



AS CONTRIBUIÇÕES DA GEOGRAFIA IBERO-AMERICANA À DISCUSSÃO SOBRE EIXOS: POSSIBILIDADES CRÍTICAS

Matheus Cavalcanti Bartholomeu
Universidade do Estado do Rio de Janeiro
matheuscb@live.com
ORCID 0000-0002-4267-2935

MESA-REDONDA 1: Redes técnicas, indústria e território

Resumo

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. Para isso, primeiro buscamos esclarecer a gênese e o devir conceitual de eixo entre seus sentidos analítico, normativo e da prática. Em seguida, empreendemos a tarefa de elencar e analisar variadas contribuições feitas por pesquisadores ibero-americanos à discussão teórico-conceitual e empírica sobre eixos, tanto numa perspectiva crítica aos sentidos normativos hegemônicos quanto numa perspectiva propriamente analítica, frequentemente construindo um sentido analítico de eixo a partir da ressignificação de sentidos normativos.

Palavras-chave: Eixo; Teoria da geografia; Geografia ibero-americana; História dos conceitos; Corredor.

Abstract

The objective of this paper is to examine the contributions provided by the geography produced in Spain and Brazil—along with contributions from related sciences, dedicated to the investigation of social space and frequently discussed and mobilized by Ibero-American geographers—to the conceptual debate on axes as spaces produced to promote circulation. To achieve this, we first seek to clarify the genesis and the conceptual becoming of axis among its analytical, normative and practical senses. Then, we undertake the task of listing and analyzing various contributions made by Ibero-American researchers to the theoretical, conceptual and empirical discussion on axes, both from a critical perspective towards the hegemonic normative meanings and from a properly analytical perspective, often constructing an analytical sense of axis by giving new meanings to the normative senses.

Keywords: Axis; Theory of geography; Ibero-American Geography; Conceptual history; Corridor.

Resumen (Título em español en negrito, tamaño 11)

El objetivo de este artículo es examinar las contribuciones dadas por la geografía producida en España

y en Brasil — además de contribuciones de ciencias afines, dedicadas a la investigación del espacio social y frecuentemente debatidas y movilizadas por los geógrafos iberoamericanos — a la discusión conceptual sobre los ejes como espacios producidos para promover la circulación. Para eso, primero buscamos aclarar el génesis y el devenir conceptual de eje entre sus sentidos analítico, normativo y de la práctica. Después, emprendemos la tarea de listar e analizar variadas contribuciones hechas por investigadores iberoamericanos a la discusión teórico-conceptual y empírica sobre ejes, tanto en una perspectiva crítica sobre los sentidos normativos hegemónicos cuanto en una perspectiva propiamente analítica, frecuentemente construyendo un sentido analítico de eje a partir de la resignificación de sentidos normativos.

Palabras clave: Eje; Teoría de la geografía; Geografía iberoamericana; Historia de conceptos; corredor.

1. 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 maneira 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)¹.

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)². 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 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.

2. 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

¹ Devido à natureza sintética deste artigo, eventualmente tomaremos de empréstimo ideias já contidas em Bartholomeu (2021a, 2021b).

² Aos leitores interessados, a explanação do método adotado está em Bartholomeu (2021b, cap. 2)

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 item³.

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

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

³ 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.

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 igualados 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 examinados⁴, os eixos aparecem associados a um complemento que lhes indica 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.

3. 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

⁴ Para mais detalhes, conferir Bartholomeu (2021b, cap. 4).

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 democrática dos projetos, mas na qual as opiniões e demandas dos agentes

não hegemônicos não são efetivamente consideradas.

Ao trabalhar criticamente com as relações de poder referentes aos eixos propostos pelas instâncias planificadoras, 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 território⁵. 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 planificadores] [...] (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 Manzoni Neto (2013). Também é possível citar as obras de Couto (2010) e Kanai (2016), sobre os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) da 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, Debie (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,

⁵ Em citação a Beyer (2014).

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 planificadores 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.

4. 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 experiências de planejamento alargaram e deformaram esses aspectos básicos do conceito de eixo, praticamente assimilando-o a um conceito normativo de região, ainda assim essas proposições mantiveram, contraditoriamente, dentro dos limites caracterizados por cada eixo, uma espécie de “núcleo espacial” que efetivamente se enquadrava nas definições mais usuais de eixo.

Ao se objetivarem, os eixos que até então existiam apenas como conceitos normativos passam a compor as experiências de inúmeros sujeitos, de modo que as características que conservavam enquanto conceitos são replicadas — ainda que com alterações, sejam estas de maior ou menor monta. Sendo assim, essas conceituações, com as quais vários cientistas se deparam em seus exercícios de interpretação do real, tornam-se constituintes de seus espaços de experiência. Este espaço, por sua vez, define o real campo de possibilidades da elaboração conceitual. A quase onipresença que os aspectos básicos das conceituações de eixo, mencionados acima, adquiriram, portanto, faz com que estas características sejam levadas adiante em novas conceituações, inclusive conceituações analíticas ou da prática, tanto por meio da sucessão — isto é, da reprodução — quanto por meio da adaptação — ou seja, da ressignificação (Bentivoglio, 2010).

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

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

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

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, portanto, 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’⁶ [...]; 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 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”

⁶ Em citação a Corrêa (1994, p. 26).

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 igualitária 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 locais 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 *demandas 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 econômicas 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 emergentes”, 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 indicadoras 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 tamanhos⁷.

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.

5. 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 difundidos 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

⁷ Em citação a Méndez (1996) e Alonso Logroño (1996).

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.

6. Referências

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. **Memorias** [...]. 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 multiterritorialidade. 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. **Dinámica 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. **Dinámica 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. **Geotingá**, 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. **Memorias** [...]. 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.

VILLAYERDE 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.