



Ministério da Educação – Brasil
Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM
Minas Gerais – Brasil
Revista Vozes dos Vales: Publicações Acadêmicas
Reg.: 120.2.095 – 2011 – UFVJM
ISSN: 2238-6424
QUALIS/CAPES – LATINDEX
Nº. 06 – Ano III – 10/2014
<http://www.ufvjm.edu.br/vozes>

Interacciones espaciales en la red urbana: Una discusión sobre los desdoblamientos del proceso de integración sudamericana por medio de las infraestructuras de transportes.

Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz

Maestría en Geografía

Doctoranda en la Universidade Estadual Paulista - UNESP - São Paulo - Brasil

<http://lattes.cnpq.br/3154939244442615>

E-mail: d.dayana@hotmail.com

Resumo: O artigo trata sobre a redefinição do papel desempenhado pelas cidades na rede urbana a partir das interações espaciais que ocorrem nelas e que são reforçadas pelos planos de integração internacional. Para tal análise o artigo considera a relação entre Brasil e Paraguai tendo em vista as obras de infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário propostas pela Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana a fim de destacar sua importância para o Mercado Comum do Sul e para o Brasil.

Palavras-chave: Integração sul-americana. Interações espaciais. Rede Urbana. Transporte.

INTRODUCCIÓN

En lo actual estadio del capitalismo, la globalización es un facto importante para las transformaciones espaciales tiendo sus características ligadas el fortalecimiento de la economía global e de los blocos económicos. La necesidad de integración, articulación y fortalecimiento de la economía regional aparece como lo requisito básico para el aumento de la competitividad en escala global, demanda así una organización de los objetos y incremento técnico que priman la garantía de la fluidez territorial (CHESNAIS, 1996; BENKO, 1996; IANNI, 2002; SMITH, 1984). En Sudamérica, el proceso de integración inició por las mudanzas que acontecerán en la segunda mitad del siglo XX.

En la década de 1990 surge el MERCOSUR (Mercado Común del Sur), como un bloco económico cuyo objetivo es promover lo fortalecimiento de los cambios comerciales entre países participantes del bloco, mismo que existan grandes dificultades para esto, principalmente los problemas infraestructurales y las discordancias de origen normativa.

En la década posterior (año 2000), durante la Reunión de los Presidentes de la Sudamérica en Brasília, doce países¹ aprobaran la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), una iniciativa para una integración mayor que la propuesta por MERCOSUR. La IIRSA surgió con el objetivo de promover la integración económica y física entre los países miembros por medio de la modernización de las infraestructuras del transporte, energía y telecomunicaciones, y da misma forma proporcionar impactos locales del desarrollo económico, promoviendo articulación entre los mercados (IIRSA, 2011).

Para esto, la Sudamérica fuera regionalizada en diez Ejes de Integración y Desarrollo (EID), cuyo criterio fue la existencia y el potencial de interactividad para flujos seleccionándose en territorio de Sudamérica los puntos con mayor atractivita para lo establecimiento de los cambios comerciales, promoviendo así una integración diferenciada en que apenas algunos puntos encontrase articulados. Esta articulación jera una red que están inseridas muchas ciudades cuya funcionalidad

¹ Los países que forman parte de la IIRSA son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

desempeñada por ellas pueden modificarse debido el establecimiento de nuevas interacciones espaciales, ampliando la importancia de las ciudades en otras escalas.

Dante de estas informaciones aquí a presentadas, algunas cuestiones fundamentales surgen para hacer parte de la discusión propuesta en el desarrollo de esta ponencia, son ellas:

- ¿Cómo las interacciones espaciales interfieren en la geopolítica regional afectando fijos y flujos criados a partir de las obras infraestructurales del transportes?
- ¿Cuáles son las implicaciones económicas de las obras de transporte (incremento de redes técnicas) del proyecto da IIRSA en lo Eje de Capricornio e como ellas pueden contribuir para la integración entre Brasil e Paraguay con los demás miembros del MERCOSUR?
- ¿Como el proyecto de la IIRSA interfiere en las funciones desempeñadas por las ciudades en la red urbana regional?
- ¿Cuáles son las diferencias y aspectos parecidos que resultantes del proceso de integración en las ciudades brasileñas (Dourados/MS e Cascavel/PR) y en la ciudad paraguaya de Ciudad del Este?
- ¿Cuáles son los caminos para la reflexión acerca del impacto das interacciones espaciales en lo MERCOSUR y como comprender estos impactos en la fluidez territorial?

La hipótesis de esta ponencia es que las tentativas de integración regional, por medio de los transportes protagonizadas por el MERCOSUR y por la IIRSA tienen resultados en todas las escalas, más es en la red urbana que estos resultados muestran su característica de integración diferenciada por modificar las funciones desempeñadas por las ciudades. Las funciones muestran sus diferencias en una jerarquía que son establecidas por las interacciones entre puntos específicos del espacio geográfico reforzando los grados de articulación en la red urbana.

1. LA INTEGRACIÓN EN SUDAMÉRICA Y LOS FUNCIONES DESARROLLADOS POR LAS CIUDADES EN LA REDE URBANA: UN PUNTO DE PARTIDA.

Desde el inicio del capitalismo su alcance tiene sido global por esto podemos afirmar que tal modo de producción es global porque en lo desarrollo del tiempo se torno mundializado estableciendo relaciones complexas entre los países por medio del comercio mundial, de la actuación de empresas transnacionales y de las transformaciones que caminan para la planetarización del modo capitalista de producción (CHESNAIS, 1996). Este proceso hace acompañado por las tentativas de integración y fragmentación del espacio geográfico haciendo parte de su lógica de desarrollo económico con desdoblamientos en todas las escalas, del local el global (MELLO, 1999).

No inicio, las relaciones de producción que estaban cerradas apenas a la Europa expandirán por el mundo a través de la colonización y el imperialismo, atribuyendo modos de acumulación del capital (cuya forma ocurrió en los siglos XVI y XIX) alcanzando nuevos mercados y economías el capital mundial.

En esto contexto los países de Sudamérica fueran inseridos como colonias y después como mercados para servir el capital debido el precio de la fuerza de trabajo, la disponibilidad de materias primas, y la fragilidad de los gobiernos nacionales (HIRANO, 1997).

A pesar de esto, resaltase el facto de que debido las transformaciones en le mundo que ocurrirán después de las grandes guerras (crises diplomáticas, económicas, crecimiento de las economías periféricas, revolución de la tecnologías...), los países sudamericanos tiene formado estrategias para el fortalecimiento de las economías locales, estando embasados en alternativas para la ampliación de la competitividad en escala global a través de proyectos internacionales que objetivan promover la integración económica y física, como es lo ejemplo de Sudamérica con la creación del MERCOSUR (años de 1990) y la IIRSA (año 2000).

La necesidad de articulación y fortalecimiento de la economía regional tiene colocándose como un requisito primordial para el aumento de la competitividad en escala global, demandando una organización de los objetos y mejoramiento técnico, o que de acuerdo con Santos (2008) son elaborados de forma desigual y garanten

mayor fluidez territorial (CHESNAIS, 1996; BENKO, 1996; SMITH, 1984). La fluidez territorial es discutida teniendo en vista los transportes y la logística, cuyo objetivo es tornar más fácil la circulación de mercancías, la circulación geográfica del capital y la unificación del territorio, llevando a una conformación global contradictoria, necesaria para el proceso de acumulación (SPOSITO, 1999; SILVEIRA, 2008).

La acumulación no se limita a concentración del capital-dinero, más tiene asociación también con la concentración de las funciones que ciertas áreas pueden desempeñar en una estructura jerárquica, con grados de articulación diferenciados en una integración diferenciada embasada en la división territorial del trabajo. Esta problemática es discutida por medio del concepto de la red urbana (CORRÊA, 2001), cuyas distintas funciones son atribuidos a las ciudades de acuerdo con los grados de articulación en la red urbana.

En este sentido, es importante enfatizar el papel del concepto de interacciones espaciales para el entendimiento de la red urbana (CORRÊA, 1997), que fue desarrollado por Ullman (1974) y Haggett (1965) y, después por Corrêa (1997), considerando la influencia dialéctica presentada por Cheptulin (1982). Así, las interacciones espaciales no son simples desplazamientos, porque están relacionadas a las transformaciones entre las formaciones de las materias que interactúan, transformando los objetos en algo nuevo que resulta de la combinación entre el viejo y el nuevo por medio de los fijos y flujos, en una dialéctica entre procesos y formas espaciales (COCCO e SILVEIRA, 2011)².

La dialéctica es percibida en la integración diferenciada que se refuerza en tentativas de integración territorial propuesta en proyectos internacionales, cuyos desdoblamientos ocurren en todas escalas. En la red urbana esta integración diferenciada se muestra en diferentes grados de articulación firmadas entre las ciudades y las interacciones espaciales que son formadas entre ellas. Por esto, es importante en la pesquisa geográfica discutir más do que la integración continental, más también los resultados que esta integración tienen en la escala de las ciudades

² Tenemos ejemplos de esta dialéctica, los flujos que se forman con el tiempo las vías de circulación entre las distintas ciudades. La interacción resultante entre estos flujos como resultado la transformación de estas ciudades no sólo por la construcción de la infraestructura, sino también por el intercambio de flujos. Estos cambios tendrán repercusiones en las diferentes ciudades que influyen en el desempeño de sus funciones en la red urbana y en conjunto que establecen con otras ciudades.

y en la red urbana. Este argumento cualifica el debate y muestra la necesidad de hacer investigaciones levando en cuenta la articulación entre las diferentes escalas.

Las interacciones espaciales se forman a través de una materialidad física, que en esta ponencia es destacada pelo transporte ferroviario, que mismo siendo dejado para planos secundarios en Brasil desde los años de 1950 por las políticas de transportes y planeamiento, como destaca el estudio de Silveira (2008). Actualmente el transporte ferroviario tiene importante función en las estrategias de planos de integración entre Brasil e los otros países de la Sudamérica, propuesto por la IIRSA.

Destaco en esta ponencia el proyecto de integración entre Brasil y Paraguay propuesto en Eje de Capricornio de la IIRSA– debido la posibilidad de mayor articulación entre estos dos miembros del MERCOSUR. Lo objetivo de las obras de transporte propuestas en Grupo 3 (Asunción-Paranaguá) del eje mencionado es promover la circulación de la producción de graos de Brasil ligando sus regiones sur y centro-oeste de esto país. Más allá de promover la integración entre diferentes regiones del Brasil, las obras tienen como objetivo promover la circulación de aves por el Paraguay para ciudades de Argentina y Chile. O sea, tienta fortalecer las interacciones espaciales que ocurrió dentro del bloco, bien como promover la circulación de la producción para los mercados exteriores.

No que se refiere a los blocos económicos, Chesnais (1996, p. 230) defiende que en lo actual estadio de la mundialización “a regionalização é resultado combinado das estratégias de integração dos processos de produção (...) e de processos propriamente políticos”. Por esto, más do que las infraestructuras el acuerdo acerca de ellas debe ser observado, o sea, las estrategias organizadas por países de la región ayudan comprender la función de infraestructuras para el conjunto de países que buscan la integración regional. Integración que, de acuerdo con Lipietz (1997), en escala regional es determinada por la productividad global y un intercambio desigual, en una articulación que depende del sistema de los transportes y de las telecomunicaciones.

Estos sistemas están sujetos a un conjunto de estandarizaciones institucionales que, de acuerdo con Arroyo (2005, p. 211), en el caso brasileño fuera responsable por lo aumento del flujos de las mercancías para exportaciones en Brasil por lo “aprimoramento da base normativo-institucional incumbido da regulação

desse movimento”. La estandarización es un importante debate a ser promovido en el estudio de la integración regional por estar envueltos embates en la implantación de las infraestructuras que ligan diferentes territorios. En el caso de la IIRSA, grandes debates son promovidos como una tentativa de tornar padrón las diferencias en la estandarización entre los países, así como disminuir los gargallos infraestructurales.

Para desarrollar el proceso de integración, la IIRSA comta con la cooperación del MERCOSUR con propósito de construir un espacio económico único, caracterizado por una zona de libre comercio y por la posibilidad de establecer normativas comunes entre los países. Como forma de tentar avanzar el proceso de integración, lo establecimiento del dialogo entre IIRSA y el MERCOSUR es relevante por los intereses convergentes a lo establecimiento de la economía regional, con la intención de fortalecer los flujos internos y nuevos cambios con países de otras regiones del globo.

En esto contexto, el investimento en transporte es crucial porque más allá del estímulo a nuevos flujos existe también la posibilidad de integración física entre los países miembros. Por los beneficios citados, el Brasil tiene mirado intereses en proyectos elaborados por la IIRSA; una proba de este facto es que Brasil tiene como meta del PNLT (Plano Nacional de Logística e Transporte) hacer una proposición por medio de proyectos logísticos considerando no solo o desarrollo brasileño, más también la integración Sudamericana (BRASIL, 2008).

1. EL EJE DE CAPRICORNIO Y LAS PRINCIPALES OBRAS DE INTEGRACIÓN BRASIL-PARAGUAY.

Como mencionado en tópico antecesor, lo debate aquí mencionado leva en consideración el Eje de Capricornio, cuya delimitación comprende los países: Brasil, Paraguay, Argentina, Bolivia y Chile. Esta área fuera caracterizada como una área de grande dispersión territorial con una red vial limitada, principalmente en las áreas de frontera, resultando en una dificultad de integración. Es percibido un destaque mayor para los transporte ferroviario por no haber integración de esto modal entre

los países del eje, siendo que esto modal se encuentra deteriorado, o que torna lo transporte de mercancías limitado (IIRSA, 2011) ³.

Mismo con la critica a las infraestructuras de transporte del Eje de Capricornio, su área de influencia fuera seleccionada por la IIRSA debido el grande potencial productivo de flujos internos, mismo que demostré dificultad en atender nuevos flujos internacionales por la ausencia de ligación vial entre los países visando lo gerenciamiento de acuerdos internacionales para la construcción de ellas. La IIRSA subdividió el Eje de Capricornio en cinco grupos, entre los cuales esa ponencia se atentaré en lo Grupo 3, llamado Asunción – Paranaguá.

El objetivo del Grupo Asunción – Paranaguá es bajar los valores del transporte de graos para los mercados internacionales y promover el desarrollo socioeconómico de la región⁴.

Lo proyecto primer fuera elaborado en 2004, más a penas en 2011 (después de revisiones anuales) la propuesta del grupo fuera finalizada con la inclusión por el Brasil del proyecto de construcción de un corredor ferroviario entre las ciudades de Cascavel y Maracaju como una posibilidad de ligación entre lo territorio brasileño y el territorio paraguay, llamada Ferrovia Cascavel – Guaíra – Dourados – Maracaju (EF – 484). Su diseño consta en la Imagen 1 que muestra las obras que hacen parte del proyecto.

³ En región del Paraná (Brasil) la red ferroviaria tiene mejores condiciones que el lado paraguay, ya que tiene la conexión entre el oeste y el norte del estado. Sin embargo, es importante destacar que la red ferroviaria no tiene ninguna conexión con el puerto de Paranaguá (segundo puerto mayor de Brasil), ubicado en la costa del estado, que es uno de los principales puntos de circulación de mercancías.

⁴ Aunque el objetivo de este grupo es la integración entre Brasil y Paraguay, pero no se limita sólo a los dos países, su objetivo es promover mejores condiciones para la circulación de la producción a otros países de Sudamérica que tienen su infraestructura de transporte interconectada. Para Brasil y Paraguay, el Grupo 3 del Eje de Capricornio tiene una importancia fundamental, ya que su integración con otros países requiere primero la integración entre estos dos países. Además, Brasil es un importante exportador de aves a Paraguay, lo que demuestra una demanda de integración debido a los flujos de cambios existentes, pero se ven obstaculizados por la falta de integración.

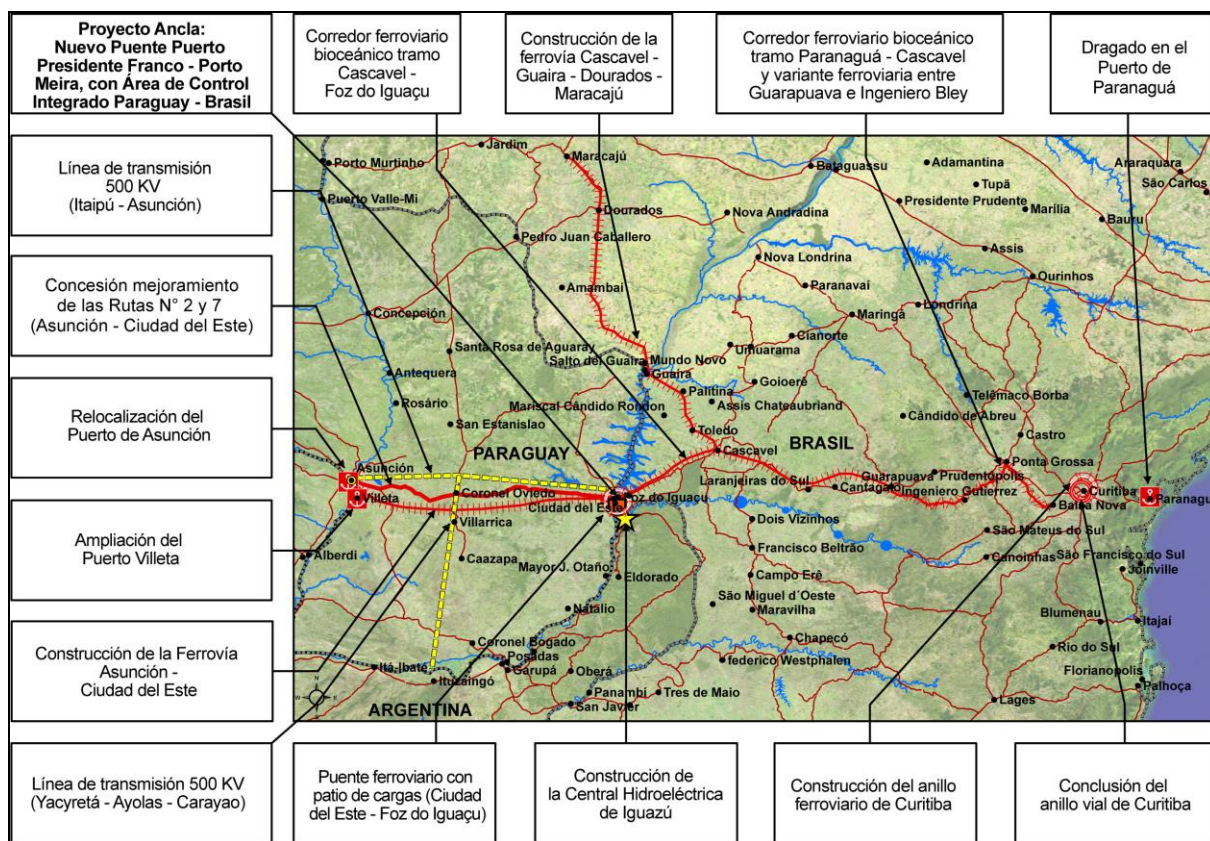


Imagen 1: Grupo 3 – Asunción-Paranaguá Del Eje de Capricornio de la IIRSA

Font: IIRSA, 2014

La construcción de la ferrovía crea posibilidades logísticas ventajosas para la circulación de graos y otras mercancías partiendo de los puertos de Paraná, en especial del puerto de Paranaguá, que también hace incluido en los proyectos de las obras del grupo. La construcción de la ferrovía fuera elegida para hacer parte de esta pesquisa considerando el andamio de sus obras mediante las demás, permitiendo a nosotros acompañar su proceso de construcción, las interacciones dadas por ellas y en la alteración funcional de las ciudades que recebaran infraestructuras no periodo en que realizaremos esta pesquisa.

Tiene nuestra atención en este eje de transporte el hecho de la elección de su localización ter sido en las ciudades de Cascavel y Dourados en lo territorio brasileño. La ciudad de Cascavel fuera identificada por la IIRSA como una área polarizadora por esto justifican su punto estratégico de localización donde convergen

diversos flujos⁵. La ciudad fara conexión por medio del transporte ferroviario entre el litoral del estado Paraná con el territorio paraguayo.

La ciudad de Dourados fuera incluida en lo proyecto de la IIRSA debido la necesidad de integrar el territorio de los dos países. Más la ciudad fuera inclusa sólo después de cuatro años de la formación del proyecto inicial por una propuesta del gobierno brasileño en función de esta desempeñar funciones cada vez más importantes en la red urbana, destacándose por los investimentos del capital internacional.⁶

Mismo con la atención a las obras de integración del Grupo 3 de Eje de Capricornio ser considerada relevante para comprender la propuesta de integración regional en Sudamérica por medio de la integración entre Brasil y Paraguay, la posibilidad de articulación con otros países, en especial los que hacen parte del MERCOSUR, lo foco de este estudio es analizar con apoyo en estas obras cuales son las transformaciones ocasionadas en la jerarquía urbana de las ciudades de Dourados y Cascavel después de las propuestas de integración, las funciones que ellas desempeñan en la red urbana, y como las interacciones espaciales entre ellas por medio de los transportes de mercancías pueden redefinir la importancia de las ciudades en la red urbana.

En esto mismo objetivo miramos a Ciudad del Este en Paraguay como una ciudad cuya función en la red urbana es muy importante. Es por ella que pasan los graos y aves producidos en Brasil y que circulan tiendo como destino Asunción, ciudades de Chile y Argentina a través de la Puente de Amistad (carretera entre Brasil y Paraguay). La grande dificultad en esto trecho es la saturación de la circulación de vehículos debido el flujo entre los dos países, por esto hace parte del proyecto del Grupo 3 justamente la construcción de una nueva puente que ligue Brasil y Paraguay en la frontera, donde es previsto una negociación con gobierno

⁵ El Corredor ferroviario bioceánico Cascavel – Foz do Iguaçu y el Corredor ferroviario bioceánico Paranaguá – Cascavel hace parte de un corredores ferroviarios de Sudamérica: Paranaguá – Foz do Iguaçu (Brasil) / Ciudad del Este – Pilar (Paraguay) / Resistencia – Salta (Argentina) / Antofagasta (Chile).

⁶ Esta iniciativa del Gobierno de Brasil para incluir la ciudad de Dourados también es vinculado al PNLT y al proyecto “Indução ao Desenvolvimento de Áreas de Expansão da Fronteira Agrícola e Mineral” (IDF). Esto proyecto refiere a recuperación de carretas y especialmente a construcción de nuevas vías férreas para el transporte con objetivo tornar más fluida la producción.

paraguayo la construcción de una Plataforma Logístico-Industrial en Ciudad del Este⁷.

La construcción de la ferrovía que liga Cascavel y Maracaju y la construcción de la carretera que integra Brasil y Paraguay por medio de Ciudad del Este son fundamentales para entender la propuesta de integración elaborada pela la realidad Sudamericana cuyo punto de partida es la desigualdad que aparece en todas las escalas geográficas más es en la red urbana que nosotros podemos verla con más facilidad. Pero que las funciones desempeñados por la ciudad son redefinidas de acuerdo con su destaque regional e su importancia no continente, tanto por hacer parte de proyectos de integración como por destacar su importancia económica se comparado a otras ciudades.

CONCLUSIÓN

Los proyectos de integración regional propuestos por MERCOSUR y la IIRSA tienen una dinámica regional que ultrapasa la relación entre países e su circulación de mercancías, más abarca también las diferencias funcionales de las ciudades, principalmente por aquellas que hacen parte de estos proyectos por a tener vistas como puntos no espacio geográfico que privilegian las estrategias de integración.

A pesar de esta ponencia referirse a una investigación científica que esta a iniciarse existen algunos indicios de que las ciudades son afectadas por las decisiones tomadas en otras escalas transformando sus funciones en la red urbana.

La discusión destacada aquí es muy relevante no ámbito de la geografía económica y también de las ciencias sociales pero que permite hablar sobre diferentes temas igualmente importantes para entender la realidad Sudamericana. Las referencias, la discusión de los conceptos, lo enfoque, el método de investigación y la forma de conducir lo estudio hacen aproximación con otras

⁷ Destacamos como vital esta obra porque se describe como una Prioridad Área de Integración (API) en el proyecto IIRSA que se llama Conexión Vial Foz do Iguaçu - Ciudad del Este - Asunción - Clorinda. O sea, dentro del Eje de Capricornio es una de las obras más importantes, el único proyecto prioritario del Grupo 3.

ciencias sociales con una interdisciplinaridad necesaria para comprender las relaciones en el subcontinente.

La cuestión de los transportes no es apenas una preocupación geográfica, mas sobretudo un tema que abarca política en que están envueltos los gobiernos y la relación diplomática entre ellos. No solo en Brasil más en Sudamérica la discusión sobre los transportes hace tomado grandes proporciones. Las discusiones tienen como pauta desde los transportes colectivos hasta transporte de mercancías cuyo objetivo es encontrar una manera de tornar más fluida la circulación de personas, capitales, mercancías... La contribución de esta pesquisa es dar subsidios para reflejar sobre la función del proyectos internacionales para mejorar la circulación por medio de acciones ligadas a las infraestructuras de los transportes y como las interacciones espaciales hacen por medio de ellas pueden transformar las funciones de las ciudades.

Abstract: The article discusses the redefinition of the role of cities in the urban network from spatial interactions that occur in them and how are reinforced by international integration plans. For this analysis, the article considers the relationship between Brazil and Paraguay in view of the infrastructure works in the road and rail transport proposed by Initiative South American Regional Integration in order to highlight its importance to the Southern Common Market and to Brazil.

Key-words: South American integration. Spatial interactions. Urban network. Transportation.

REFERENCIAS

ARROYO, Mónica. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, María Laura (Org.). **Continente em chamadas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 210 – 242.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CHEPTULIN, Alexander. **A dialética materialista: leis e categorias da dialética**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

CHESNAI, François. **Mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

COCCO, R. G.; SILVEIRA, M. R. Transporte público coletivo: acessibilidade e crise nas cidades do interior paulista. In: SILVEIRA, M. R. (coord). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2011, p. 553-579.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E (org) **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

HAGGETT, P. **Locational analysis in human geography**. London: Arnold, 1965

HIRANO, S. América Latina no novo contexto mundial. In: SCARLATO, F. C. (et all). **Globalização e espaço latino-americano**. São Paulo: Hucitec, 1997, p. 28-44.

IANNI, Octavio. **Teorias da globalização**. 10 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). **IIRSA 10 anos depois: suas conquistas e desafios**. 1. Ed. Buenos Aires: BID-INTAL, 2011.

Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). **La Cartera de Proyectos IIRSA 2014 por Eje de Integración y Desarrollo**. IIRSA, 2014.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1987.

MELLO, A. F. **Marx e a globalização**. São Paulo: Boitempo editorial, 1999.

BRASIL. **Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT)**. Brasília, 2008.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, Márcio Rogério; LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO; Paulo Fernando Cirino (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. Expressão Popular, 2008. p. 13 – 42.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1984.

SPOSITO, Eliseu Savério. Território, logística e mundialização do capital. In: SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente: GASPERR, 1999.

ULLMAN, Edward. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael E. Eliot (Org.). **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1974.

Texto científico recebido em: 11/06/2014

Processo de Avaliação por Pares: (*Blind Review* - Análise do Texto Anônimo)

Publicado na Revista Vozes dos Vales - www.ufvjm.edu.br/vozes em: 31/10/2014

Revista Científica Vozes dos Vales - UFVJM - Minas Gerais - Brasil

www.ufvjm.edu.br/vozes

www.facebook.com/revistavozesdosvales

UFVJM: 120.2.095-2011 - QUALIS/CAPES - LATINDEX: 22524 - ISSN: 2238-6424

Periódico Científico Eletrônico divulgado nos programas brasileiros *Stricto Sensu*
(Mestrados e Doutorados) e em universidades de 38 países,
em diversas áreas do conhecimento.