

REDES, ESCALAS, E SISTEMAS PORTUÁRIOS: a atuação da “Multiterminais Logística Integrada”

Samarane Fonseca de Souza Barros ¹

Bruna Ribeiro Corrêa ²

226

Resumo: A virada da década de 1990 inaugurou no Brasil o receituário neoliberal e o redirecionamento das estratégias do Estado, em diferentes aspectos, para seu fortalecimento econômico. Em associação aos novos desígnios do capitalismo globalizado e competitivo, observamos o surgimento de novos agentes que, em associação ao Estado, incrementam a rede técnica, normativa e logística do país para superação de gargalos econômicos e espaciais. Nesse esteio, temos a reorganização de sistemas portuários a partir da incorporação de novos objetos, dispositivos legais, redes e escalas. Acionamos a trajetória da Multiterminais Logística Integrada e a sua atuação multiescalar desde o porto do Rio de Janeiro para discutirmos estas inovações que surgem no âmbito dos sistemas portuários.

Palavras-chave: Reescalamento; Infraestruturas; Redes Técnicas; Portos.

NETWORKS, SCALES AND PORT SYSTEMS: the performance of “Multiterminais Logística Integrada”

Summary: The turn of the 1990s inaugurated in Brazil the neoliberal rise and the redirection of State strategies, in different aspects, for its economic strengthening. In association with the new designs of globalized and competitive capitalism, we observe the emergence of new agents that, in association with the State, increase the country's technical, regulatory and logistical network to overcome economic and spatial bottlenecks. In this support, we have the reorganization of port systems from the incorporation of new objects, legal provisions, networks and scales. We use the trajectory of “Multiterminais Logística Integrada” and its multi-scale performance from the port of Rio de Janeiro to discuss these innovations that arise within the scope of port systems.

Keywords: Rescaling; Infrastructures; Technical Networks; Ports.

¹ Doutoranda em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), e-mail: s.barros@unesp.br, <https://orcid.org/0000-0002-9029-1184>

² Mestranda em Geografia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), e-mail: bruna.correa@unesp.br, <https://orcid.org/0000-0001-8195-9405>

REDES, ESCALAS Y SISTEMAS PORTUARIOS: la actuación de “Multiterminais Logística Integrada”

Resumen: El cambio de la década de 1990 inauguró en Brasil la receta neoliberal y el redireccionamiento de las estrategias del Estado, en diferentes aspectos, para su fortalecimiento económico. En asociación con los nuevos diseños del capitalismo globalizado y competitivo, observamos el surgimiento de nuevos agentes que, en asociación con el Estado, aumentan la red técnica, regulatoria y logística del país para superar los costos económicos y espaciales. En este apoyo tenemos la reorganización de los sistemas portuarios a partir de la incorporación de nuevos objetos, disposiciones legales, redes y escalas. Usamos la trayectoria de “Multiterminais Logística Integrada” y su desempeño multiescalar desde el puerto de Río de Janeiro para discutir estas innovaciones que surgen en el ámbito de los sistemas portuarios.

Palabras clave: Reescalonamiento; Infraestructuras; Redes Técnicas; Puertos.

Introdução

No bojo das inúmeras reestruturações advindas da transição do modo de acumulação fordista para a acumulação flexível, observamos a reorganização dos sistemas portuários a partir do incremento da rede técnica, normativa e da maior participação de novas infraestruturas e agentes. Observamos, ainda, uma centralidade dos processos de circulação de mercadorias e capitais em função das demandas por simultaneidade e instantaneidade engendradas pela contemporaneidade. Neste escopo, vimos despontar setores importantes na economia, como a logística, sendo este alimentado pela combinação de diferentes redes, escalas e agentes.

A logística é, em muito, acionada pelos capitais privados para seus melhores desempenhos e para o aumento de ganhos competitivos. Para tanto, é necessário que ela se combine com infraestruturas e dispositivos legais que diminuam os gargalos espaciais e econômicos e garanta a acumulação sem maiores percalços. No caso brasileiro, notamos uma maior concentração da rede infraestrutural e logística em áreas já tradicionalmente mais densas no âmbito técnico e, portanto, mais atrativa para uma série de investimentos.

Considerando a importância do fundo público para a provisão destas redes técnicas e normativas temos, desde a década de 1990 e da ascensão do receituário neoliberal, o

Estado brasileiro se alinhando cada vez mais aos interesses hegemônicos e lançando diferentes mecanismos que permitem a ampliação da participação de capitais privados em setores estratégicos, como as infraestruturas e a logística, e consequentemente o controle dos fluxos por parte das organizações corporativas.

Nesta direção, este trabalho tem como objetivo principal discutir sob a luz do reescalonamento do Estado brasileiro a ascensão de novas redes, escalas e agentes que surgem no reordenamento de sistemas portuários. Acionamos como exemplo a trajetória da Multiterminais Logística Integrada e a sua atuação multiescalar desde o porto do Rio de Janeiro. Para tanto, nos atemos metodologicamente ao levantamento bibliográfico sobre temas correlatos a este trabalho e levantamento documental e de dados secundários no sítio eletrônico da Multiterminais.

Os resultados e discussões seguem estruturados em três partes. A primeira delas vislumbra a concentração das infraestruturas e da rede logística no caso brasileiro, demonstrando como o fundo público se alinha aos interesses privados na provisão de sistemas técnicos e de movimento. Por sua vez, a segunda parte discute os novos dispositivos normativos lançados pelo Estado brasileiro pós 1990 e da ascensão das rodadas de experimentação neoliberal no país. Por fim, apresentamos alguns elementos que nos permitem discutir a atuação da Multiterminais Logística Integrada e a sua relação com o sistema portuário do Rio de Janeiro.

A conformação concentrada da rede logística brasileira

No bojo das reestruturações advindas da alteração dos padrões de acumulação capitalista, observamos que as etapas de circulação e distribuição ganham centralidade face a emergência e necessidade da simultaneidade das relações e trocas. Para tanto, é essencial a sinergia entre aparatos técnicos e normativos para que a acumulação ocorra sem maiores percalços, ou seja, a fluidez e a porosidade territorial (ARROYO, 2015) são traços importantes para as novas compleições do capitalismo contemporâneo.

Nesse esteio, temos a combinação de diferentes agentes e redes para a concepção e estruturação de arcabouços infraestruturais e técnicos que tendem a se organizar no espaço de maneira estrategicamente seletiva. Isto porque os fluxos se associam a uma

materialidade que está, em muito, canalizada em redes no espaço (BLANCO, 2015), sendo que esta organização ao mesmo passo que garante fluidez a determinados setores do capital hegemônico, corrobora para a alienação de tantos outros territórios não selecionáveis. Para Silveira (2005, p.187), a aceleração contemporânea é acompanhada da multiplicação do número de “lentos”, o que desponta uma “economia moderna fundada mais numa arquitetura de redes do que numa Geografia de todo o espaço”.

O que circula, portanto, produz fixidez. Isto é, mesmo que de maneira reticular e fluida, a circulação demanda de um sistema coeso de pontos, linhas e áreas que estão e são materialidade no espaço. Para Silveira (2009), parte da reestruturação produtiva e da aceleração demandada pelo capitalismo cada vez mais competitivo é oriunda da existência e aprimoramento dos sistemas de movimentos, dentre outros fatores. Estes sistemas de movimento, por sua vez, necessitam, além da tecnologia, de um sistema de normas coordenados pelo Estado e pelas corporações e se combinam, conseqüentemente, com os fluxos econômicos. Os sistemas de movimento são:

[A]s infraestruturas e os meios de transporte planejados logicamente [...] dentro de padrões tecnologicamente adequados para atender as novas demandas corporativas (por seletivos grupos econômicos no território). As mesmas infraestruturas em redes compõem as redes técnicas de transporte. (SILVEIRA, 2009, p. 2)

Blanco (2015) argumenta sobre a necessidade da combinação de inúmeras redes e esquemas desenvolvidos, em muito, pela logística. Para este autor, há redes capilares que alimentam as redes mais centrais e os esquemas multimodais desenvolvidos – e demandados – pela logística. Os esquemas multimodais se comportam como importantes nós, assim como outros pontos e áreas que recebem – e concentram – as redes.

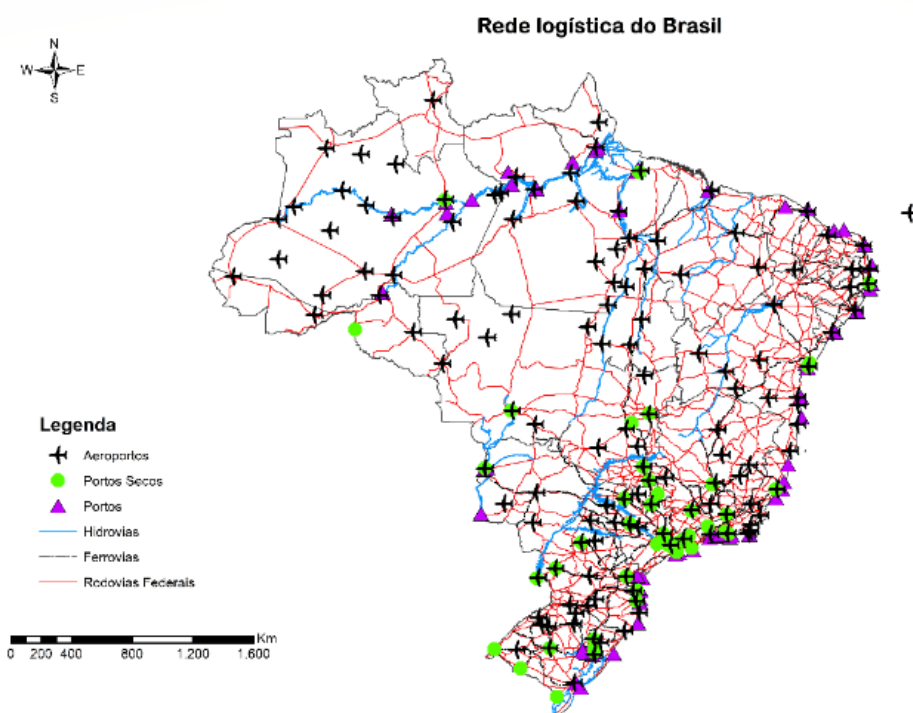
Temos, então, uma organização que visa, principalmente, atender as demandas corporativas e se alinhar às novas exigências do capitalismo competitivo e globalizado. Isto porque a economia globalizada exige uma unicidade técnica (SANTOS; 1996, 2008). Porém, tal unicidade técnica, conforme este autor, é fruto de práticas hegemônicas e pode ocasionar profundas diferenciações ao introduzir canais e redes em alguns

territórios em detrimento a outros. A logística, “diretamente comprometida com o movimento circulatório do capital” (SILVEIRA, 2009, p. 2), é componente da unicidade técnica e uma das responsáveis por organizar todos os outros elementos. Organização esta, por sua vez, obediente ao padrão reticular do capitalismo contemporâneo.

A rede logística é aqui tratada, como em trabalhos anteriores (BARROS, 2021), como uma síntese que reúne os fixos produtivos, em pontos, áreas e vias, que garantem a base material e normativa para a acumulação capitalista, assim como cria condições para a circulação de mercadorias e pessoas. Ela é estrategicamente concebida e materializada em regiões e territórios atrativos aos capitais hegemônicos, em uma lógica que combina mecanismos espoliativos e, conseqüentemente, excludentes.

No caso brasileiro, a rede logística é mais densa em determinadas porções do território nacional, como podemos ver na figura 1 abaixo que sintetiza alguns dos elementos desta rede.

Figura 1 – Rede logística brasileira



Fonte: Barros, 2021.

É notória a maior densidade de pontos e vias componentes da rede logística na região concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2008) do país. A distribuição desigual dos elementos e infraestruturas conota a seletividade espacial da organização logística. Esta organização visa, dentre outros aspectos, diminuir gargalos econômicos e espaciais e apreender funções como captação, distribuição, transmissão e controle, sendo que a trajetória das redes são bem delimitadas e transbordam poucas externalidades positivas para as suas margens (ALMEIDA, 1994).

O padrão concentrado da distribuição de infraestruturas e da composição da rede logística brasileira faz com que apenas algumas regiões do país usufruam dos possíveis efeitos multiplicadores [de produtividade e renda] que alguns setores podem oferecer (SILVEIRA, 2015). Brandão (2013) reconhece que para instalação de infraestruturas e outros equipamentos, no Brasil, leva-se em consideração alguns pressupostos, como áreas já consolidadas tanto dos setores industriais quanto dos setores agroexportadores, além da instalação de infraestruturas para promoção de áreas consideradas atrativas para a iniciativa privada. O que é válido registrar é que esta dinâmica territorial e a conformação destes sistemas estão atreladas à determinações multiescalares que têm no horizonte os seus interesses.

Monte-Mór e Linhares (2009) argumentam que a seletividade espacial na implementação das condições gerais de produção contribui com a ampliação das desigualdades regionais brasileiras, uma vez que isto significa a concentração também de potenciais de desenvolvimento. Em síntese:

[A] concentração dos investimentos de capital, da infraestrutura social e da presença hegemônica das condições gerais de produção em alguns pontos do espaço em detrimento de outros: o que finda por ratificar a concentração espacial dos meios de produção, circulação e consumo, e das atividades econômicas como um todo, significando, portanto, uma concentração espacial das oportunidades de desenvolvimento (MONTE-MÓR; LINHARES, 2009, p. 153).

Nesta perspectiva, há a busca pela “coerência estruturada” (HARVEY, 2013) para suporte da produção e maiores possibilidades de circulação. Esta busca, todavia, permeia e é permeada pela ampliação do uso corporativo – e espoliativo – do território à medida que grande parte do investimento em infraestrutura e logística é destinado às

escalas dominantes de produção e acumulação, levando este arcabouço material e infraestrutural a cumprir papel importante nas máquinas de crescimento regional por possibilitarem a ampliação de seus horizontes espaciais (WERNER; BRANDÃO, 2019).

A seleção da Região Concentrada também cumpre os requisitos dos interesses capitalistas, uma vez que esta área concentra os principais vetores de modernização do território e já dispõe de mais aparatos técnicos e normativos que são vantagens competitivas para a instalação das infraestruturas que, nestes casos, são parte fundamental do processo produtivo. Observamos, então, a configuração de uma logística de mercado que é acompanhada de investimentos públicos, uma vez que grande parte dos investimentos em infraestrutura no Brasil advém do fundo público.

Esta coalizão de agentes públicos e privados é parte importante para o funcionamento da rede logística, uma vez que ela [a rede]:

[D]emanda para seu pleno funcionamento de uma série de forças e agentes que tem ações escalonadas, modificando e ressignificando escalas preexistentes e forjando novas escalas que coadjuvam no crescimento econômico e desenham uma geometria hierárquica e desigual de poderes (BARROS, 2021, p. 81).

Isto posto, abaixo veremos as movimentações do Estado brasileiro para o provimento de infraestruturas e consolidação da rede logística desde a perspectiva de seu reescalamento e da emergência de novas configurações normativas.

Novas configurações normativas: reescalamento do Estado

Em um período de globalização e neoliberalização da economia, inferimos que o modelo que se instala territorialmente atende as demandas corporativas por situar as infraestruturas e outras materialidades em posições estratégicas para facilitar os fluxos econômicos e a estruturação do espaço geoeconômico a partir de “espaços do mandar” e “espaços do obedecer” (SANTOS, 2008).

No Brasil, assim como em outras formações socioespaciais periféricas, observamos uma proeminência dos fundos públicos para provisão de infraestrutura e como um componente estrutural insubstituível à medida que o cálculo da taxa de lucros perpassa

por ele (OLIVEIRA, 1988). De acordo com Werner e Brandão (2019, p. 299) “a ação estatal é decisiva nas mais diversas formações sociais capitalistas”.

Observamos o Estado assumindo diferentes mecanismos de provisão e financiamento de infraestruturas e da base material, mas também compondo novas configurações normativas que auxiliam na formação, consolidação e funcionamento das redes logísticas. Redes estas que evocam a perspectiva dos processos escalares pelos objetos que as compõem trazerem à baila a compreensão relacional do espaço e de seus agentes produtores.

Neste ínterim, é plausível trabalharmos as novas configurações normativas desde uma perspectiva dos processos escalares ao passo que, conforme Brenner (2013, p. 201): “[...] as configurações escalares são agora entendidas como arenas e produtos produzidos, contestados e, portanto, maleáveis das relações político-econômicas”. Ademais, é possível identificarmos os diferentes agentes que legitimam interesses a partir das interações espaciais e dos processos socioespaciais, uma vez que mediam e são mediados por relações desiguais e assimétricas, tensionando ainda mais disputas sociais e políticas (BRENNER, 2013).

Os agentes, portanto, têm suas estratégias escalares alteradas e redirecionadas para seu fortalecimento no domínio político e econômico perpassando, necessariamente, pelo âmbito espacial. Considerando o Estado enquanto um importante agente tanto na provisão material quanto nos aparatos normativos, temos um quadro de redirecionamento de suas estratégias a partir, principalmente, da conjuntura neoliberal que emergiu a partir da década de 1990. Tais redirecionamentos, como veremos, fazem parte dos processos de reescalonamento do Estado brasileiro e acirram, ainda mais, a espoliação das infraestruturas no país.

No Brasil, desde a década de 1990, pudemos observar três distintas e complementares rodadas de experimentação neoliberal (BRANDÃO, 2017; BRANDÃO; SOUZA, 2019). Além disso demonstrar o quão frágil é o Estado brasileiro, conotou também uma série de alterações para os setores logísticos, de infraestruturas e a inauguração de novos quadros – e paisagens – georregulatórios. Muito em função do privilégio das relações verticais e hierárquicas dentro do escopo do neoliberalismo que, além de realocar o

Estado em diferentes níveis de hierarquização, culmina em uma “reconstituição completa das relações entre Estado, mercado e formas de governar [...]” (WERNER, 2019, p. 7-8).

A eleição de Fernando Henrique Cardoso (FHC) em 1994 deu condições econômicas e políticas para inaugurar um *Roll-Back* no Brasil (BRANDÃO; SOUZA, 2019). O *Roll-Back* foi a primeira rodada de experimentação no país e aqui manifestou-se em suas formas clássicas: “*rollback neoliberalism is a useful summary term for all the policies and programs promoting privatization, market liberalization, business deregulation [...]*” (SPARKE, 2019, p. 5). Houve, desta forma, um ataque às instituições públicas e o desmantelamento de suas estruturas, acompanhado da abertura comercial e financeira com grandes projetos de privatização.

Acionamos aqui o Programa Nacional de Desestatização, Lei 8.031 de 1990 revogada pela Lei 9.491 de 1997, que logo no artigo primeiro evidencia a preocupação com a reestruturação do setor privado a partir da modernização das infraestruturas e do parque industrial brasileiro, inclusive por meio da concessão de crédito. Apreendemos a imbricação entre setor público e privado para modernização do espaço nacional, isto é, novos rearranjos institucionais travestidos em espacialidades para garantir as bases regulatórias neoliberais de acumulação capitalista.

A Lei Geral das Concessões, Lei 8.987 de 1995, também foi um importante mecanismo que garantiu que a execução de obras públicas e a prestação de serviços fosse designada a empresas e/ou consórcios aptos para realização de tais movimentações. As concessões são mais uma forma de cercear a espacialidade estatal em detrimento de novas espacialidades privadas à medida que podemos entendê-las enquanto privatizações limitadas em um período.

A virada da década de 2000 inaugurou um novo quadro georregulatório e uma nova rodada de experimentação neoliberal no Brasil (BRANDÃO, 2017; BRANDÃO, SOUZA, 2019). A eleição de Luís Inácio Lula da Silva marcou o início do *Roll-Out* que perdurou até o golpe sofrido pela então presidenta Dilma Roussef no ano de 2016. Este *round* é caracterizado pela reestruturação das bases regulatórias em um movimento que se responsabiliza em enfrentar os modos de governança precedentes, inclusive a partir de

BARROS & CORRÊA, *Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada*

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

políticas de cunho social, ao mesmo passo que busca conformar novos atrativos e configurações para o mercado a partir, por exemplo, de conciliações de diferentes agentes e classes.

Tivemos a manutenção de políticas macroeconômicas conservadoras as quais um dos principais objetivos era transformar o país novamente em uma arena de investimentos internacionais (BRANDÃO, 2017). Brandão e Souza (2019, p. 41) demarcam estas movimentações conservadoras:

Una reforma del sistema de pensiones draconiana fue realizada en 2003. Alianzas con algunas de las fuerzas más retrógradas y conservadoras de Brasil, con amplia-ción de la protección al rentismo y al patrimonialismo; el no enfrentamiento de las cuestiones relativas a las tierras rurales y urbanas, entre muchas otras políticas de tipo neoliberal [...]
Durante los gobiernos de Lula y Dilma las reestructuraciones regulatorias de gran alcance fueron implementadas en una ola de Roll-Out, de regulación, entrante, enfrentando modos de gobernanza anteriores y creando refugios de defensa que mezclaron sumisión a los mercados con la defensa de algunos derechos sociales.

Apesar dos avanços sociais e de importantes rupturas com os Governos antecedentes, não houve um enfrentamento de problemas estruturais da formação socioespacial brasileira, como a questão fundiária rural e urbana. Da mesma forma, houve a perpetuação da centralidade das *commodities* e um crescente investimento privado em suas correspondentes infraestruturais.

Para exemplificar, trazemos três mecanismos normativos lançados pelo Estado durante os governos petistas que contribuíram para a capacidade produtiva do país a partir, grandemente, de investimentos privados. A saber: Parcerias Público Privadas (PPP), Lei 11.079 de 2004 ; Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Lei 11.578 de 2007 ; Lei dos Portos, lei 12.815 de 2013 .

As PPP, de certa forma, deram continuidade aos mecanismos de concessão iniciados anteriormente à medida que: “Parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa” (BRASIL, 2004). Nesta lei foram valorizadas as ações privadas no investimento, principalmente, a partir das Sociedades de Propósitos Específicos (SPE). De acordo com Werner (2019, p. 150), estas medidas baseadas nas SPE e nas concessões foram fundamentais para a provisão de

infraestruturas no país ao mesmo passo que expressaram o “neoliberalismo realmente existente”.

O PAC, por sua vez, marcou a retomada dos investimentos públicos em setores estratégicos do programa: logística, energia e infraestrutura social e urbana. Contudo, mesmo com os investimentos públicos nestas frentes a partir, principalmente, de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), o PAC demonstrou a proeminência dos capitais financeiros-rentistas e das frações agrícolas-minerais no padrão de acumulação pós-1990 (WERNER, 2019).

Por fim, a Lei dos Portos prevê, a partir das mudanças dos contextos georregulatórios relacionados ao neoliberalismo, mecanismos para apropriação privada dos portos, como concessão e arrendamento. Ademais, tal lei instituiu a presença de operadores portuários e de Terminais de Uso Privado (TUP), dando ênfase ao papel do capital privado no estabelecimento e gerenciamento de portos e de áreas organizadas tipicamente portuárias e, por conseguinte, no controle dos fluxos.

As três leis aqui citadas demonstram, em diferentes perspectivas, os rearranjos e os redirecionamentos do Estado brasileiro para se alinhar a conjuntura neoliberal e buscar se fortalecer economicamente e politicamente no cenário internacional, fazendo emergir espacialidades ora mais estatais, ora menos. Por exemplo, o PAC mesmo que alinhado à interesses e mecanismos privados, marcou a volta dos investimentos e financiamentos do Estado em infraestruturas, porém as outras leis e configurações normativas ampliaram a participação privada nestes setores.

O Roll-Out correspondente aos Governos Lula e Dilma pode ser entendido como um round intermediário entre dois Roll-Back, uma vez que uma segunda rodada neoliberal deste tipo foi inaugurada a partir do Golpe sofrido pela presidenta Dilma e início do Governo Temer. O Governo Temer foi ainda mais austero que o primeiro Roll-Back e resgatou as políticas neoliberais tradicionais e conservadoras iniciadas na década de 1990, em especial, as atreladas à terra e ao trabalho.

Este terceiro round girou em torno dos Programas de Parceria de Investimentos (PPI), Lei 13.334 de 2016, responsáveis por diminuir os investimentos do PAC e dar fim a outros programas públicos relacionados a logística. Da mesma forma, testemunhamos

BARROS & CORRÊA, Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

a retirada de inúmeros direitos sociais e coletivos conquistados nos governos petistas e o aumento do endividamento familiar, sendo um momento de re-des-construção institucional e ataque à democracia (BRANDÃO, 2017).

As principais mudanças advindas dos PPI de Temer para o setor de infraestruturas, na verdade, foram rupturas com os investimentos de fundos públicos testemunhados no round anterior e a retomada – de forma ainda mais acirrada – da participação de capitais privados e estrangeiros nas concessões e privatizações. Inclusive, as fontes de crédito deixaram de ser advindas, majoritariamente, do BNDES para a maior participação do capital externo. Neste momento, se ratifica o papel periférico do Brasil na divisão internacional do trabalho, uma vez que o país se manteve enquanto exportador de commodities, sendo a rede logística e de infraestruturas voltada mais ao mercado externo do que ao interno.

O Governo bolsonarista iniciado em 2018 deu continuidade ao desmantelamento do aparelho público e um aprofundamento ainda maior das brutalidades e ataques sociais – e à democracia – iniciados com Temer. Ainda é muito recente e seria irresponsável da nossa parte uma análise deste Governo, mas por exemplo, trazemos a lei 14.047 de 2020 que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia de COVID-19 no setor portuário e que continua a estimular a participação maçante e privada nas infraestruturas tanto no estímulo a concorrência quanto na liberdade de preços nas operações.

Todos estes pontos aqui ilustrados vão ao encontro dos argumentos de Brenner (2013, p. 206) para quem há uma reestruturação multiescalar dos papéis do Estado à medida que “os arranjos escalares nacionalizados estão sendo desestabilizados”, o que engendra novos arranjos institucionais que reestruturam todos os níveis espaciais – e escalares. A emergência de quadros georregulatórios e os movimentos de reescalonamento do Estado brasileiro surgem para “resolver tendências de crise, para administrar problemas regulatórios, para recompor relações de poder, e/ou para estabelecer novas bases geográficas para o desenvolvimento capitalista e para a governança político econômica” (BRENNER, 2013, p. 206).

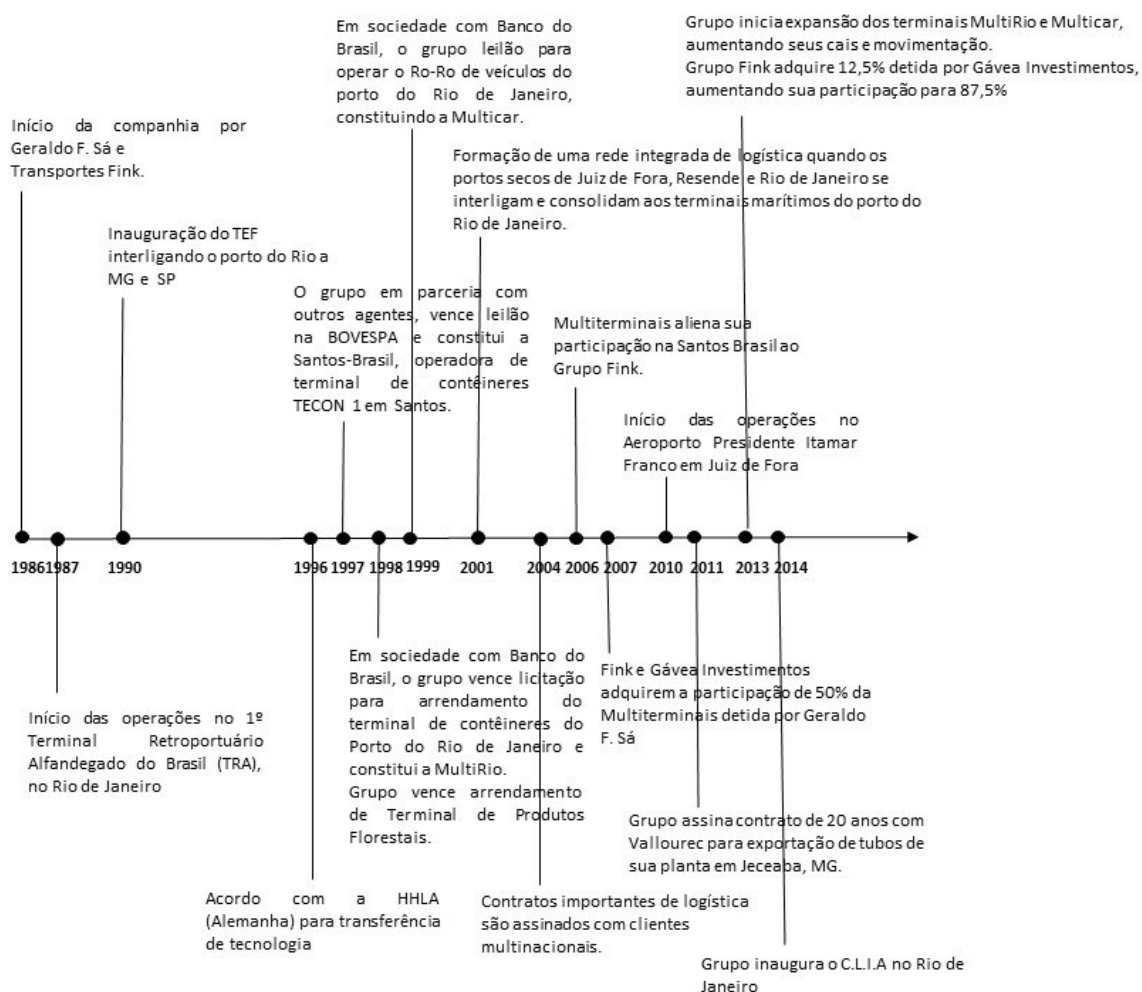
Inferimos que os setores de infraestrutura e logística foram uns dos mais afetados pela ascensão do neoliberalismo e constante retirada de participações estatais, sendo que a espoliação é uma das marcas da produção capitalista das infraestruturas, uma vez que além de tirar o controle do Estado de frentes estratégicas da economia, ainda há uma participação dos fundos públicos no financiamento desta espoliação e da permissão na entrada de agentes externos e hegemônico no planejamento estratégico e controle dos fluxos (SILVA; TEIXEIRA, 2019).

Os redirecionamentos do Estado e a conformação de novos arcações normativos permitiu a participação de grupos econômicos multiescalonados na provisão de infraestruturas e controle dos fluxos, sendo que eles estão posicionados estrategicamente dentro dos sistemas técnicos e normativos. Abaixo discutiremos sobre a atuação multiescalar da Multiterminais Logística Integrada enquanto agente produtor de infraestruturas componentes da rede logística e da constituição de sistemas portuários.

A Multiterminais Logística Integrada e sua atuação multiescalar: elementos dos sistemas portuários

Antes de adentrarmos na atuação multiescalar da Multiterminais Logística Integrada e seu papel no âmbito dos sistemas portuários, é importante registrarmos sua história. Para isso, salientamos os principais marcos disponíveis no sítio eletrônico do grupo na linha do tempo abaixo (FIGURA 2).

Figura 2 – Trajetória espaço-temporal da Multiterminais Logística Integrada.



Fonte: <https://www.multiterminais.com.br/historia-grandes-marcos>. Organização das autoras.

A linha do tempo delimita os principais marcos, parceiros e expansões espaciais e dos nichos de atuação da Multiterminais, assim como nos permite inferir a sua participação enquanto agente e a conformação de um sistema portuário desde o grupo. Pensemos tal expansão a partir dos contextos conjunturais que descrevemos anteriormente.

A Multiterminais foi fundada em 1986 já com participação da Fink³, sendo que em 2013 este grupo já detinha mais de 85% dos capitais da Multiterminais, sendo esta empresa e outras duas, como a MultiCar e a MultiRio, pertencentes, portanto, ao grupo Fink. O grupo Fink iniciou suas operações na primeira metade do século XX ainda como uma transportadora de mudanças, porém ao longo dos anos se consolidou como um dos

³ Empresa fundada pelo imigrante austríaco Leopold Josef Fink.

responsáveis por logística de grandes eventos, transporte e exposição de obras de arte e transporte, armazenamento e logística integrada. Estes últimos segmentos abrangem a Multiterminais e suas outras empresas correspondentes, sendo que a Fink foi a primeira empresa privada a quem foi confiada a autorização para operar armazéns públicos alfandegados (FINK, 2022).

A virada da década de 1990 marcou a parceria da Multiterminais com outras empresas privadas e de capital estrangeiro, assim como expandiu suas áreas de atuação a partir do ganho de licitações e concessões para operar terminais de contêineres em outros portos já consolidados e a administração de portos secos, como os de Resende/RJ e Juiz de Fora/MG, cidades da hinterlândia do Porto do Rio. Esses elementos demonstram os mecanismos normativos já descritos e relacionados as rodadas neoliberais que permitiram a ampliação de capitais privados na gerência de setores estratégicos, como os portuários. Além disso, a parceria com capitais estrangeiros demonstra também a abertura comercial e o emparelhamento das lógicas, fixos e práticas aos fluxos da escala global.

É interessante observarmos que a ampliação das atividades da Multiterminais perpassa, necessariamente, pelo âmbito espacial. Isto é, a partir da atuação em novas cidades e/ou a ampliação dos ambientes construídos voltados a circulação de mercadorias e dos movimentos circulatórios do capital. Portanto, a ampliação da Multiterminais produz espaço que, por sua vez, é determinante para própria expansão da empresa.

Apesar de lotada no Rio de Janeiro, a empresa salta escalas tanto no que diz respeito às suas parcerias de capital e investimento em tecnologia quanto no alcance espacial de seus serviços e produtos. Primeiro, é válido registrarmos as situações geográficas estratégicas das operações do grupo, inclusive em relação a rede urbana brasileira, que possibilitam e facilitam essas interconexões. Em geral, os serviços oferecidos pela Multiterminais fora da área principal do porto do Rio de Janeiro, ainda assim servem para abastecê-lo e, portanto, configuram parte de sua hinterlândia (SILVA, 2016). Inferimos, portanto, que esses serviços configuram uma rede aduaneira e portuária que assume como pano de fundo a rede urbana e suas principais interconexões, sendo que, neste caso, a principal centralidade de onde partem e para onde chegam os fluxos é o

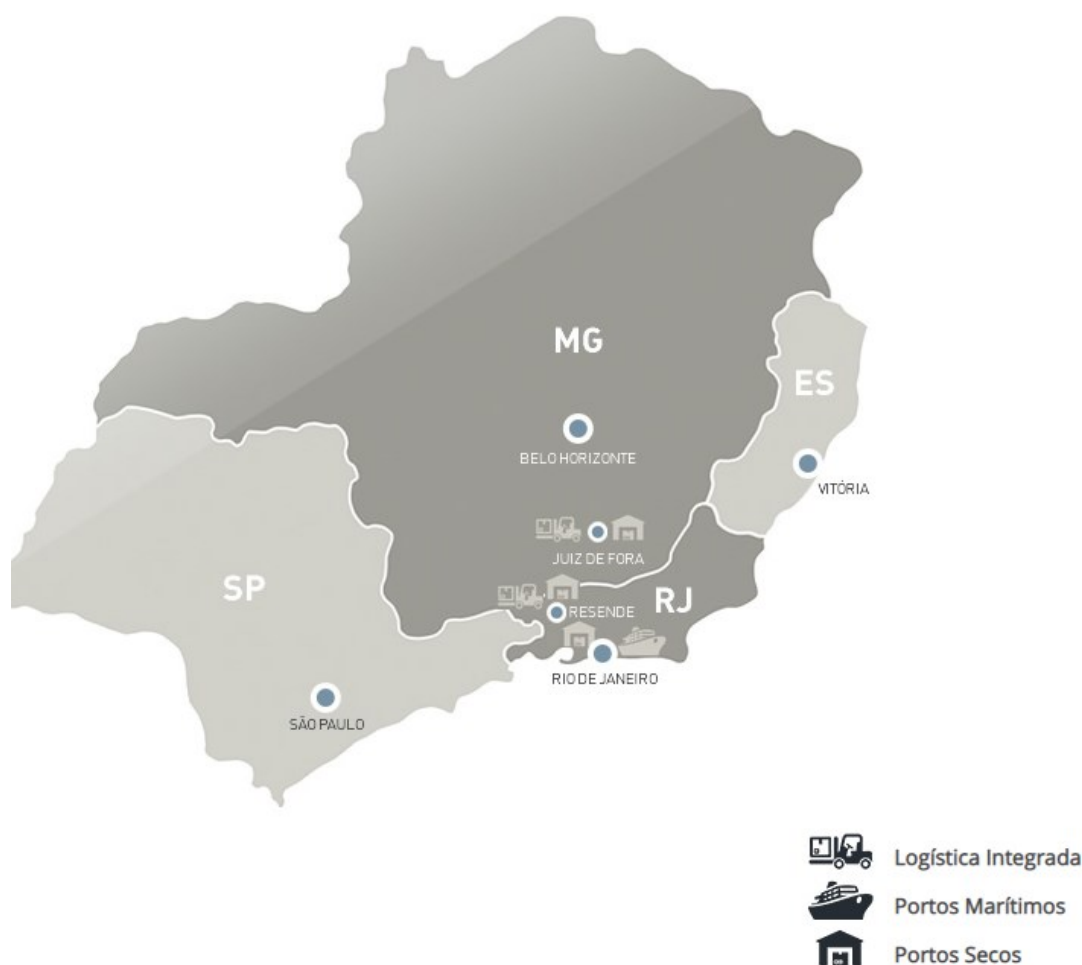
Rio de Janeiro. É importante a coesão entre essas redes, uma vez que a superação de gargalos espaciais e econômicos é fundamental para uma maior competitividade frente ao cenário globalizado.

De acordo com Silva (2016), a reestruturação do porto carioca é fruto, de certo modo, das novas regulações e arranjos espaciais. As novas configurações normativas, como já argumentamos, engendram novas espacialidades que, por sua vez, implicam no aumento de infraestruturas logísticas. Conforme Silva (2016, p. 5), a multiplicação destes objetos é também derivada da “precariedade do ambiente operacional e gerencial dos retroportos brasileiros e do Rio de Janeiro, onde o tempo de permanência médio e a insegurança quanto ao prazo de liberação das cargas constituem um gargalo [...]”. A autora destaca que para a fluidez ocorrer é necessária uma coalizão de diferentes agentes públicos, como a Polícia Federal, Vigilância Sanitária, Alfândega etc., mas acrescentamos ainda a emergência das empresas privadas responsáveis pela gerência, administração e funcionamento das infraestruturas.

Não à toa estas infraestruturas se localizam onde há maior concentração de suporte material e normativo, ou seja, onde há uma rede mais interconectada entre pontos, linhas e áreas que integrem todo o sistema portuário e que apresenta dispositivos legais para o seu pleno desenvolvimento. Neste aspecto, observamos a preocupação da Multiterminais com a formação de uma rede logística integrada, principalmente, a partir do funcionamento dos portos secos de Juiz de Fora e Resende. É importante salientarmos que a consolidação dessa rede integrada, de acordo com a Multiterminais, se deu em 2001 apesar dos portos secos, como no caso de Juiz de Fora, estarem em funcionamento desde 1997.

A figura 3 abaixo demonstra a localização dos objetos da Multiterminais que, além de pertencerem a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, corroboram para a ampliação do alcance espacial da empresa.

Figura 3 – Área de atuação da Multiterminais.



Fonte: <https://www.multiterminais.com.br/area-atuacao>. Organização das autoras.

A rede de logística integrada proposta pela Multiterminais é possível também pela complementação e continuidade das atividades existentes em cada estabelecimento. Isto é, além da rede técnica, normativa e dos sistemas de movimento, os diferentes serviços prestados pela Multiterminais se complementam nas variadas etapas do sistema produtivo e dos processos de circulação em seus distintos empreendimentos. É válido registrar que este movimento, em muito, só é possível pela reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 que permitiu uma desconcentração geográfica de inúmeros serviços e atividades sob o padrão *just-in-time*. De acordo com a Multiterminais (2022), os serviços são:

BARROS & CORRÊA, *Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada*

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

1) Os Centros de Operações Logísticas (C.O.L) e os portos secos, localizados em Resende/RJ e Juiz de Fora/MG, responsáveis por, dentre outras funções: i) Recebimento, conferência, etiquetagem e armazenagem de produtos; ii) Ações de retrabalho e preparação de produtos para expedição; iii) Monitoramento do desempenho da operação via "dashboards" customizados; iv) Atendimento de pedidos com separação; composição de embalagens e etiquetagem de expedição; v) Controle de qualidade; vi) Declarações e despachos aduaneiros; vii) Controle de estoques e inventário em tempo real; viii) Emissão de certificados; ix) Condicionamento e acondicionamento de cargas.

2) O Centro de Logística de Veículos (C.L.V) localizado em Resende/RJ é responsável por: i) Instalação de manuais, extintores, tapetes, triangulos, e peças afins; ii) Montagens gerais: frisos, adesivos, etc; iii) Armazenamento; iv) Parqueamento; v) Inspeção de qualidade; vi) Reparos de funilaria; vii) Pintura; viii) Lavagem; ix) Polimento; x) Serviços de mecânica e elétrica geral; xi) Ações de qualidade.

3) O Centro Logístico Industrial e Aduaneiro (C.L.I.A) do Rio de Janeiro/RJ tem por funções: i) Movimentação e armazenagem de mercadorias; ii) Pesagem de cargas; iii) Fornecimento de energia para contêineres frigoríficos; iv) Área climatizada; v) Coleta de Amostras; vi) Colocação de lacres; vii) Unitização e desunitização de cargas; viii) Etiquetagem e marcação para atender a exigências do comprador estrangeiro; ix) Entrepasto aduaneiro; x) Exportação no regime de depósito alfandegado; xi) Certificações; xii) Depósitos especiais alfandegados; xiii) Drawback; xiv) Desembarço sobre rodas; xv) Declaração de trânsito aduaneiro; xvi) Acondicionamento e reacondicionamento de carga.

4) O Terminal de Contêineres MultiRio, localizado em área contígua ao porto do Rio e um dos maiores terminais deste tipo em operação, tem como papéis: i) Estiva e desestiva em navios especializados; ii) Controle Total do Inventário; iii) Serviços complementares de embalagem, etiquetagem, paletização e retirada; iv) Armazenagem; v) Separação por lotes; vi) Movimentação de volumes pesados; vii) Vistoria para efeitos de seguro.

5) Por fim, cabe ao Terminal de Veículos MultiCar, também localizado no Rio de Janeiro: i) Carga e descarga de veículos em transporte especializado; ii) Vistoria em

conformidade com o plano de gestão da montadora; iii) Armazenagem; iv) Controle total do inventário; v) Serviços de tropicalização; vi) Retrabalho a pedido das montadoras; vii) Serviços de apoio operacional para alfândega visando desembaraço; viii) Estiva e desestiva a bordo de navios.

Os papéis acima relacionados aos diferentes estabelecimentos e serviços demonstra a grande importância da Multiterminais, principalmente, na armazenagem, tratamento, documentação e movimentação de diferentes cargas. Observamos tanto a continuidade dos serviços nos estabelecimentos, como também peculiaridades que surgem em função das especificidades de cada um deles, como àqueles mais voltados aos veículos. O que é válido registrarmos, nesta direção, é que à medida que uma empresa privada como a Multiterminais se apropria destas funções, ela também está se apropriando e controlando os fluxos que emergem a partir de seus ambientes construídos.

Por exemplo, o lançamento em 2014 do C.L.I.A no Rio de Janeiro é oriundo da medida provisória nº 320 de 2006 que liberalizou ainda mais as infraestruturas aduaneiras no Brasil ao transferir à iniciativa privada a possibilidade de criação de recintos alfandegários. Por mais que tal medida provisória tenha durado apenas seis meses, ela instaurou no país diferentes espacialidades espoliativas que contribuem para a fluidez capitalista. O controle destes recintos e de seus fluxos pela Multiterminais denota a importância desta empresa no setor e a suas interconexões também com os setores públicos a partir da utilização destas inovações normativas.

À luz da conjuntura neoliberal inferimos, portanto, que a Multiterminais enquanto produtora e gestora de grande parte da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, é uma das responsáveis por organizar o sistema portuário a partir de reestruturações que tomam como ponto de partida e como elemento essencial o espaço. Isto é, seguindo as diretrizes das demandas globais e das *megacarriers*, estes novos espaços são apropriados pela lógica – e logística – capitalista tanto para aproximação e captação de novos clientes quanto para possibilidade de polarização de mais fluxos em detrimento de seus concorrentes (NOTTEBOM; RODRIGUE, 2005).

A partir da rede logística integrada, a Multiterminais assume estrategicamente diferentes etapas: as trocas e distribuições que se dão no âmbito terrestre, bem como

BARROS & CORRÊA, Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

o contato com os clientes e a possibilidade de inúmeras amenidades para eles, além do controle e da containerização das mercadorias e do desembarço dos fluxos terrestres e marítimos. Isto é possível pela capacidade de capilarização da empresa na combinação de diferentes redes: técnicas, normativas e urbanas. Além da capacidade de articulação de diferentes escalas espaciais e sociais, ou seja, no emparelhamento do global com o local e o regional e nas frentes de atuação junto de mecanismos públicos.

Sobre as estratégias espaciais da Multiterminais e a combinação de seus diferentes serviços, apropriamo-nos do exemplo trazido por Silva (2016, p. 9) quando a autora mostra que a empresa “[...] que presta um serviço integrado à Mercedes, entre fornecedores localizados na Alemanha e a unidade de montagem de Juiz de Fora (Minas Gerais), utilizando seu terminal portuário (Rio de Janeiro), o porto seco e a COL, que estão localizados na proximidade da fábrica (Juiz de Fora)”.

O exemplo acima faz parte da proposta de logística integrada da Multiterminais que oferece aos seus clientes *Supply Chain Management*, isto é, dispositivos para as empresas se organizarem de maneira integrada, sendo este sistema uma aproximação entre clientes e fornecedores pertencentes de um mesmo canal de distribuição. De acordo com a Multiterminais (2022), a integração se dá por duas vias: um canal de informação que conecta todos os participantes e através do próprio fluxo de trocas advindos das relações que compõem este sistema a partir de serviços como carga e descarga, movimentação e armazenamento no porto do Rio de Janeiro ou nos portos secos, avaliação de documentação etc.

Ainda em relação a preocupação com a logística integrada, a Multiterminais também possui a STAHLLOG Solução Logística, localizada em Santa Cruz/RJ e que foi criada, em 2007, visando preencher as necessidades do mercado geradas pela construção e aumento do número de parques industriais no Brasil. Ela é integrada aos outros estabelecimentos da Multiterminais e também busca oferecer serviços logísticos e portuários *on-site*.

Desta forma, a Multiterminais está presente em muitas etapas de distribuição e circulação, controlando inúmeros serviços que se combinam de formas escalonadas. A emergência de novos centros logísticos, por exemplo, vai ao encontro da necessidade

BARROS & CORRÊA, *Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada*

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

das manipulações tanto espaciais quanto logísticas para reorganização dos ambientes construídos voltados à circulação e possibilidade de melhor inserção nos sistemas competitivos globais. A melhor interação entre as diferentes redes e objetos lançados pela Multiterminais possibilita que esta empresa alcance, a partir das suas áreas de mercado, escalas cada vez mais distantes. Existe, portanto, um movimento duplo: i) a Multiterminais se utiliza do espaço para suas estratégias de redirecionamento e expansão em inúmeros *rounds* de reescalonamento ao longo da conjuntura; ii) a conjuntura neoliberal possibilita a expansão da Multiterminais a partir de aparatos técnicos e normativos que inseriram novas possibilidades aos sistemas portuários gerenciados por esta empresa.

A atuação multiescalar da Multiterminais é, desta forma, atrelada as reorganizações dos sistemas portuários que obedecem, cada vez mais, um padrão reticular que possibilita uma organização do espaço não apenas levando em consideração as proximidades físicas, mas principalmente as potenciais áreas de interação e mercado. A configuração e expansão dos espaços comandados pela Multiterminais é, portanto, um domínio desta empresa em etapas de distribuição e circulação de mercadorias e do capital e, principalmente, um controle privado dos fluxos.

Considerações finais

A logística é utilizada, em grande medida, como instrumento de grandes capitais para sua própria expansão a partir da apropriação de diferentes espaços por mecanismos variados, como a criação de redes técnicas e de novos objetos, ambientes construídos que possibilitem a melhor circulação do capital e, até mesmo, a partir da virtualidade das relações condicionadas pelo avanço da própria logística. Este setor vem ganhando grande importância desde a reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 e, talvez por isso, é um dos mais afetados por movimentos conjunturais, como a ascensão do neoliberalismo no Brasil.

O incremento da rede técnica e da logística é acompanhado, por sua vez, de inovações de natureza normativa que apresentam dispositivos legais para surgimento e

consolidação tanto de novos objetos e serviços, como também de agentes responsáveis por setores estratégicos. Há um domínio, por parte destes agentes, de inúmeras escalas, uma vez que os processos socioespaciais são verticalizados, assimétricos e, conseqüentemente, escalonados.

Considerando o Estado enquanto um destes agentes responsáveis pela provisão de infraestruturas e dispositivos que compõem as redes e sistemas logísticos, temos um redirecionamento de suas estratégias desde a década de 1990, ou melhor, observamos o seu reescalonamento desde iniciativas neoliberais que fomentam ainda mais a produção capitalista e espoliativa das infraestruturas – e do espaço.

Acionamos aqui as três rodadas de experimentações neoliberais vivenciadas pelo Brasil desde a década de 1990 para demonstrar como o Estado, a partir de novas e complementares coalizões, lançou normativas que possibilitaram a participação de agentes privados e grupos multiescalonados na provisão e no financiamento de infraestruturas e, conseqüentemente, no controle dos fluxos. Há ainda uma forte participação do fundo público, é válido salientarmos, mas agora alinhado cada vez mais ao subsídio dos interesses de mercado. Isto pode ser notado quando temos a permanência da concentração da rede logística na região já tradicionalmente consolidada do país, onde é mais atrativa para instalação de capitais privados ou de interesse de setores proeminentes na economia nacional, como o agroexportador.

Como exemplo, analisamos a atuação da Multiterminais Logística Integrada e os elementos que possibilitaram algumas anotações sobre a configuração de um sistema portuário desde o porto do Rio de Janeiro. Vale colocarmos que a empresa já nasce multiescalar, uma vez que além de ser fundada também pelo Grupo Fink, portanto emparelhando diferentes agentes e intencionalidades, ela sempre teve como objetivo as etapas de distribuição e circulação, desta forma, sempre lançou objetos voltados às escalas externas e alheias ao seu arranjo tradicional.

Ademais, uma das preocupações da Multiterminais de ter em seu escopo as redes de logística integrada já demonstra a importância da articulação e domínio de inúmeras escalas para o pleno desenvolvimento do grupo. A expansão da Multiterminais é, em muito, oriunda da ampliação da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro que, por sua

BARROS & CORRÊA, Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada

Doi: 10.51308/continentes.v1i23.439

vez, é referente a ampliação das suas próprias áreas de mercado. Ou seja, em grande medida a expansão da Multiterminais tem como um de seus predicados fundamentais a produção de espaço, tanto de forma reticular quanto no lançamento de novos objetos componentes dos ambientes construídos voltados à circulação, como é o caso dos portos secos, C.L.I.A e C.O.L.

Temos, então, uma combinação – e sobreposição – de diferentes redes, escalas e agentes que fazem parte da reestruturação dos sistemas portuários. Esta articulação é necessária, pois a reconfiguração só é possível quando lançados novos objetos na rede logística que necessitam, por sua vez, de arcabouços técnicos e normativos. Ao longo do tempo observamos inovações e novas possibilidades de imbricações, principalmente condicionadas pelas intencionalidades dos agentes hegemônicos, o que faz com que estes sistemas sejam pensados em alinhamento a produção capitalista das infraestruturas e do espaço, uma vez que obedecem aos desígnios da economia reticular, verticalizada e competitiva do desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo.

Referências Bibliográficas

- ALMEIDA, M. W. **Reestruturação, internacionalização e mudanças institucionais das telecomunicações: lições das experiências internacionais para o caso brasileiro**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico). Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1994.
- ARROYO, M. Redes e circulação no uso e controle do território. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume Editora, pp 37-49, 2015.
- BARROS, S. F. S. Portos secos e a rede logística brasileira: mediações teóricas sob a perspectiva dos processos escalares. **Terra Livre**, v. 1, n. 56, pp. 56-85, 2021.
- BLANCO, J. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs) **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume Editora, pp. 15-36. 2015.
- BRANDÃO, C. A. Território, Estado e políticas públicas espaciais. Prefácio. In: STEINBERGER, M. (Org). **Território, Estado e políticas públicas espaciais**. Brasília: Ler Editora, 2013.
- _____. Espaços estatais dos processos de neoliberalização e as recentes reestruturações regulatórias na Escala Nacional do Brasil. In: SUERTEGARY, D. M.; SILVA, C. A.; PIRES, C. L. Z.; PAULA, C. Q. (Orgs.) **Geografia e Conjuntura Brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, pp. 35-58, 2017.

BARROS & CORRÊA, Redes, escalas e sistemas portuários: a atuação da Multiterminais Logística Integrada

- BRANDÃO, C. A.; SOUZA, M. B. Particularidades del capitalismo periférico brasileño y sus recientes oleadas de neoliberalización (1995-2018). **Semestre Económico**, 22(50), Enero-marzo, pp. 23-45, 2019.
- BRENNER, N. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 33, pp. 198-220, 2013.
- FINK. Fink Mobility. **Sobre a Fink – Nossa história, linha do tempo**. 2022. Disponível em <https://fink.com.br/mobility/pt/institucional.html>. Acesso 06-07-2022.
- HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo. 2013.
- MONTE-MÓR, R. L.; LINHARES, L. Urbanização extensiva: expressões no Brasil. In: REIS, N. G. (Org). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes. Pp. 147-169, 2009.
- MULTITERMINAIS. Multiterminais Logística Integrada. **Sobre o Grupo**. 2022. Disponível em <https://www.multiterminais.com.br/visao-geral>. Acesso 06-07-2022.
- NOTTEBOOM, T., RODRIGUE, J. P. Port regionalization: towards a new phase in port development. **Maritime Policy and Management**, nº3. pp. 297-313, 2005.
- OLIVEIRA, F. O surgimento do anti-valor: capital, força de trabalho e fundo público. **Novos estudos Cebrap**. São Paulo, N. 22, pp. 08-28, 1988.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996
- _____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- SILVA, A. M. B.; TEIXEIRA; S. H. O. Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuição geográfica à análise crítica da concessão aeroportuária. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, v. 23, n. 2, pp. 242-261, 2019.
- SILVEIRA, M. L. Argentina: do desencantamento da modernidade à força dos lugares. In: _____ (Org.) **Continente em chamas: globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. Pp. 177-207. 2005.
- SILVEIRA, M. R. Logística, sistemas de movimento, fluxos econômicos e interações espaciais no território paulista: uma abordagem para a Geografia do transporte e circulação. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universitat de Barcelona.V. XIII, N. 283, pp. 1-23, 2009.
- _____. Circulação, transportes, logística e a dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume Editora, pp. 51-73. 2015.
- SILVA, S. S. Dinâmicas espaciais recentes do porto do Rio de Janeiro: rumo a um novo tipo de hinterlândia? **Espaço e Economia [Online]**, 8, pp. 1-16, 2016.
- SPARKE, M. Neoliberal regime change and the remaking of global health: from rollback disinvestment to rollout reinvestment and reterritorialization, **Review of International Political Economy**, pp. 1-27, 2019.
- WERNER, D. As reformas neoliberais do setor elétrico brasileiro à luz do referencial teórico das escalas espaciais. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**. V. XXIV, N. 1265, pp. 1-30, 2019.

WERNER, D.; BRANDÃO, C. A. Infraestrutura e produção social do espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. V. 15, N. 5, pp. 287-301, 2019.

Agradecimentos

As autoras agradecem à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento do trabalho por meio da bolsa de doutorado processo FAPESP nº 2020/00231-6 e da bolsa de mestrado processo FAPESP nº 2022/00050-7.

250

Submetido em: 12/04/2023

Avaliado em: 26/12/2023