas nos debates ambientais. Não somente a *Responsabilidade Social Corporativa* (RSC) é lançada mão neste momento, como também ações publicizadas enquanto “sustentáveis”, mas em grande medida contestadas por diferentes atores, como é o caso do *greenwashing*. Estas, entre outras, são condutas acionadas pelo mundo corporativo em virtude dos sabidos efeitos nocivos que suas empresas promovem nos ambientes.

Este processo de incorporação de questões ecológicas por parte das empresas – que é também a manifestação da “ambientalização do Estado” – desenvolveu uma série de instrumentos usa-

dos para propagandear a sua atuação. Segundo Mathis et al. (2012), pode-se citar alguns dispositivos como Premiações, elaboração de relatórios e balanços e auditorias sociais e outros tipos de ações afirmativas. Segundo o autor, “(...) destaca-se a importância do *Balanco Social*, responsável pela publicação anual de um conjunto de informações sobre a empresa que englobam projetos, benefícios e ações sociais dirigidas aos chamados stakeholders” (Mathis et al., 2012, p. 136).

Muito concisamente, pudemos observar como a temática ambiental caminha para ser efetivada, não somente como uma preocupação necessária e urgente, mas, sobretudo, enquanto interesse que pode render dividendos econômicos e vantagens sociais. Isso se encontra alicerçado sobre o não reconhecimento de que a mercantilização e financeirização do capital sobre a natureza pode levar ao colapso ambiental. Ignorando este cenário e sua dimensão estrutural, uma nova visão surge e, muito rapidamente, toma o mundo corporativo na qualidade de estratégia para a ampliação dos lucros privados ao se correlacionar com as temáticas ecológicas, a ESG.

ESG: “Não é a evolução da sustentabilidade, mas a sustentabilidade em si”

O primeiro documento que marca o aparecimento do acrônimo ESG é a publicação realizada pelo Banco Mundial e pelo Pacto Global. Com o título *Who Cares Wins*, foi lançada em 2004 e passou despercebida por grande parte do mundo corporativo, pois, de início, apenas um grupo seletivo de instituições financeiras, foi convidado para sua apreciação. Assim, foram listadas as dimensões ambientais, sociais e de governança, como “boas práticas” a serem incentivadas no mundo corporativo.

Contudo, a adesão a esta proposta começa a receber maiores interessados, a partir da influência direta da maior gestora de fundos do mundo, a BlackRock, que administra o equivalente a 10 trilhões de dólares. Isso tudo, desde que seu diretor executivo geral, Larry Fink, anunciou que a “sustentabilidade” deveria guiar as escolhas de seu fundo para as companhias que aplicassem as “boas práticas” da ESG. O papel da sustentabilidade nesta estratégia foi impulsionada pelo protagonismo da BlackRock, sobretudo através

da liderança de Larry Fink. A sustentabilidade que o diretor geral se referia, não diz respeito somente a questão ambiental, mas a sustentabilidade das empresas, frente as demandas competitivas que se anunciavam.

O papel desempenhado por este fundo de investimento, através de seu diretor geral, foi melhor compreendido quando um ex-diretor executivo do setor de *Investimento Sustentável* da BlackRock, Tariq Fancy, expôs questões internas da companhia em uma sequência de textos, intitulados *O diário secreto de um investidor sustentável*⁶. Nestes artigos, muitos detalhes são apresentados, como, por exemplo, o primeiro memorando de Larry Fink. Assim, ele escreve que

A liderança de Larry no investimento sustentável foi consolidada em 2018, quando na sua carta anual aos CEO das maiores empresas do mundo, desta vez intitulada “Um Sentido de Propósito”, ele introduziu a ideia de que as empresas de sucesso precisavam de servir um propósito social. Como disse Andrew Ross Sorkin no *The New York Times*, Fink informou aos líderes empresariais que “as empresas precisavam de fazer mais do que obter lucros – elas também precisam de contribuir para a sociedade se quiserem receber o apoio da BlackRock (Fancy, 2021, p. 4).

As palavras de Fancy são importantes pois nos revelam alguns dos segredos íntimos de um poderoso agente do capital, e demonstra, na prática, como o setor financeiro encampa a ESG. Na atualidade, quando observamos diferentes empresas dos mais distintos setores, agências estatais, médias e grandes corporações, dificilmente estas não possuem uma política voltada para as práticas ESG. O que não quer dizer que as mesmas nunca tenham dado atenção para questões ambientais ou sociais. A diferença agora, com a menção realizada pela BlackRock, é que a atenção sobre estas questões assume um novo momento e demanda uma “nova” postura destes agentes.

Esta nova postura, ancorada pelos critérios da ESG, parte, agora, da maior relevância dada as opiniões dos chamados *stakehol-*

6 No original: “The Secret Diary of a ‘Sustainable Investor” (Fancy, 2021).

ders, no que diz respeito as questões ambientais, sociais e de governança. Traduzida livremente como *partes interessadas*, nos espaços de debate da administração empresarial, os stakeholders podem ser compreendidos enquanto organizações ou sujeitos que direta ou indiretamente podem sofrer com os rebatimentos de certa empresa (Freeman, 1984)⁷. O destaque dado pelo mundo empresarial aos stakeholders, não é novo.

Segundo Menezes et al. (2020), esta teoria tem crescido em diferentes ambientes, desde o acadêmico até o empresarial, e alcançado o patamar de ser

objeto de discussão no Fórum Econômico Mundial em 2020, em que foi articulada a necessidade de reformar o capitalismo em direção ao *stakeholder capitalism*, em substituição ao capitalismo que prioriza acionistas (Mascena & Stocker, 2020). Isso porque, desde a crise financeira global de 2008, há a demanda da sociedade por um capitalismo responsável, de modo que a Teoria de Stakeholders tem encontrado cada vez mais conexão com a prática organizacional (Freeman, Phillips & Sisodia, 2020 apud Menezes et al., 2020, p. 121).

As expressões “reformar o capitalismo”, “capitalismo responsável” são muito comuns na literatura da administração empresarial/acionista, tão comuns quanto a interpretação de que após a crise financeira de 2008, o setor financeiro precisaria preocupar-se em ser

7 Uma sistematização das distintas definições de stakeholders foi apresentada por Menezes et al. (2020). Segundo o autor: “Década de 1960: Ator sem o suporte do qual a organização não poderia existir (Stanford Research Institute, 1963 como citado em Freeman, 1984, p. 31). Década de 1980 Ator que pode afetar e ser afetado pelas atividades da organização (Freeman, 1984), seja mediante ações, comportamentos ou políticas, que tem interesse no problema e na sua solução (Mason & Mitroff, 1981), e pode reivindicar a atenção, os recursos ou os outputs da organização (Bryson, 1988). Década de 1990: Ator com o qual a organização se relaciona que reivindica ou dispõe de propriedade e direitos sobre as atividades da organização (Clarkson, 1995), cujo interesse é urgente e a quem importa dar satisfação (Carroll, 1991), tende a ter um tratamento diferenciado (Philips, 1997), e que possui interesse legítimo de participar da organização (Donaldson & Preston, 1995). Década de 2000: Ator que possui poder e influência (Bourne & Walker, 2005), pois usa o poder para influenciar o comportamento e o desempenho da organização (Gomes & Gomes, 2007). Esse ator cria e captura valor econômico em suas interações com a organização (Garcia-Castro & Aguilera, 2015)” (Menezes et al, 2020, p. 123). Como se pode ler, a literatura voltada a indicar o papel que as “partes interessadas possuem é vasta e disputada. Em nosso caso, utilizamos a de Freeman (1984), por julgarmos mais ampla, assim, mais adequada ao nosso estudo.

conduzido por práticas de investimento éticos, preocupados com as pessoas e de longo prazo, promovendo, conseqüentemente, a sustentabilidade empresarial (Rede Brasil do Pacto Global et al., 2021). É este o contexto em que o diretor da BlackRock, Larry Fink, lança seu memorando, potencializando a adesão das práticas ESG pelas empresas. Como consequência, as companhias que não estivessem implicadas com tais princípios, ficariam de fora das aplicações do maior fundo de investimento do mundo (Bethônico, 2021).

As informações deste cenário nos indicam que a adesão aos critérios da ESG por um crescente número de empresas, não se deve somente a uma pressão desempenhada pelos chamados stakeholders, ou pela tomada de consciência na defesa de causas (socio)ambientais que contagiam o setor privado. O constrangimento exercido pelo maior fundo de investimentos do mundo, decidindo como o setor corporativo deve se posicionar, parece ser um dos fatores determinantes para que as empresas introjetem os discursos “sustentáveis”, “sociais” e de “governança” em suas políticas produtivas, de relacionamentos e de gestão. Enquanto setor de forte influência, os fundos de pensão, aliados a outros agentes, como os bancos, fundos de aposentadoria, companhias de seguro, entre outros, compõem o capital financeiro, controlando o modelo de acumulação capitalista contemporâneo, de uma forma mais concentrada e centralizada, jamais vista em outro momento do capitalismo (Chesnais, 1996; 1998).

No caso brasileiro, diversos são os setores produtivos comprometidos com os critérios da ESG. O documento já citado – A Evolução da ESG no Brasil – é afirmativo em dizer que a “ESG não é uma evolução da sustentabilidade empresarial, mas sim a própria sustentabilidade empresarial (...)” (Rede Brasil do Pacto Global et al., 2021, p. 3). Embora não fosse tão exagerado refletir criticamente como conceitos, práticas e propostas ligadas a temática ambiental, são aplicadas ao mundo corporativo – como é o caso do substantivo “sustentabilidade” –, vale esclarecer que a palavra sustentabilidade é empregada não a temática ambiental, mas as condições de existência e manutenção de uma companhia no tempo. Estas condições de manutenção e existência, ou seja, sua “sustentabilidade”, partem do discurso de que os critérios da ESG guiariam tais condições.

Na prática, os ambientes para aplicação desta sustentabilidade, são as Bolsas de Valores. A *Bolsa do Brasil*, chamada de B3, opera com diferentes índices de sustentabilidade sobre as demandas da ESG, com objetivo de ranquear as empresas que seguem seus princípios. Neste caso, pode-se verificar como os índices de sustentabilidade das empresas acolhem também índices com temáticas ambientais, pois segundo a B3, a mesma tem como infraestrutura de mercado, “o papel de induzir as melhores práticas de sustentabilidade entre nossos stakeholders e oferecer produtos e serviços ESG, que apoiem nossos clientes nesta evolução (Bolsa do Brasil, 2024).

Neste contexto, os índices de sustentabilidade em que a B3 procede, são: *Índice de Carbono Eficiente (ICO2 B3)*, com o propósito de ser um instrumento indutor das discussões sobre mudança do clima no Brasil; *Índice GPTW B3 (IGPTW B3)*, com viés para empresas que trazem para o centro de debate a relação entre as pessoas e o desenvolvimento dos funcionários, gerando também um impacto positivo nos negócios; *Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE B3)*, que é o indicador do desempenho médio das cotações dos ativos de empresas selecionadas pelo seu reconhecido comprometimento com a sustentabilidade empresarial. Apoiando os investidores na tomada de decisão de investimento e induzindo as empresas a adotarem as melhores práticas de sustentabilidade, uma vez que as práticas ESG contribuem para a perenidade dos negócios e; *Índice de Diversidade (IDIVERSA B3)*, que é uma carteira teórica de ativos, elaborada de acordo com procedimentos e regras constantes do Manual de Definições e Procedimentos dos Índices da B3 (Bolsa do Brasil, 2024).

As emissões de títulos verdes, sociais ou sustentáveis estão disponíveis no ambiente de negociação da Bolsa do Brasil desde novembro de 2018. Desde então, até o encerramento de 2022, 183 instrumentos haviam sido emitidos – 121 debêntures, 42 certificados de recebíveis do agronegócio (CRAs), 16 certificados de recebíveis imobiliários (CRIs), quatro Cotas de Fundo Fechado (CFF) e três Notas Comerciais (NC) – totalizando um valor de emissão de aproximadamente R\$ 56,8 bilhões. A partir de 2022, a B3 implementou uma funcionalidade nas plataformas para a marcação ESG de alguns produtos de captação bancária, como CDB e Letra Financeira

(LF). Ao final do ano, foram registradas 99 LFs com descrição de título sustentável nas emissões, totalizando um volume financeiro de R\$ 3,74 bilhões (Bolsa do Brasil, 2022 apud Malatrasi, 2023).

Este cenário de emissões de títulos pela B3 é encampado com a participação crescente de companhias das mais diversas áreas, como a da moda, do agronegócio, a energética, entre outras. Como uma boa parte destes setores são internacionalizados, seus interesses caminham pela possibilidade de acessar investimentos, que nas palavras de Marta Pinheiro, diretora de ESG da XP Investimentos, ultrapassam mais R\$ 31 trilhões no mundo. No Brasil, segundo a Rede Brasil do Pacto Global et al. (2021), a circunstância que impulsionou o interesse das empresas brasileiras, foi a pandemia de Covid-19. No ano de 2020, foram captados 2,5 bilhões, promovendo uma maior disseminação da proposta, e, conseqüentemente, gerando uma corrida de ajuste das empresas aos critérios da ESG.

A conformação de uma zona de sacrifício na periferia carioca e o início das práticas ESG da Ternium Brasil

É bem sabido que as plantas siderúrgicas são causadoras de diversas transformações nos ambientes que se instalam. As alterações nos ambientes se dão, sobretudo, por conta dos diversos impactos nocivos ocorridos em suas cercanias, entre outros motivos, pelos diferentes rejeitos oriundos das matérias-primas que são transformadas, como o minério de ferro, insumo para fabricação do aço. Para nosso estudo, nos debruçamos sobre a Ternium Brasil⁸, usina siderúrgica localizada às margens da Baía de Sepetiba, no extremo oeste da cidade do Rio de Janeiro, no bairro de Santa Cruz. A mesma é a maior produtora de aço do subcontinente

8 Inicialmente sob direção da THYSSENKRUPP COMPANHIA SIDERÚRGICA DO ATLÂNTICO – CSA, também conhecida pelo nome fantasia TKCSA, seu projeto de implantação se inicia em 2005, e sua operação em 2010. O anúncio de sua instalação foi acompanhado de muita expectativa, pois foi considerado o maior investimento privado no Brasil das últimas décadas. Recebeu aplicações financeiras da ordem de US\$ 8,2 bilhões. Inicialmente era formada pela companhia alemã ThyssenKrupp Steel, detentora de 73% das ações, e pela Vale, que a partir de 2009 ampliou sua participação para quase 27% do projeto, a TKCSA atuou como uma joint venture, com plano de se transformar na maior siderúrgica da América Latina. No ano de 2017, é vendida para o grupo italo-argentino, Ternium.

americano, produzindo o equivalente a cinco milhões de toneladas por ano e possui a maior planta siderúrgica da América Latina (Ternium, 2021).

Assim como outras companhias do setor, sua operação promove distintos efeitos nocivos que vão desde a diminuição da biodiversidade em sua proximidade, a contaminação do ar, das águas e dos solos, a apropriação massiva de recursos, conflitos com moradores, etc. Dentre estes, a usina é contestada por diferentes agentes, como pescadores que tem alertando sobre a contaminação da Baía de Sepetiba, ocasionado pelo lançamento de efluentes em suas águas, e diminuição dos peixes no *Canal do São Francisco* – trecho do *Rio Guandu* que deságua na Baía de Sepetiba –, pesquisadores que tem produzido diferentes estudos sobre os impactos da siderúrgica sobre o bairro, e, sobretudo, os moradores dos conjuntos, favelas e loteamentos circunscritos a empresa, que tem denunciado o fenômeno chamado de “chuva de prata”.

O nome popular dado pelos moradores, “chuva de prata”, pode ser compreendido como um fenômeno ocasionado pela aerodispersão de efluentes danosos à saúde, decorrentes da cristalização do ferro gusa quando inadequadamente armazenado ao ar livre e/ou poços de basculamento, sem a atenção e controle devido pela empresa. Em virtude do reflexo da luz, é possível visualizar a fuligem tóxica num tom prateado. A dispersão destas partículas de brilho metálico alcança vários conjuntos habitacionais do bairro de Santa Cruz, até aterrissarem sobre as pessoas, seus lares, quintais, escolas, ruas, postos de saúde, matas, rios e etc., como se fosse uma chuva, porém, de pó (Tavares, 2022).

Desde o início produtivo da usina siderúrgica, a “chuva de prata” ocorreu por três vezes. Contudo, outras pesquisas tem atestado que a piora da qualidade do ar no bairro está relacionado diretamente a contaminação atmosférica, o que promoveria também um piora na saúde dos moradores (Fiocruz, 2014). Esta situação vivenciada pelos moradores de Santa Cruz, pode ser denominada de *Sofrimento Ambiental*. Segundo Auyero et al. (2009), este sofrimento passa pelo entendimento que certos grupos ou indivíduos, têm sua saúde física e/ou psíquica abalada a ponto de padecerem – as

vezes, lentamente – por conta da contaminação causada em diversos meios por agentes concretos.

Entre as categorias analíticas presentes na Ecologia Política, a situação de sofrimento ambiental é uma das que contribui para conformar as áreas denominadas enquanto *zonas de sacrifício*. Estas áreas são estabelecidas pela constituição de um quadro em que as desigualdades sócio-espaciais albergam, também, fenômenos nocivos em seus ambientes. Ou seja, existe uma sobreposição de processos e dinâmicas de uma, que não anulam a existência da outra, ao contrário, são acentuadas. Nas zonas de sacrifício, a contaminação do ar, das águas e dos solos, é fruto do tratamento descartável do qual o ambiente é concebido – também através da exploração desenfreado de seus bens naturais – bem como, igualmente, é a conduta da descartabilidade das vidas humanas que habitam nestes locais.

Estas zonas são em boa parte instauradas pela escolha locacional que diferentes tipos de empreendimentos, sabidamente poluidores, optam na hora de se estabelecerem. Entre outros motivos, para desviar a atenção de seus impactos e arrefecerem conflitos latentes e manifestos, estes empreendimentos efetivam políticas voltadas a convencer a população diretamente afetada – assim como ativistas ambientalistas, acadêmicas, governos – sobre os benefícios da empresa. Estas políticas vão deste o discurso da geração de empregos, do desenvolvimento, até programas sociais e propagandas com caráter ecológico.

Especificamente, no caso da Ternium, a mesma vem atuando em diversas destas frentes desde seu início operativo. Contudo, os critérios da ESG são assumidos pela empresa somente em 2020. Estes assumem maior destaque por englobarem problemáticas que potencialmente podem se transformar em fontes de descrédito da empresa.

No ano de 2021, a FIRJAN, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, para incentivar o debate sobre a ESG, promoveu uma discussão sob o título: *ESG como fator de competitividade e gestão de risco na indústria*. Na ocasião, o VP Legal & Institucional da Ternium, Pedro Teixeira, afirma que a ESG hoje é o maior fator de competitividade entre as empresas, e “Quem não tiver sintoni-

zado nesse movimento, vai ser cancelado. (...) Temos a convicção que *estamos antenados*, e estamos *tentando* liderar, do ponto de vista tecnológico, aquelas mudanças que são importantes para o setor siderúrgico” (Teixeira, 2021).

O entendimento do executivo é corroborado pelo CEO da empresa, Máximo Vedoya, através da informação sobre projetos que contemplariam os critérios da ESG, enquanto critério de competição frente a uma agenda ambiental que se efetiva. O CEO, ao palestrar para um grupo de investidores e analistas internacionais, anuncia que no ano de 2021 a Ternium destinará mais de 500 milhões para as plantas siderúrgicas localizadas em Santa Cruz, no Brasil, em Nuevo León, no México e em San Nicolás de los Arroyos, na Argentina. Segundo informações da própria empresa, serão efetivados projetos e tecnologias ambientalmente corretas com foco na redução de emissões, gestão de efluentes e gestão de materiais. Em Santa Cruz, especificamente, será instalado um dispositivo para filtrar e remover partículas, chamado de *baghouse*, na planta da sinter⁹ (Ternium, 2021).

Embora a discussão ambiental possa significar muita coisa, as empresas que tem aderido aos critérios ESG, como tem sido verificado, possuem, em seu foco, políticas voltadas para “mitigar” o aquecimento global. A Ternium, assim como é próprio das usinas siderúrgicas, é uma grande fonte de emissão de gases e material particulado na atmosfera, caracterizando-a diretamente como uma grande contribuinte para a mudança climática. Não à toa, os planos de investimentos supracitados, informam, de forma complementar, diferentes parcerias voltadas a diminuir a emissão de carbono na atmosfera. Um exemplo que pode ser citado, é seu acordo com a VALE para realizar estudos de viabilidade econômica de potenciais investimentos em uma usina de briquetes de minério de ferro localizada nas instalações da Ternium Brasil, além das usinas para produzir metálicos com baixa emissão de carbono, utilizando a tecnologia Tecnoled, HYL e outras tecnologias para a

9 A planta de *sinter* é onde ocorre a sinterização. Este é o processo de aglomeração a quente de uma mistura de finos de minérios, coque, fundentes e adições, com dosagens e composições químicas definidas. Seu produto resultante é o *sínter*, e este deve apresentar características químicas, físicas e metalúrgicas compatíveis com as solicitações do alto-forno (Silva, 2011).

redução de ferro. Esta iniciativa contribuiria para alcançar a redução de 15% das emissões líquidas até 2035. Ainda mais, a Vale buscaria reduzir suas emissões absolutas em 33% até 2030 e alcançar neutralidade até 2050, em linha com o Acordo de Paris (Laurence, 2021). Outra iniciativa da Ternium é o projeto chamado de *Rota da Descarbonização*. Este indica a redução de suas emissões específicas de CO₂ em 20% até 2030.

Não existem dados que apresentem a efetivação dos projetos supracitados, mas existem dados que demonstram o enorme impacto que a siderúrgica produz, quando se trata do aquecimento global. A cartilha mudanças climáticas e siderurgia (Pacs, 2022), informa que no ano de 2017, somente a Ternium foi responsável pelo total de 11,63 milhões de toneladas de CO₂ equivalente (Mt-CO₂e¹⁰) emitidas. Ainda mais, esta mesma publicação completa sua informação com o seguinte contraste: “Por outro lado, a cidade inteira do Rio de Janeiro, no mesmo ano, emitiu 20,56 MtCO₂e, conforme monitoramento divulgado pela prefeitura. Comparando esses dados, a siderúrgica sozinha emitiu mais de 50% do total da cidade” (PACS, 2022, p.16).

Como se pode constatar, os impactos promovidos pela Ternium são notórios, e vão além dos efeitos nocivos sobre seu ambiente próximo. Ou seja, não são somente os moradores vizinhos a usina que sofrem por residirem em uma zona de sacrifício, conformada após a instalação da empresa. Mas, com os dados supracitados, é possível indicar a contribuição negativa da empresa no cenário de aquecimento global.

À vista disso, este cenário parece induzir cada vez mais a Ternium a resumir o que seria uma agenda ambiental, ao escopo do aquecimento global. Pela maior atenção e os maiores investimentos nesta “única” problemática, outros efeitos nocivos ao ambiente são escamoteados.

Nesta esteira, não existe o reconhecimento da contaminação contínua do ar, da “chuva de prata”, da apropriação indevida da água, do fim da pesca, do adoecimento, entre outros prejuízos constitutivos da zona de sacrifício de Santa Cruz. Ao contrário

10 MtCO₂e significa, milhões de toneladas de CO₂ equivalentes.

disso, a admissão, através da propaganda, do aquecimento global como problemática é realizada pela empresa – embora, sem ser associada aos outros agentes publicamente produtores de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE)¹¹ presentes na cidade do Rio de Janeiro. Um dado que confirma isso, vem da Lei nº 5248, de 27 de janeiro de 2011, que institui a *Política Municipal sobre Mudança do Clima e Desenvolvimento Sustentável*, dispõe sobre o estabelecimento de metas de redução de emissões antrópicas de gases de efeito estufa para o Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Nesta, em seu § 3º, o mesmo informa que “As emissões de GEE provenientes das empresas integrantes do Complexo Siderúrgico da Zona Oeste serão contabilizadas em separado das demais emissões de GEE do Município e observarão metas diferenciadas de redução (...)” (Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2011).

O significado desta política é que a empresa não tem seus dados considerados no *inventário municipal de emissões*. Esta decisão partiu da própria prefeitura do Rio de Janeiro, alegando que a ação climática dentro do setor siderúrgico depende de fatores nacionais e globais, então a cidade não teria muita interferência (Pacs, 2022). Consequentemente, o que se tem por parte da Ternium, é um reconhecimento genérico, traduzido pela publicidade de seus investimentos nesta questão.

Com estas informações, considerar que seja um avanço o reconhecimento do aquecimento global pelas empresas, como é o caso da Ternium, é algo contestável e aberto para reflexão. Isso, sobretudo, porque as soluções possíveis para tratar a questão do aquecimento global, como se pode observar, não se encontram relacionadas a outras pautas ambientais, muito menos são pensadas em articulação com as outras desigualdades sócio-espaciais, conformadoras das zonas sacrifício.

Considerações finais

Este trabalho analisou a proposta chamada de ESG, enquanto um novo paradigma de atuação do mundo corporativo. Com uma pressão exercida pelo setor financeiro, as questões

11 GEE significa, Gases de Efeito Estufa.

ambientais, sociais e governança têm sido critérios de valorização e competitividade das empresas entre acionistas. Com maior foco na questão ambiental, nos debruçamos na compreensão de como a sustentabilidade tem sido a palavra mais utilizada neste meio, e como ela, primeiramente associada a questão ambiental, é referenciada para tratar da manutenção e existência das empresas.

Pode-se também perceber como a agenda ambiental, sob o enfoque da ESG, induz a redução das problemáticas ambientais somente a questão do aquecimento global. Fenômeno reconhecido pelo mundo corporativo, as soluções para o cenário de mudança climática parecem cada vez mais estarem sob o controle destes agentes, manifestando-se através de práticas publicitárias e legislações, entre outras.

Assim como o desenvolvimento sustentável, o greenwashing, a responsabilidade social corporativa, etc., diferentes perspectivas foram/são apresentadas e utilizadas pelos governos e empresas enquanto propagandas e práticas de uma conduta “verde”, “ecológica”, “sustentável”, “ambiental”, seja lá como for. A ESG, hoje, é a proposta que assume esta perspectiva. É difícil encontrar alguma companhia que não possua uma política de ESG. Isso vai desde bancos, até empresas de moda, passando pelo agronegócio e pelo setor mineral.

Especificamente na Geografia, são ainda poucos os estudos sobre a ESG e seus rebatimentos. As reflexões iniciais se dão, dentre outros motivos, pelo pouco tempo de exercício desta proposta. Contudo, pode-se constatar que sua efetivação não tem impedido, ou pelo menos reduzido, os efeitos nocivos nos ambientes, produzidos pela operação de empreendimentos sabidamente poluidores, como é o caso de uma usina siderúrgica. Neste sentido, seria difícil diferenciar a ESG de práticas como o greenwhasing. O que nos aparenta, é que a diferença maior está nos indutores desta política, que, agora, sob gerência do setor financeiro, parecem ter sofisticado a estratégia de atuação sobre a questão ambiental – assim como do social e da governança –, com vistas a manter e promover maiores rendimentos.

Referências bibliográficas

AUYERO, Javier; SWISTUN, Débora. **Flammable: Environmental Suffering in an Argentine Shantytown.** Oxford: Oxford University Press. 2009.

ACSELRAD, Henri. Ambientalização das lutas sociais - o caso do movimento por justiça ambiental. **Estud. av.**, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 103-119, 2010. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/hSdks4fkGYGb4fDVhmb6yxk/?lang=pt>>. Acesso em 10 de Jan de 2023.

ALIMONDA, Héctor. **Ecología política latinoamericana y pensamiento crítico: vanguardias arraigadas.** Desenvolvimento e Meio Ambiente, v. 35, p. 161-168, dez. 2015.

BOLSA DO BRASIL. **Relatório Anual 2022.** 165p, 2023. Disponível em: <www.b3.com.br>. Acesso em jan. 2024.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.

_____. **A Mundialização Financeira: gênese, custos e riscos.** São Paulo: Xamã, 1998.

DUPUY, Jean-Pierre. **Introdução à Crítica da Ecologia Política. Editora civilização brasileira.** 1979.

FANCY, Tariq. The Secret Diary of a “sustainable Investor”. Part 1. 20 de agosto de 2021. In: **Medium.** 2021. Disponível em: <<https://medium.com/@sosoFancy/the-secret-diary-of-a-sustainable-investor-part-1-70b6987fa139>>. Acesso em: 27 de janeiro de 2023.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ – FIOCRUZ. **Avaliação dos impactos socioambientais e de saúde em Santa Cruz decorrentes da instalação e operação da empresa TKCSA.** Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/upload/d/Relatorio_TKCSA.pdf>. Acesso em 10 de julho de 2017.

FREEMAN, R. E. **Strategic Management: A Stakeholder Approach,** Massachusetts: Pitman. 1984.

INSTITUTO POLÍTICAS ALTERNATIVAS PARA O CONE SUL – PACS. **Mudanças climáticas e siderúrgicas.** Rio de Janeiro, 2022.

LAURENCE, Felipe. Vale assina acordo com Ternium para reduzir emissões na siderurgia. **VALOR ECONÔMICO,** São Paulo, 19 set. 2021. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/08/19/vale-assina-acordo-com-ternium-para-reduzir-emisses-na-siderurgia.ghtml>. Acessa em 20 de setembro de 2021 19/08/2023

LEFF, Enrique. **Ecologia Política: da desconstrução do capital à reconstrução da vida.** Campinas-SP: Editora Unicamp, 2021.

LOPES, José Sérgio Leite. **Sobre processos de “ambientalização” dos conflitos e sobre dilemas da participação.** Horizontes Antropológicos, 12(25), 31-64, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ha/a/Cw4JM8d7rs5GzyxfkOVNyFj/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em 13 de Fev de 2023.

KIDDER, Louise et al. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. São Paulo, EPU, 1987.

MALATRASI, Larissa Galli. **Agronegócio e Fundos de Investimento ESG no Brasil: impactos socioambientais**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Geografia, do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília, 2023. 21f.

MATHIS, A. de A.; MATHIS, A. Responsabilidade Social Corporativa e Direitos Humanos: discursos e realidades. In. **REVISTA KATÁLYSIS**. Florianópolis, v. 15, n. 1, p. 131-140, jan./jun. 2012.

MENEZES, D. C., VIEIRA, D. M., & SANTOS, A. P. (2020, Oct./Dec.). A teoria dos stakeholders no brasil: produção acadêmica no período de 2014 a 2019. **Rev. Ibero-Am. de Est. – RIAE Iberoamerican Journal of Strategic Management – IJSM**, São Paulo, 19(4), p. 119-150 150, Oct./Dec. 2020.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter; LEFF, Enrique. **Political Ecology in LatinAmerica: the Social Re-Appropriation of Nature the Reinvention of Territories and the Construction of an Environmental Rationality**. *Desenvol. Meio Ambiente*, v. 35, dez. 2015. p. 65-88.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Política Municipal sobre Mudança do Clima e Desenvolvimento Sustentável, dispõe sobre o estabelecimento de metas de redução de emissões antrópicas de gases de efeito estufa para o Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Lei nº 5.248 de 27/01/2011**. Disponível em <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=178109#:~:text=Institui%20a%20Pol%C3%ADtica%20Municipal%20sobre,Janeiro%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs>. Acesso em 10 de junho de 2022.

REDE BRASIL DO PACTO GLOBAL et al. **A evolução do ESG no Brasil**. 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Consiliência ou bipolarização epistemológica. Sobre o persistente fosso entre as ciências da natureza e as da sociedade – e o papel dos geógrafos In: **A diversidade da geografia brasileira: escalas e dimensões da análise e da ação** / Organizadores: SPOSITO, E. S. [et. al.]. — 1. Ed. – Rio de Janeiro: Consequência Editora. 2016.

_____. **Ambientes e territórios: uma introdução à ecologia política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019.

TAVARES, Thiago Roniere Rebouças. **Da responsabilidade social corporativa ao ESG: as práticas espaciais da siderúrgica Ternium para ocultação do sofrimento ambiental em Santa Cruz-RJ**. Anais do XIV ENANPEGE... Campina Grande: Realize Editora, 2021. Disponível em: <https://www.editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77969>. Acesso em dez 2023.

TEIXEIRA, PEDRO. ESG como fator de competitividade e gestão de risco na indústria. In: **AQUÁRIO CASA FIRJAN**, 2021. Youtube, 27 de maio de 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=P2fAtOwzrpc>. Acessado em 28 de maio de 2021.

TERNIUM BRASIL. **Uma visão global com a visão local.** Quem somos? Disponível em: <https://br.ternium.com/pt/nossa-empresa>. Acesso em: 06 de maio de 2021.

_____. **Ternium anuncia plano de investimento ambiental de US\$ 500 milhões.** Rio de Janeiro, 04 de março de 2021. Disponível em: <https://br.ternium.com/pt/novidades/noticias/ternium-anuncia-plano-de-investimento-ambiental-de--01942950721>. Acesso em 16 de maio de 2021.



ISBN 978-65-5252-085-2

