

A LOGÍSTICA CONTEMPORÂNEA COMO GEOESTRATÉGIA NO ORDENAMENTO TERRITORIAL NA GLOBALIZAÇÃO: aproximações entre as estratégias dos projetos de redes logísticas da IIRSA e da Rede Transeuropeia de Transportes¹

Mauricio Aquilante Policarpo²

Rita de Cássia Martins de Souza³

RESUMO

Este artigo examina a logística contemporânea como uma geoestratégia para o ordenamento territorial no contexto da globalização. A logística contemporânea abrange uma complexa rede de infraestrutura e transporte, desempenhando um papel vital na configuração do ordenamento territorial. Em uma era de crescente globalização, os espaços mais atrativos para investimentos de capital são aqueles que evidenciam uma densa conectividade em níveis globais e nacionais, impulsionados pelas estratégias da logística, tanto no âmbito estatal quanto no das corporações transnacionais, visando a ampla reprodução da riqueza. Dessa forma, a logística contemporânea emerge como uma importante estratégia e instrumento no escopo do ordenamento territorial na contemporaneidade, enfatizando a importância da espacialidade e da densidade técnica, tão necessárias para atender às demandas da globalização e para viabilizar a expansão da riqueza econômica. Neste contexto, este estudo explora as estratégias que concernem ao planejamento macro logístico de eixos estruturantes de desenvolvimento e articulação nos territórios, com uma análise de duas *situações geográficas* distintas: os Eixos de Integração e Desenvolvimento da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) na América do Sul e a Rede de Corredores de Transporte Europeus, conhecida como Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), planejada pela União Europeia na Europa. A construção desses objetos geográficos não é neutra, pois ela envolve a seleção de locais estratégicos, a transformação dos espaços e a reconfiguração das relações socioespaciais e políticas.

Palavras-chave: Logística Contemporânea, Geoestratégia, Ordenamento Territorial, Globalização, Corredores de Transporte.

ABSTRACT

This article examines contemporary logistics as a geostrategy for territorial planning within the context of globalization. Contemporary logistics encompasses a complex network of infrastructure and transportation, playing a vital role in shaping territorial arrangements. In an era of increasing globalization, the most attractive spaces for capital investments are those demonstrating dense connectivity at both global and national levels, driven by logistics strategies employed by both states and transnational corporations, aiming for the widespread reproduction of wealth. Thus, contemporary logistics emerges as a crucial strategy and instrument within the scope of territorial planning in the

¹ Trabalho desenvolvido no âmbito do Projeto Capes PrInt da Universidade Federal de Uberlândia: “Logística, Cidades Saudáveis e Modernização dos Territórios: Roteiro da Missão Cruls (Brasil) e Nord e Pas-de-Calais (França)” número 88881.311521/2018-01.

² Doutorando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia - UFU, mauricioaquilantepolicarpo@gmail.com.

³ Professora orientadora e coautora: Professora Doutora do Instituto de Geografia da Universidade Federal - UFU, ritacmsou@gmail.com.

present day, emphasizing the importance of spatiality and technical density required to meet the demands of globalization and facilitate the expansion of economic wealth. In this context, this study explores the strategies related to the macro-logistic planning of developmental and articulation axes in territories, with an analysis of two distinct *geographical situations*: the Integration and Development Axes of the Initiative for the Integration of South American Regional Infrastructure (IIRSA) in South America and the Network of European Transport Corridors, known as the Trans-European Transport Network (TEN-T), planned by the European Union in Europe. The construction of these geographical entities is not neutral, as it involves the selection of strategic locations, the transformation of spaces, and the reconfiguration of socio-spatial and political relations.

Keywords: Contemporary Logistics, Geostrategy, Territorial Planning, Globalization, Transport Corridors.

INTRODUÇÃO

Os estudos geográficos sobre circulação, transporte e logística, tradicionalmente, concentram-se na análise da espacialização e localização das infraestruturas e redes de transporte. No entanto, pesquisas recentes, como as de Becker (1995), Castillo (2012) e Castilho (2012), ampliam o escopo de análise, considerando não apenas as infraestruturas, mas ações planejadas e os encadeamentos resultantes, que são concebidos como *objetos geográficos* estratégicos na conformação do território. A logística contemporânea, inserida no contexto do meio técnico-científico-informacional, é uma das forças impulsionadoras dessa nova perspectiva, contribuindo para a formação de uma rede territorial diversificada e complexa.

A configuração das redes de transporte, sob essa perspectiva, revela uma natureza geoestratégica intrínseca, uma vez que, a facilidade ou dificuldade de sua integração pode resultar em diferenciações espaciais significativas entre territórios mais ou menos conectados na dinâmica global. No contexto da globalização pós-década de 1970, em que a fluidez e a articulação são imperativos no cenário econômico, os espaços mais atrativos são aqueles que apresentam uma densidade notável de elementos de articulação global e nacional. Esses espaços são acionados pelas estratégias logísticas que visam a reprodução ampliada da riqueza no contexto da concorrência do mercado internacional. Assim, a logística contemporânea assume um papel de destaque como estratégia vital para o ordenamento territorial na contemporaneidade.

Nesse contexto, o objetivo deste artigo é promover uma análise das estratégias e da atuação da logística contemporânea sobre os territórios, considerando-a um dos pilares fundamentais para o ordenamento territorial e a valorização espacial em meio à era da globalização. A atuação logística se concretiza na instalação e construção de *objetos geográficos* que moldam estruturas, desencadeando fluxos que dinamizam e potencializam a

acumulação capitalista frente à evolução do meio técnico-científico-informacional. Nessa perspectiva, o território é (re)configurado por meio de uma organização planejada dos espaços, guiada por interesses diversos entre atores hegemônicos, como corporações transnacionais e o *Estado Nacional Moderno*. A reflexão sobre as estratégias e a ação logística nos territórios contemporâneos é abordada mediante a análise dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) na América do Sul e da Rede de Corredores de Transporte Europeus, conhecida como Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), planejada pela União Europeia na Europa.

Para embasar as discussões apresentadas, foi adotado um referencial teórico que viabiliza a interconexão entre conceitos e formulações fundamentais, tais como *Estado-Nacional*, *Globalização* e *Logística*, recorrendo a autores como Benko (1996), Santos (1996), Harvey (2005) e Chesnais (2005). Egler (1995), Becker (1995), Castillo (2012) e Castilho (2012) são mobilizados para identificar formulações que associem as relações entre Estado e Globalização.

A justificativa deste artigo reside na importância da abordagem dos conceitos em questão, visando lançar reflexões para a compreensão das estratégias da logística no contexto atual da globalização e suas interações com corporações e Estados no ordenamento dos territórios, assim como para compreender os efeitos geoestratégicos de projetos logísticos. É crucial considerar que a construção desses objetos geográficos não é neutra, pois envolve a seleção de locais estratégicos, a transformação dos espaços e a reconfiguração das relações sociais e políticas (HARVEY, 2005). Diante disso, a discussão presente neste artigo visa contribuir para a compreensão do planejamento da logística no contexto atual e suas interações com corporações e Estados na configuração dos territórios, ressaltando sua relevância no cenário geopolítico contemporâneo.

Assim, a reflexão proposta neste texto consiste em analisar a lógica territorial incorporada à logística a partir dos processos de formação territorial, considerando a atuação de diversos atores sociais, grandes empresas capitalistas e o Estado por meio de seus programas, projetos e políticas públicas voltadas para o ordenamento territorial. Este enfoque vai além de uma abordagem meramente diagnóstica das infraestruturas logísticas ou de uma visão empresarial da logística, buscando uma análise geoestratégica dinâmica da complexa trama espacial gerada pela modernização. Destaca-se a importância do cuidado político e ideológico desse instrumento de ordenamento territorial, normatizado pelo Estado e associado pelas empresas nacionais e transnacionais.



METODOLOGIA

O propósito deste trabalho consiste em examinar a logística contemporânea como uma geoestratégia no âmbito do ordenamento territorial na era da globalização, estabelecendo, como forma de análise, as aproximações entre as estratégias dos projetos de integração evidenciados na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T). Para atingir esse escopo, adota-se uma metodologia que abrange revisão bibliográfica, análise comparativa, discussão e conclusão, além da devida referência bibliográfica. Inicialmente, promove-se uma revisão bibliográfica sobre o tema, fundamentada em autores que abordam a interrelação entre logística, ordenamento territorial e globalização. Recorre-se a bibliografia presente em livros, artigos, teses e dissertações para identificar formulações relativas ao território e à atuação do Estado. Em seguida, são analisados os Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA na América do Sul e a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), elaborada pela União Europeia na Europa. Destaca-se a pertinência da escolha desses projetos, visto que ambos exercem impacto significativo no ordenamento territorial e na acumulação capitalista em Estados Nacionais distintos, porém, unidos pelo processo operacional da globalização. Por fim, a discussão e conclusão são apresentadas com base na análise comparativa efetuada, proporcionando uma abordagem das implicações da logística contemporânea como geoestratégia no ordenamento territorial na contemporaneidade da globalização.

REFERENCIAL TEÓRICO

No contexto desta investigação, a questão centraliza-se na interação entre o *Estado*, a *Globalização* e a *Logística contemporânea de transportes*. A discussão acerca do Estado e de sua relação com a Globalização assume um papel central nesse estudo, visando compreender como a logística se torna uma peça fundamental na operacionalização da globalização e, simultaneamente, o papel do Estado na concepção de projetos territoriais que viabilizam a fluidez exigida por esse fenômeno global.

Nesse cenário, o Estado se configura como um conceito central para a compreensão da logística contemporânea enquanto geoestratégia. Segundo Benko (1996), o Estado é uma entidade política que exerce soberania sobre um território específico. Santos (1996) sustenta que o Estado desempenha um papel significativo na produção do espaço geográfico, assumindo

responsabilidade pela construção de infraestrutura e pela regulamentação da economia. Harvey (2005) alega que o Estado desempenha um papel crucial na reprodução do capital, ao prover os serviços e as condições necessárias para o funcionamento do capitalismo.

Nesse contexto, autores como Benko (1996) e Santos (1996) oferecem perspectivas críticas e acerca do papel do Estado em um mundo cada vez mais globalizado. Benko (1996), exemplificando, destaca a importância de compreender as transformações econômicas e políticas nos Estados Nacionais em resposta às pressões da globalização. Santos (1996) também aborda o Estado, ressaltando sua capacidade de adaptação às mudanças decorrentes da globalização. Num viés mais contemporâneo, Harvey (2005) e Chesnais (2005) contribuem para a análise das relações entre Estado e Globalização. Harvey (2005) aborda a globalização como um processo permeado por desigualdades e crises, discutindo as respostas dos Estados a essas questões, incluindo o papel das políticas neoliberais na desregulamentação da economia nacional para atender à dinâmica do mercado global. Chesnais (2005), por sua vez, explora as implicações econômicas da globalização e examina como os Estados têm buscado posicionar-se nesse cenário globalizado.

No contexto do planejamento territorial, o Estado emerge como uma entidade central. Além disso, face às demandas de agilidade impostas pela globalização, como o acesso a bens, matérias-primas e consumidores, a logística se destaca como um instrumento singular nesse ordenamento, constituindo-se como um elemento de grande relevância na configuração do território. A *abordagem geográfica da logística*, conforme delineada por Egler (1995), Becker (1995), Castillo (2012) e Castilho (2012), oferece reflexões fundamentais para compreender sua função crucial nas dinâmicas contemporâneas de comércio e interconexão global. Esses estudiosos proporcionam análises que está para além de uma mera operacionalização logística, considerando o viés político inerente às redes logísticas. A perspectiva geográfica da logística desvenda uma intrincada teia de interações entre fatores geográficos e a gestão logística, delineando um panorama geopolítico indispensável para compreender a dinâmica econômica global. A alocação estratégica de centros de produção, áreas de armazenamento e pontos de distribuição está intrinsecamente relacionada à eficiência logística e à vantagem competitiva, assim como à "*seleção dos lugares*". Além disso, as redes de transporte e distribuição, frequentemente moldadas por fatores naturais e sobretudo decisões políticas, exercem uma influência direta sobre os fluxos comerciais, a acessibilidade aos mercados e desenvolvimento econômico local, regional, nacional e global.

Em resumo, a interação entre os conceitos e formulações propostos pelos referidos autores proporciona um arcabouço teórico amplo e enriquecedor para a análise das interações



complexas entre *Estado, Globalização e Logística*. Esses autores possibilitam a compreensão das transformações sociais, econômicas e políticas no contexto da globalização, destacando o papel crucial desempenhado pela logística. A partir dessa base teórica, torna-se viável desenvolver uma análise crítica e embasada das questões abordadas neste estudo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A concepção contemporânea da logística, abordada sob uma perspectiva geográfica, caracteriza esse conceito como uma ferramenta estratégica tanto para o Estado Nacional quanto para as corporações no período pós-1970, marcado pelo avanço técnico-científico e informacional. Nesse cenário, a logística se materializa na implantação e administração de elementos geográficos, que servem como base para as redes técnicas, gerando fluxos que impulsionam e fortalecem a acumulação capitalista.

Na configuração de materialidades, como nós de redes, densidades técnicas e centralidades, que fundamentam a estrutura da logística contemporânea na era da globalização, é crucial compreender a atuação do Estado na ordenação territorial e o impacto da criação desse aparato em seu próprio território. Destaca-se, aqui, a definição de *território* como o espaço delimitado de ação de um Estado Nacional, conforme proposto por Egler (1995) e Becker (1995), que o conceituam como um espaço onde o Estado Nacional exerce sua soberania com base em princípios legais, envolvendo relações de poder jurídicas, políticas ou econômicas (EGLER, 1995, pág. 214).

A normatização estatal em seu território permite que grandes empresas estabeleçam sua lógica espacial, assegurando presença em locais estratégicos para sua acumulação, conforme argumentado por Santos e Silveira (2001). A colaboração essencial do Estado nesse processo inclui a provisão de infraestruturas, como redes técnicas e suas *nodalidades*, e a criação de normas, como concessões de exploração de redes de transporte e serviços aduaneiros a empresas privadas, além de leis de modernização dos portos, contribuindo para a formação de áreas de densidades dos objetos técnicos e, conseqüentemente, para a atuação destacada da logística e sua rarefação.

Com a globalização, a logística contemporânea passa a ser reconhecida como uma geoestratégia que visa à organização territorial em função da circulação de mercadorias. No âmbito das estratégias intraestatais, a globalização, a formação de blocos econômicos e o aumento do comércio internacional levaram as nações desenvolvidas a estabelecer regulamentos internacionais baseados em convenções interestatais. Essas regulamentações



buscam promover sistemas intermodais, especialmente por meio da utilização de contêineres e métodos de unificação de carga geral, ao mesmo tempo em que regulamentam a prática da multimodalidade, envolvendo o transporte de bens por diferentes sistemas de transporte, conforme observado na Europa, especialmente após os anos 1990 (BARAT, 2007). Projetos de redes logísticas, como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), ganham destaque nesse contexto. A IIRSA busca promover a integração da América do Sul, com enfoque na infraestrutura de transportes por meio dos Eixos de Integração e Desenvolvimento. Paralelamente, os Corredores de Transporte Europeus, originados na União Europeia, visam aprimorar a conectividade e eficiência do transporte na Europa por meio da RTE-T.

No entanto, a carência de desempenho logístico em países sul-americanos, decorrente da ausência de infraestrutura adequada e integrada, como rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, representa um déficit e um entrave ao comércio regional, bem como à possível integração entre as nações.

A convergência de estratégias políticas e macroeconômicas adotadas por uma parte expressiva dos países sul-americanos, somada a um notável aumento no fluxo de comércio entre as nações da região durante os anos 1990, criou um ambiente propício para a consideração da necessidade de um processo de integração mais efetivo e competitivo em meio ao cenário de crescente globalização econômica. Essa abordagem centralizava-se na superação dos desafios logísticos e no aprimoramento da infraestrutura física que se mostrava como um obstáculo ao avanço regional.

Sob a liderança do Brasil, os doze países sul-americanos compartilharam a perspectiva de que a redução das lacunas na infraestrutura poderia fortalecer a integração regional, estabelecendo condições mais propícias para a participação efetiva da região nos mercados globais. Nesse contexto, emergiu a Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), com o propósito primordial de impulsionar o desenvolvimento dos países sul-americanos ao remover os entraves econômicos à integração na região. A iniciativa sul-americana almejava assegurar que as políticas de integração estivessem em sintonia com aquelas direcionadas para impulsionar a competitividade internacional, com o objetivo de reduzir de forma gradual as disparidades intra-regionais e promover a estabilidade macroeconômica em cada país.

Em outros termos, a estratégia de intervenção adotada pela IIRSA foi planejada para impulsionar o processo de integração física regional. Essa abordagem levou em consideração os conceitos de "*Eixos de Integração e Desenvolvimento*" (EID) e "processos setoriais de

integração", através de ampla cooperação entre os Estados, como meios para identificar as necessidades físicas, regulatórias e institucionais cruciais para o desenvolvimento da infraestrutura na região, conforme detalhado no documento da Agenda de Projetos Prioritários de Integração do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (2011):

A lógica de atuação operacional da iniciativa levou em consideração a decisão tomada pelos países de não se criar novas instituições regionais, mas trabalhar com os recursos humanos e financeiros de instituições já existentes, procurando esquemas de cooperação e otimização de esforços e recursos entre elas. Além disso, pretendia-se criar um mecanismo de interação ágil e flexível entre os governos dos países e entidades regionais, notadamente os organismos multilaterais de atuação regional, além de um ambiente de consensos entre os países, necessário para a manutenção dos compromissos e a sustentação das decisões das partes envolvidas na iniciativa (IIRSA, 2011, p. 50).

Nesse cenário, inicialmente, a IIRSA propôs a criação de doze Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs). No entanto, após uma minuciosa avaliação e discussão metodológica com os governos dos Estados Nacionais participantes, esses EIDs foram posteriormente redefinidos, resultando em um total revisado de dez EIDs. A Figura 01 apresenta a disposição geográfica desses EIDs concebidos no âmbito da IIRSA.

Figura 1 - IIRSA: Eixos de Integração e Desenvolvimento na América do Sul, 2011.



Fonte: Ministério das Relações Exteriores, 2011.

A delimitação do território sul-americano em Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs) resultou na criação de regiões com características diversas e em diferentes estágios de desenvolvimento. Isso gerou, conseqüentemente, estratégias de investimento e integração igualmente variadas.

Assim, é possível constatar que a logística desempenha uma função estratégica essencial na consolidação do processo de globalização, onde os Estados Nacionais Modernos buscam ativamente a integração para impulsionar mercados em um contexto de intensa competitividade, como evidenciado no exemplo dos Eixos de Integração e Desenvolvimento da IIRSA. Simultaneamente, a visão de uma rede de transporte interligada, voltada para impulsionar e aprimorar a logística, além de promover a união econômica entre Estados Nacionais Modernos, atinge sua expressão mais destacada globalmente nos esforços conduzidos pela União Europeia.

A União Europeia destaca-se como um notável empreendimento de coesão nas esferas políticas e econômicas ao longo do século XX, concentrando-se na integração de seus Estados-Membros. Um dos principais objetivos do bloco é estabelecer um mercado comum europeu, e a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) assume uma função crucial para impulsionar esse esforço. A RTE-T constitui uma infraestrutura de transporte elaborada para aprimorar a conectividade e eficiência dos sistemas de transporte na União Europeia, viabilizando a circulação de bens, pessoas e informações por toda a Europa.

A concepção da RTE-T teve origem na década de 1990, como parte dos princípios da União Europeia voltados para a promoção da coesão econômica e a integração do mercado comum europeu. Esse processo passou por uma renovação significativa na modernização das rodovias e na efetiva transformação das redes aéreas e ferroviárias, que se fortaleceram na década de 1990, após o Tratado de Maastricht com a criação da política das redes transeuropeias do bloco europeu. O Tratado também incorporou a proteção do meio ambiente como parte da política de transportes.

No ano de 1992 o Tratado de Maastricht estabeleceu as redes transeuropeias (RTE-T) e integrou requisitos de proteção ambiental na política de transportes, uma evolução que seria reforçada ainda neste ano pelo Livro Branco da Comissão sobre a política comum de transportes. Desta forma, sublinhar-se-ia [...] o objetivo da abertura dos mercados dos transportes (COMISSÃO EUROPEIA, 2014, p. 04).

Dessa forma, a RTE-T representa a consolidação de vários tratados e acordos da União Europeia que fundamentam sua existência e desenvolvimento pós anos 1990. Tratados como o



O Tratado de Maastricht (1992) e o Tratado de Lisboa (2009) reforçaram o compromisso da União Europeia com a RTE-T, destacando seu papel como um elemento central na integração europeia e na criação do mercado comum.

A política de transporte da União Europeia, como destacado por Banister (2000), busca fomentar uma Europa conectada, inteligente e sustentável, mediante sistemas de transporte eficazes, seguros e interoperáveis, com o propósito de promover a coesão territorial e reduzir disparidades regionais. Um destaque notável incide sobre o “*Mécanisme pour l’interconnexion en Europe*”⁴ um instrumento legal adotado pela União Europeia em 2013 para viabilizar investimentos em infraestrutura dentro dos objetivos da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), indicada pela Figura 2. Este mecanismo tem como meta mobilizar investimentos privados, especialmente em projetos críticos para a conclusão da rede, abrangendo corredores principais e seções transfronteiriças.

Figura 2 - O projeto Rede Transeuropeia de Transportes, 2014.



- | | | |
|---|--|---|
| — Báltico-Adriático | — Oriente-Mediterrâneo Oriental | — Atlântico |
| — Mar do Norte-Báltico | — Escandinávia-Mediterrâneo | — Mar do Norte-Mediterrâneo |
| — Mediterrâneo | — Reno-Alpes | — Reno-Danúbio |

Fonte: Comissão Europeia, 2014.

⁴ *Le Mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE) finance les projets d’infrastructure transfrontaliers dans trois domaines : le transport, l’énergie et le numérique.* “O Mecanismo Interligar a Europa (MIE) financia projetos de infraestruturas transfronteiriças em três domínios: transportes, energia e digital” (COMISSÃO EUROPEIA, 2014, tradução nossa).

Estes corredores, ilustrados na Figura 2, desempenham um papel crucial ao facilitar o comércio, promover a coesão territorial e salvaguardar o meio ambiente. Assim, os corredores, enquanto fundamentos da Política Comum de Transportes, simbolizam a coordenação de esforços para garantir que todas as regiões europeias tenham acesso a oportunidades econômicas de valorização econômica regional, nacional, europeia e global e que estejam comprometidas com práticas de transporte sustentáveis. Nesse contexto, a RTE-T desempenha um papel crucial na logística de transporte, ao estabelecer uma infraestrutura robusta que sustenta o fluxo de mercadorias em toda a União Europeia, tornando o bloco mais competitivo na era da globalização.

Observa-se que ambas as iniciativas envolvem investimentos significativos em infraestrutura de transporte, abarcando a construção de rodovias, ferrovias, portos, eclusas, hidrovias e outras instalações para aprimorar a conectividade e a eficiência logística, como plataformas logísticas, zonas de integração multimodal. A análise indica que tanto a IIRSA quanto a RTE-T buscam otimizar a infraestrutura de transporte existente e criar novas ligações eficientes, visando a redução de gargalos e a melhoria da fluidez nos sistemas de transporte. Essas iniciativas incentivam a cooperação regional entre os países envolvidos, sendo essencial para a implementação bem-sucedida dos projetos e para a promoção da integração regional. Ambos os projetos têm como meta fundamental a integração territorial de suas respectivas regiões. Enquanto a IIRSA busca promover a integração dos países sul-americanos, a RTE-T visa à integração da Europa, envolvendo a criação de uma rede interconectada de infraestrutura de transporte. Tanto a IIRSA quanto a RTE-T visam promover o comércio e o desenvolvimento econômico em suas regiões.

Portanto, a análise pormenorizada dos projetos revela que, apesar das nuances culturais e geográficas, ambos compartilham a meta essencial de promover a integração territorial e ampliar a circulação de mercadorias. No âmbito da IIRSA, essa integração se concretiza por meio da implementação de novas rodovias, ferrovias e hidrovias, visando conectar as diversas regiões da América do Sul aos centros de produção e consumo predominantes. Por outro lado, nos Corredores de Transporte Europeus, a integração é efetivada pela otimização da infraestrutura já existente, com o intuito de aumentar a eficiência no transporte de mercadorias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na atualidade, a logística desempenha um papel central na geoestratégia global, sendo projetos logísticos bem-sucedidos fundamentais para a competitividade econômica em um mundo cada vez mais globalizado. Nesse contexto, sustenta-se que leis, regulamentações, acordos comerciais e o desenvolvimento de sistemas de engenharia, como portos, hidrovias, eclusas, rodovias e ferrovias, são elementos cruciais para a eficiência logística na circulação de mercadorias e pessoas, bem como para a promoção da integração regional. Essa importância é evidenciada não apenas pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que visa aprimorar a conectividade e eficiência logística na América do Sul, mas também pela Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) na União Europeia, cujo objetivo é criar uma rede interconectada na Europa.

Em conclusão, a IIRSA e a RTE-T incorporam a criação de normas e regulamentações para garantir a eficiência e a segurança do transporte, incluindo acordos comerciais, regulamentações de carga e normas de segurança. Em conclusão, ambas as iniciativas macrorregionais representam esforços significativos para impulsionar o comércio e o desenvolvimento econômico, destacando a importância da infraestrutura de transporte na geoestratégia contemporânea dos Estados e sua interlocução diante das demandas da globalização. O investimento em projetos de transporte estratégicos torna-se imperativo para assegurar a competitividade e a prosperidade econômica em uma era de globalização crescente, à medida que o mundo se torna cada vez mais interconectado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANISTER, David et al. **European transport policy and sustainable mobility**. London/New York: SPON Press, 2000.

BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. In: BARAT, Josef. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: Editora UNESP: IEE, 2007. 256p. (p.15-100)

BECKER, Bertha. A Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, I. E.; COSTA GOMES, P.C.C.; CORREA, R.L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 271-307.

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



BRASIL - Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT). **Acordos, Resoluções e Decisões, para facilitação dos Transportes Firmados no Âmbito do Cone Sul e do Mercosul.** Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/integracao/mercosul/acormer1N.htm>>. Acesso em outubro de 2023.

BRASIL, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Os projetos de infraestrutura apoiados pelo Brasil na América do Sul**, 2011. Disponível em: http://www.fiesp.com.br/irs/cos-cex/pdf/transparencias_reuniao_coscex_09_08_11_-_ministro_joao_mendes.pdf . Acesso em outubro de 2023.

CAIXETA-FILHO, José Vicente. A Competitividade do Transporte no Agrobusiness Brasileiro. In: CAIXETA-FILHO, J.V. GAMEIRO, Augusto Haube. **Transporte e Logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001. 218p.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). Scripta Nova. In: **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, nº 418 (67). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>>. Acesso em outubro de 2023.

CASTILLO, Ricardo. Abordagem geográfica da logística: uma proposta. In: **Coluna Territorium**. Natal: [s.n.], 2012. Disponível em: <<http://colunaterritorium.blogspot.com.br>>. Acesso em outubro de 2023.

CHESNAIS, François(org.) **A finança mundializada – raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.

COMISSÃO EUROPEIA. **Freight Transport Logistics Action Plan**. Communication from the Comission. Brussels, 2007.

COMISSÃO EUROPEIA. Livro Branco — **A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções**, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2010. 128 p.

COMISSÃO EUROPEIA. Livro Branco – **Roteiro do espaço único europeu dos transportes: Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos**. Bruxelas, 2011.

COMISSÃO EUROPEIA. Mobilidade e Transportes (dossiê de informações). In: **Comprender as políticas da União Europeia**, 2014. 236p.

EGLER, C. A. G. Questão Regional e gestão do território no Brasil. In: CASTRO, I. E.; COSTA GOMES, P.C.C.; CORREA, R.L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. pág. 207-238.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

IIRSA – INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. **Plan de acción para la integración de la infraestructura regional en América del Sur**. Montevideo: In: Comité de Coordinación Técnica, dic. 2000.

IIRSA – INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. **América del Sur 2020: una visión estratégica de la integración física**



regional. Documento elaborado pelo BID/CAF/Fonplata para o Comitê de Direção Executiva da IIRSA. BID; CAF; Fonplata, jul. 2003.

IIRSA – INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. **Agenda de implementación consensuada 2005-2010.** Informe de Evaluación, jul. 2010.

IIRSA– INICIATIVA PARA A INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA: **IIRSA - dez anos depois: suas conquistas e desafios.** 1ª. Edición Buenos Aires: BIDINTAL, 2011.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do Trabalho no século 20:** Taylorismo, Fordismo e Toyotismo. 2.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010. 87p.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996. 260 p.

SANTOS, Milton.; SILVEIRA, Maria. Laura. **O Brasil:** Território e sociedade no início do início do século XXI. São Paulo: Record, 2001.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa.** 2009. 384 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista - UNESP. Presidente Prudente.

SILVEIRA, Marcio. Rogerio. (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011. 618 p.