

USOS DO TERRITÓRIO, CIRCULAÇÃO E REDES EM ALAGOAS: A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES RENOVANDO AS MATERIALIDADES

Clevisson José da Silva ¹
María Mónica Arroyo ²

RESUMO

O período que a humanidade ora atravessa é marcado pela velocidade, pela fluidez e pela capacidade de fazer as mercadorias, as pessoas e as informações circularem nos territórios. A circulação é elemento constitutivo desse período. Ao tempo que o modo capitalista de produção se expande, as novas técnicas possibilitam movimentos mais intensos, rápidos, difusos. No cerne desse contexto, objetiva-se discutir elementos da evolução dos meios de transporte e de sua importância para a circulação no território alagoano, permitindo na atual configuração territorial um melhor escoamento da produção, desencadeando processos de industrialização e a expansão de modelos de negócios como as redes de franquias. Para tanto, adotou-se uma metodologia quali-quantitativa, com realização de levantamentos bibliográficos essenciais para o conhecimento da produção acadêmica e científica acerca do tema investigado; e pesquisa documental, se valendo também de levantamentos de dados e de publicações de órgãos oficiais, tanto públicos quanto privados. Verificou-se que a evolução dos principais modais de transporte foi direcionando os rumos do crescimento econômico alagoano ao longo do tempo. Logo, acompanhando a evolução das redes de transporte, diversos usos do território foram sendo feitos, permitindo a renovação das materialidades e por conseguinte uma circulação mais eficiente. Atualmente, as redes de transporte rodoviário dão as condições necessárias para a instalação e atuação de agentes econômicos diversos, entre eles as redes de franquias que se valem desses sistemas de engenharia ao longo de suas diversas etapas produtivas.

Palavras-chave: Modais de transporte, Redes, Franchising empresarial, Circuito espacial de produção, Planejamento territorial.

ABSTRACT

The period that humanity is currently going through is marked by speed, fluidity and the ability to move goods, people and information around territories. Circulation is a constitutive element of this period, as the capitalist mode of production expands and new techniques enable more intense, rapid and diffuse movements. At the heart of this context, the aim is to discuss elements of the evolution of means of transport and their importance for circulation in the territory of Alagoas, allowing for a better flow of production in the current territorial configuration, triggering industrialization processes and the expansion of business models such as franchise chains. To this end, a qualitative-quantitative methodology was adopted, with bibliographic surveys essential for knowledge of academic and scientific production on the subject under investigation; and documentary research, also using data and publications from official bodies, both public and private. It was found that the evolution of the main modes of transportation has directed the course of Alagoas' economic growth over time. Therefore, following the evolution of transportation networks, various uses of the territory have been made, allowing for the renewal of materialities and therefore more efficient circulation. Currently, road transportation networks provide the necessary conditions for the installation and operation of various

¹ Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) do Departamento de Geografia (DG) da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP), clevissonsilva@usp.br

² Orientadora. Professora do Departamento de Geografia (DG) da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP), mmarroyo@usp.br

economic agents, including franchise networks that use these engineering systems throughout their various production stages.

Keywords: Transportation modes, Networks, Business franchising, Spatial production circuit, Territorial planning.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

“Não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento. Em realidade, não é mais a produção que preside à circulação, mas é esta que conforma a produção”

Milton Santos (2014, p. 275)

O período que a humanidade ora atravessa – denominado por Santos (2012) de meio técnico-científico informacional – é marcado pela velocidade, pela fluidez e pela capacidade de fazer as mercadorias, as pessoas e as informações circularem nos territórios. Deste modo, a circulação é elemento constitutivo desse período. Ao tempo que o modo capitalista de produção se expande, as novas técnicas possibilitam movimentos mais intensos, rápidos, difusos (ARROYO; CRUZ, 2015). Mas, a presença da rapidez também incide na existência da lentidão, na compreensão de que na globalização a circulação apresenta particularidades, que se estendem aos diferentes contextos do mundo.

No âmbito dessas questões, o estudo do território e de sua organização é essencial à compreensão do espaço e de suas singularidades, decisivas à dinâmica dos lugares. São questões necessárias de apreensão em sintonia com os processos inerentes à formação socioespacial de cada nação, isso consiste em um recurso de método coerente com a análise geográfica, permitindo a interpretação das transformações ocorridas no espaço ao longo do tempo. Afinal, como nos ensina Santos (1977, p.81),

Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social.

Logo, os novos nexos e o aumento dos fluxos materiais e imateriais – característicos do período atual – são possíveis também a partir dos usos que são empreendidos pelos mais diversos agentes no território, mudando as relações nas cidades e o funcionamento das economias. Afinal, como nos ensina Santos (1996, p. 15) “é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele o objeto da análise social”. As variáveis desse período têm permitido profundas transformações nas relações produtivas, fortalecendo as perversidades do sistema

capitalista e acentuando as desigualdades socioespaciais. Ora, a força do processo de globalização vem tornando os lugares cada vez mais densos e complexos, forçando a entrada de interesses externos representativos da tirania do dinheiro e da informação, que fragmentam e moldam o arranjo territorial (SANTOS, 2015).

As exigências do capitalismo têm permitido que as redes geográficas³ se tornem mais densas, possibilitando processos espaciais mais fluidos, dadas as inovações que surgem velozmente a cada dia. As redes são, portanto, elementos constitutivos do território, permitindo que este seja usado de diferentes maneiras por agentes variados. Isso possibilita inclusive que no mundo globalizado o controle das atividades econômicas e financeiras seja feito verticalmente, de longe, dadas as integrações permitidas pelas redes através da circulação de informações e ordens. Deste modo, como bem pontua Dias (1995, p. 141),

Toda a história das redes técnicas é a história de inovações que, umas após as outras, surgiram em respostas a uma demanda social antes localizada do que uniformemente distribuída. Com a ferrovia, a rodovia, a telegrafia, a telefonia e finalmente a teleinformática, a redução do lapso de tempo permitiu instalar uma ponte entre lugares distantes: doravante eles serão virtualmente aproximados.

No cerne dessas questões, mesmo estando inserida na mesma formação socioespacial brasileira, as regiões do Brasil apresentam características e conteúdos diferentes entre elas, transparecendo suas especificidades, dadas as dimensões continentais do país. Deste modo, a expansão das modernizações não se dá uniformemente no território brasileiro, existem discrepâncias. Há partes que apresentam maior densidade técnica e, portanto, maior fluidez às atividades produtivas, outras que não inseridas completamente nas inovações se apresentam com lentidão, constituindo as áreas mais viscosas e opacas do território nacional.⁴

Considerando a técnica como elemento de relevo, Santos e Silveira (2016) propõem a regionalização dos Quatro Brasis, dividindo o território brasileiro em Região Concentrada, Nordeste, Centro-Oeste e Amazônia, pensando a partir da atualidade da difusão desigual do meio técnico-científico informacional e dos elementos do processo formativo. Quer dizer, considera as heranças históricas e também como a ciência, a técnica e a informação foram se implantando diferentemente em cada parte do território nacional.

³ Conforme nos esclarece Dias (2020, p. 5), “existem redes geográficas – múltiplas e heterogêneas – estendendo-se, ligando e entrelaçando através dos espaços com variados graus de instabilidade e abertura: redes geográficas e lugares são coconstitutivos e estão sempre, em maior ou menor grau, interagindo e se adaptando”.

⁴ Abordando as diferenciações territoriais, Santos e Silveira (2016) esclarecem que a desigualdade territorial persiste nas condições atuais brasileiras, com um vasto número de variáveis e com situações de difícil classificação. Nesse sentido que os autores propõem pares dialéticos dotados de capacidade explicativa da realidade brasileira, como densidade e rarefação, fluidez e viscosidade, rapidez e lentidão, luminosidade e opacidade.

Seguindo nessa proposta, o Nordeste é caracterizado pelos autores como uma região de povoamento antigo, com mecanização pouco densa e estrutura fundiária baseada em grandes propriedades, além disso se define por numerosos núcleos urbanos de densidade importante em termos relativos. Para essa região,

A influência do fenômeno da globalização e a instalação do meio técnico-científico-informacional em certas manchas do território regional, como nas áreas irrigadas (o caso do Vale do São Francisco), vão-se dar sobre um quadro socioespacial praticamente engessado. Essa situação abre a perspectiva de importantes fraturas na história social, com mudanças brutais dos papéis econômicos e políticos de grupos e pessoas e também lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2016, p. 272).

Inserido no contexto nordestino, a configuração do estado de Alagoas resulta das heranças historicamente estabelecidas, construindo suas condições econômicas e sociais como resultado de seu processo formativo, baseado no favorecimento de uma pequena minoria – a classe dominante, representada pelas tradicionais oligarquias da cana – em detrimento da maioria da população alagoana. Situação que impossibilitou processos mais dinâmicos ao território e que se reflete em suas atuais condições de subdesenvolvimento.

As atividades produtivas que possibilitaram a formação econômica e territorial permitiram constantes transformações nas estruturas sociais, organizando e reorganizando o espaço alagoano ao longo dos séculos, ofertando com isso as bases de compreensão das dinâmicas atuais. Nesse interim, os avanços técnicos que proporcionaram modernizações a partir da incorporação de inovações e a evolução das redes de transporte foram decisivos para os crescimentos de Alagoas, permitindo transformações importantes sobretudo nos últimos 50 anos, com novas dinâmicas territoriais apresentando possibilidades para o estado.

Logo, objetiva-se discutir nesse texto alguns elementos da evolução dos meios de transporte e de sua importância para a circulação no território alagoano, permitindo na atual configuração territorial um melhor escoamento da produção, desencadeando processos de industrialização, a expansão do comércio e maior oferta de serviços, dados os sistemas de engenharias dispostos⁵.

⁵ Como bem analisa Xavier (2016, p. 329), “a base material do território passa por profundas mudanças. Entre elas destaca-se a implantação de diversos sistemas de engenharia, como portos, barragens, estradas de rodagem, usinas hidrelétricas e equipamentos de telecomunicações, que são multiplicados e sobrepostos de forma articulada e em escalas cada vez mais amplas, possibilitando a integração do território e seu uso seletivo, graças à unificação técnica e organizacional desses sistemas”.

METODOLOGIA E REFERENCIAL TEÓRICO

Adotou-se uma metodologia quali-quantitativa, com realização de levantamentos bibliográficos essenciais para o conhecimento da produção acadêmica e científica acerca do tema investigado. Concomitantemente, outras fontes complementares foram utilizadas no sentido de estabelecer uma contínua revisão bibliográfica perante a complexidade que a pesquisa comporta, afora assegurar o rigor acadêmico. Vale aludir ainda que o estudo realizado não se limita a uma revisão da literatura a propósito do tema, pois muitas foram as buscas que alimentaram a pesquisa documental, se valendo também de levantamentos de dados e de publicações de órgãos oficiais, tanto públicos quanto privados.

Portanto, com o intuito de alcançar os objetivos propostos na investigação, o desenrolar da pesquisa seguiu principalmente os seguintes procedimentos metodológicos: 1) Levantamento e revisão da produção bibliográfica acerca do tema investigado; 2) Aprofundamento do referencial teórico-metodológico; 3) Levantamento de dados junto a órgãos públicos e privados; 4) Leitura seguida de avaliação do material coletado; 5) Análise, interpretação e sistematização do material pesquisado.

As proposições teóricas desenvolvidas centram-se principalmente nas proposições teóricas de Santos (2014) sobre espaço geográfico; Santos (2012) e George (1972) sobre método geográfico; Santos (1996, 2015), Santos e Silveira (2016) e Souza (2017) sobre território usado, meio técnico-científico informacional e processo de globalização; Arroyo e Cruz (2015) sobre circulação e Dias (1995, 2020) sobre redes geográficas. Concomitantemente mostrou-se elementar entender a formação territorial e econômica de Alagoas, quanto a isso nos valem principalmente de Carvalho (2014, 2015) e Medeiros (2018). Já ao que diz respeito ao tema dos meios de transporte em Alagoas o estudo se vale principalmente dos estudos clássicos de Lima (1965) e Corrêa (1994).

BREVES NOTAS DA EVOLUÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTE NO TERRITÓRIO ALAGOANO

As diversas etapas do processo produtivo requerem de transporte para fazer as mercadorias chegarem ao consumidor final e assim se realizarem. A eficiência ou a ineficiência das redes de transporte determinam a fluidez ou a viscosidade com a qual as mercadorias circulam pelos territórios. Deste modo, como verificou Hobsbawm (2002), num contexto de unificação do mundo os investimentos em infraestruturas de sistemas de transporte permitiram

diminuições no tempo de circulação de mercadorias, fazendo-as circularem mais rapidamente e estimulando assim o crescimento econômico. Isso torna-se possível através dos avanços da técnica ao longo do tempo, permitindo a evolução nos sistemas de engenharia com a incorporação de inovações e consequentes modernizações.

Logo, as redes de transporte desempenharam um papel de notoriedade para as dinâmicas verificadas no território alagoano ao longo do curso da história. Nos dizeres de Corrêa (1994, p. 97), “os meios de transportes tiveram um papel decisivo na vida urbana de Alagoas e na sua evolução”. Logo, considerar os principais modais se constitui como essencial à melhor apreensão das dinâmicas de seu território e da sua sociedade, sendo os rios, as ferrovias e as rodovias os três de maior preponderância.

No período inicial da colonização, além do uso de carros de boi e cavalos, os rios representaram a principal base de transporte, fator que justifica a localização dos engenhos de açúcar e das primeiras aglomerações populacionais em suas proximidades, permitindo o transporte de pessoas e da produção. Como bem destaca Diégues Júnior (2006, p. 113), “cortado o território alagoano por um vasto sistema hidrográfico, é natural que a água dos rios seja meio de transporte mais fácil ao escoamento da produção”. Além do uso como meio de transporte, os rios também eram usados em uma diversidade de outras atividades, como na irrigação da agricultura, no trato dos animais e nas necessidades das famílias.

O transporte fluvial representou para Alagoas nos períodos iniciais da formação de seu território a principal possibilidade de escoamento da produção do açúcar, destinada ao mercado europeu. Permitiu que os engenhos prosperassem e ainda que as primeiras cidades fossem se formando, além de possibilitar circulação de conteúdos variados, inclusive informações.

Proporcionando grande avanço, a chegada da ferrovia marca profundamente o território alagoano⁶, com as novas implementações técnicas os transportes tornam-se mais rápidos e dinâmicos. As estradas de ferro foram alterando as condições urbanas e as relações produtivas por onde passava. Sobre isso Corrêa (1994, p. 109) aborda que,

A vida urbana de Alagoas neste período de predominância do transporte ferroviário se desenvolve, impulsionada pelas relações mais fáceis devidas a este novo meio de transporte. Num prazo relativamente curto, de fins do século passado até a segunda guerra mundial, a rede urbana alagoana sofreu verdadeira revolução, devido à construção e ao estacionamento da ferrovia em diversos centros urbanos.

As ferrovias não impactaram apenas nas questões econômicas e na organização da rede urbana das Alagoas, também influenciaram diretamente o modo de vida das pessoas,

⁶ “Tem-se o ano de 1864 como marco inicial da história ferroviária nas Alagoas” (TENÓRIO, 1996, p. 95).

possibilitando inclusive novos hábitos na vida social. Tal interferência é abordada por Tenório (1996, p. 106) da seguinte maneira:

A província sofreria as influencias que o trem levou para as demais regiões onde apareceu: facilitaria o conhecimento da corte e do mundo, a discussão de temas políticos, sociais, científicos e culturais. A leitura de jornais passaria a ser um hábito obrigatório nas viagens. Maceió aumentará os seus serviços públicos, suas diversões, atraindo a gente do interior, os fazendeiros. Os homens de negócio passarão a viajar com mais frequência às cidades servidas pelos trens e aos locais vizinhos. As revistas ilustradas completarão uma cultura orientada pelas ideias progressistas. Surgirá um tipo de crônica falada pelos passageiros, pelo pessoal dos trens e pela alegria irreverente de alguns elementos jocosos, que levariam para a ponta dos trilhos, o sal de suas anedotas.

É notório que o desenvolvimento técnico proporcionou mudanças expressivas nos meios de transporte e isso interferiu diretamente nas questões produtivas e urbanas do território alagoano. Inicialmente os rios foram de uma importância elementar para a instalação e permanência da atividade canavieira a partir dos engenhos tradicionais, já a partir da chegada das estradas de ferro houve uma verdadeira transformação na vida urbana em Alagoas, possibilitando maior rapidez ao escoamento da produção e fortalecendo, assim, o desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar e também do algodão neste território.

Além disso, a questão dos transportes nas Alagoas não se restringe apenas aos rios e as ferrovias, estende-se também as rodovias, que a partir das primeiras instalações foram ganhando proporção suficiente para posteriormente se consolidarem como o principal meio de transporte, não só em Alagoas, como também no Nordeste e no Brasil. Muito dessa força das redes rodoviárias deve-se a uma defesa nacional ao transporte rodoviário, estimulada sobretudo pela indústria automobilística. Também por isso, tal meio de transporte ganhou tanta dimensão no Brasil, ao ponto de hoje não haver uma ampla estrutura ferroviária no país e sim uma grande dependência ao transporte rodoviário.

Com a diminuição dos transportes pelos rios e a desorganização da rede ferroviária, o transporte rodoviário ganhou força em Alagoas, modificando as relações entre os centros urbanos e, inclusive, criando aquilo que Corrêa (1994, p. 109) chama de “cidades nós rodoviários”, que se refere as cidades de maior importância na rede urbana e que interliga os principais centros urbanos do estado. Assim, as rodovias mudaram a organização dos transportes no estado e passou a ter a maior influência nas questões produtivas desse território, além de possibilitar maiores relações com as grandes cidades nordestinas e brasileiras.

Dominando as relações dos transportes em Alagoas e alterando as relações da rede urbana, as rodovias redefinem a hierarquia das cidades e desenvolvem as atividades produtivas de maneira mais expressiva. Sobre este modal Corrêa (1994, p. 109) esclarece que,

A vida urbana em Alagoas, após a segunda guerra mundial, passaria a ser afetada por um novo meio de transporte, o rodoviário, meio este que acarretou profundas alterações, reforçando a posição hierárquica de alguns centros, reduzindo a de outros. Se, de um lado, facilitou a ampliação das relações urbanas, de outro, permitiu o entrosamento melhor da rede alagoana à nordestina comandada por Recife, reforçou as ligações da rede regional com Salvador e estabeleceu contatos diretos com os grandes centros do Sudeste, Rio de Janeiro e São Paulo.

A diminuição da rede ferroviária e o aumento da presença das rodovias estimula em Alagoas mudanças importantes na hierarquização da rede urbana. No caso do Agreste, Palmeira dos Índios – que cresce com a chegada da ferrovia e atividades da fruticultura – perde seu protagonismo. Já Arapiraca eleva sua importância, com uma localização privilegiada e sendo favorecida pelas estradas de rodagem, estimulando instalações de indústrias e de grupos atacadistas distribuidores sobretudo depois da crise fumageira no final da década de 1990.

Deste modo, verifica-se que a evolução das redes de transporte em Alagoas foi direcionando os rumos de seu crescimento econômico. Historicamente, a centralidade das atividades produtivas deu-se nas porções do território mais dotadas de redes de transportes que permitissem a circulação das mercadorias, mas também das pessoas e das informações tão decisivas na esfera da economia. Ao contrário, as porções menos dotadas de infraestruturas de transporte apresentaram dificuldades de integração e de crescimento, constituindo – a grosso modo – as áreas mais opacas do território alagoano no atual período.

OS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA CONFIGURAÇÃO DO TERRITÓRIO ALAGOANO NO PERÍODO ATUAL

O espaço está em permanente transformação, conhecendo mudanças que impactam em constantes reorganizações, refletindo inclusive na configuração territorial de cada período histórico. Afinal, a atual configuração dos territórios é resultado de estruturas sobrepostas ao longo do tempo, pois conforme Silveira (2005, p. 141) “cada momento da história pode ser reconhecido por uma dada feição do território ou, em outras palavras, pela existência de um sistema de infraestruturas e uma dada organização da vida política, econômica e social”.

Assim, a configuração territorial do estado de Alagoas no atual período é resultado, além de seu processo de formação, dos avanços conhecidos pelos sistemas técnicos e das modernizações incididas sobre seu território. De fato, condições sociais sensíveis acompanham

O estado ao longo do tempo⁷, mas seu território também conheceu diversas transformações, usos diferentes e desiguais foram empreendidos, possibilitando a renovação da materialidade na direção da atual configuração.

No âmbito das redes de transporte, atualmente o fluvial e o marítimo possuem uso muito restrito e localizado, já o uso das ferrovias fora praticamente extinto no território alagoano, as linhas férreas entraram em desuso e praticamente nenhum dos projetos políticos de retomada vingaram. Exceção seja feita a uma pequena faixa de trilhos reaproveitada para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na cidade de Maceió. Logo, atualmente o transporte rodoviário é o que representa o principal modal em Alagoas, com amplo uso para circulação dos mais variados produtos e passageiros, com a realização de investimentos importantes na manutenção e duplicação das rodovias existentes e ainda construção de novas.

Além das rodovias federais que cortam o estado – como a BR-101, que se estende do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte – destaque-se os fortes investimentos nas rodovias estaduais nos últimos anos, permitindo que Alagoas se destaque no contexto regional com a melhor infraestrutura viária do Nordeste. Segundo estudo da Confederação Nacional de Transportes (CNT) para o ano de 2021 pouco mais de 86% das rodovias alagoanas são avaliadas em estado ótimo ou bom.

Deste modo, as estradas de rodagem representam sistemas de engenharia instalados no estado que têm permitido que circulações variadas de informações, mercadorias e pessoas se realizem mais rapidamente, definindo e por vezes redefinindo a hierarquia das cidades na rede urbana, a partir do estímulo às atividades produtivas nas porções do território mais bem dotadas das infraestruturas de transportes.

Historicamente os centros de melhor posição na hierarquia da rede urbana foram aqueles melhor servidos das infraestruturas de transporte, possibilitando que as atividades econômicas se expandissem dado o poder de distribuição que era verificado em cada centro. Exemplos disso se verificam no Agreste do estado, como foi o crescimento exponencial de Palmeira dos Índios a partir do momento que passa a ser servida pela linha férrea, e ainda Arapiraca, com crescimento estimulado fortemente pelas estradas de rodagem, conforme já referidos.

No atual período, a rede urbana alagoana se organiza principalmente a partir das centralidades de Maceió e de Arapiraca. Maceió sendo a capital administrativa e o maior centro em termos populacionais e econômicos é bem servida de rodovias que a ligam com os principais centros nacionais, regionais e locais, já Arapiraca representa o segundo maior centro do estado

⁷ Problemas como a pobreza, a fome e a violência têm acompanhado Alagoas ao longo de sua história.

o mais importante do interior, possuindo posição geográfica privilegiada (no centro do estado) exerce forte centralidade para o Agreste e Sertão alagoanos, além de estar interligada por rodovias aos principais centros regionais.

Logo, a renovação das materialidades no território alagoano ao longo do tempo também tem permitido sua inserção no processo de globalização, mediante a atração e conseguinte instalação de corporações de atuação internacional, tornando o lugar cada vez mais denso e complexo (SANTOS, [1988] 2014). Exemplos se verificam nas diversas frações de seu território, como a partir da instalação de shoppings centers, redes de atacado, prestadores de serviços especializados, empresas de logística e ainda mineradoras como Braskem e Vale Verde⁸. Ora, ao tempo que as infraestruturas de transporte disponíveis atraem essas empresas, a sua chegada também impulsiona as melhorias nessas infraestruturas, buscando atender os interesses do grande capital, o que representa também uma atuação do Estado nessa direção.

É nessa base dos sistemas de engenharia disponíveis em Alagoas que negócios como as redes de franquias se instalam e se expandem, possibilitando relações diversificadas expressas nas dinâmicas territoriais verificadas atualmente. A propósito, as redes de franquias representam uma modalidade de negócio que impulsiona a difusão do sistema capitalista em escala global, sendo adotada por grandes corporações internacionais para se fazerem presentes nos mais variados lugares do mundo. Essa é a estratégia que possibilita que grandes cadeias, como Subway e McDonald's à exemplos, estejam presente em qualquer parte do planeta. Ora, a atuação em escala global só se torna possível mediante a constituição e participação em complexos circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação no espaço, possibilitando a realização do processo produtivo em sua totalidade com o controle característico desse tipo de negócio, da produção propriamente dita ao consumo, o que requer da circulação ao longo de todas as partes do processo.

A formação dos circuitos espaciais produtivos articulados aos círculos de cooperação é uma realidade na globalização, estes são indissociáveis e assim precisam ser entendidos. Nessa direção, seu estudo oferta uma operacionalidade para os enfoques empíricos quando devidamente ancoradas na teoria, inclusive com a articulação de vários conceitos. Logo, conforme enfatiza Moraes (1985, p. 4) “[...] discutir os circuitos espaciais da produção é discutir a espacialidade da produção-distribuição-troca-consumo como movimento circular constante. Captar seus elementos determinantes é dar conta da essência de seu movimento”. É nesse

⁸ A Braskem está instalada em Maceió desde 1970, quando ainda se chamava Salgema S/A. Já a Vale Verde passou a funcionar no município de Craíbas (Agreste alagoano) trazendo investimento britânico desde 2007, atualmente com beneficiamento de minério e produção de concentrado de cobre.

sentido que a produção atualmente se realiza, as atividades desempenhadas pelas empresas se distribuem no espaço, organizadas em fixos que por meio dos fluxos (materiais e imateriais)⁹ por eles e entre eles gerados proporcionam articulações entre os diferentes lugares onde atuam.

Afinal, como apontam Castillo e Frederico (2010, p. 462) “uma das características mais marcantes do atual período histórico encontra-se no exponencial aumento dos fluxos materiais e imateriais, decorrente da gradativa mundialização da produção, da prestação de serviços e do consumo, pelo menos para alguns setores e circuitos econômicos” e ainda acrescentam “a expansão dos circuitos espaciais produtivos torna mais complexa a gestão e o ordenamento dos fluxos materiais e imateriais, fazendo das grandes corporações os agentes privilegiados da articulação entre os lugares, ou seja, da unificação das diversas etapas, geograficamente segmentadas da produção”.

Ainda nessa direção, conforme asseveram Santos e Silveira (2016, p. 143), atualmente há uma crescente segmentação territorial das etapas do trabalho que intensifica as trocas e as relações entre as regiões. Logo, para entender o funcionamento do território é preciso captar esse movimento, daí também a importância de levar em conta os circuitos espaciais de produção e a circulação inerente a eles.

Os processos de produção no mundo globalizado são sintonizados com uma divisão territorial do trabalho cada vez mais expressiva, se ampliando vorazmente no terreno fértil dessa produção mundializada, ligada à uma tendência neoliberal de sucateamento da indústria nacional. Ora, ao invés de se produzir internamente e assim promover investimentos para o fortalecimento da indústria interna, os produtos vêm de onde possam ser adquiridos aos preços mais competitivos, fortalecendo ainda mais uma dependência de países ricos especializados em indústrias dos mais variados tipos.

No âmbito dessas questões é mister destacar que, para o caso brasileiro, o modelo de negócio de redes de franquias encontra uma base normativa específica, o que também acontece em outros países latinos. São normas do Estado que em forma de lei disciplinam o funcionamento desses negócios no país. Ao mesmo tempo, as franquias são extremamente rígidas no sentido que manter um padrão em toda a rede e para que isso se realize elas possuem um conjunto de normas próprias que orientam sua atuação em qualquer país que se instale, ultrapassando, portanto, as fronteiras nacionais. Pois, como bem discute Santos (1997), nas condições atuais verifica-se a política feita pelas empresas e ao mesmo tempo que se aceita esses nexos corporativos se está instalando a semente da ingovernabilidade do território pelo

⁹ Para Santos (2014, p. 85), “o espaço, é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço”.

Estado. Quer dizer, a política das empresas se apresenta com frequência mais forte que a dos Estados, até mesmo porque não possui uma fronteira nacional que a limite.

Portanto, os usos que as redes de franquias empreendem nos territórios são articulados com a produção mundializada desse período de globalização, constituindo, integrando e participando de complexos circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação no espaço, o que torna possível que o processo produtivo se realize em sua totalidade, fazendo chegar seus produtos em um mercado cada vez mais amplo através de sua circulação pelo território. A partir disso se alimenta dos diversos sistemas de engenharias – como os de transporte – para alcançar seus interesses na direção da acumulação do capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobretudo no período atual a circulação representa elemento de importância decisiva para o funcionamento do sistema capitalista, se apresentando de diferentes maneiras, como a circulação de dados e de informações, de pessoas e de mercadorias. No cerne desse contexto, as redes de transporte tornam possível que principalmente a circulação de pessoas e mercadorias aconteça mais rapidamente, na velocidade que o sistema econômico exige.

Logo, a circulação é essencial na apreensão da indivisibilidade do espaço. Os usos empreendidos no território pelos mais variados agentes permitem que sejam constituídas as redes, gerando fluxos de diversas naturezas, objetivando a realização final das mercadorias através do consumo. A geração do lucro está condicionada a circulação das ordens que controlam a atuação vertical das corporações, e claro, a circulação de suas mercadorias propriamente ditas.

No caso de Alagoas, conforme apontado, a evolução das principais redes de transporte foi direcionando os rumos do crescimento econômico ao longo do tempo. As redes fluviais e marítimas tiveram sua importância no período colonial, as redes ferroviárias trouxeram fortes crescimentos às partes do território por elas atendidas, já as rodovias se expandiram e atualmente constituem a rede de transporte mais usada no estado, permitindo circulação de conteúdos diversos. Logo, acompanhando a evolução das redes de transporte, diversos usos do território foram sendo feitos, permitindo a renovação das materialidades e por conseguinte uma circulação mais eficiente.

Atualmente, as redes de transporte rodoviário dão as condições necessárias para a instalação e atuação de agentes econômicos diversos, entre eles as indústrias que se valem desses sistemas de engenharia ao longo das diversas etapas produtivas, permitindo por exemplo

a circulação das matérias primas e das mercadorias fabricadas. Logo, essas estradas de rodagem têm sido importantes tanto para atração de empresas de capital externo, mas também permitindo o crescimento de empresas de capital local.

REFERÊNCIAS

- ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cassia Ariza da. (Org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015.
- CARVALHO, Cicero Péricles de. **Economia popular: uma via de modernização para Alagoas**. 6. ed. Maceió: EDUFAL, 2014.
- _____. **Formação histórica de Alagoas**. 3. ed. Maceió: EDUFAL, 2015.
- CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, 2010, p. 461-474.
- CORRÊA, Roberto Lobado. A vida urbana em Alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Revista Geografia, Espaço e Memória**. São Paulo: Terra Livre/AGB, nº 10, janeiro-julho 92, 1994, p. 93-116.
- DIAS, Leila Cristina. Rede geográfica. **Revista GEOgraphia**, vol. 22, n. 49, 2020. (Série Conceitos Fundamentais da Geografia)
- _____. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná, GOMES, Paulo César e CORRÊA, Roberto Lobato (org.) **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p.141-164.
- DIÉGUES JÚNIOR, Manuel. **O bangüê nas Alagoas: traços da influência do sistema econômico do engenho de açúcar na vida e na cultural regional**. 3. ed. Maceió: EDUFAL, [1949] 2006.
- GEORGE, Pierre. **Os métodos da geografia**. Trad. Heloysa Dantas. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972.
- HOBBSAWM, Eric. **A era do capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002
- LIMA, Ivan Fernandes. **Geografia de Alagoas**. São Paulo: Ed. do Brasil, 1965.
- MEDEIROS, Dhiego Antonio de. **Financeirização do território e circuitos da economia urbana em Alagoas**. Maceió: FAPEAL; Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018.
- MORAES, Antônio Carlos Robert. **Circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação no espaço**. PPGH/FFLCH. São Paulo: USP, 1985, (mimeografado).
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, [1996] 2014.
- _____. Da política dos Estados à política das empresas. **Cadernos da Escola do Legislativo**. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, n. 6, jul/dez. 1997.
- _____. **Espaço e método**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, [1985] 2012.
- _____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, [1988] 2014.



_____. **O retorno do território.** In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (Org.). **Território: globalização e fragmentação.** 2. ed. São Paulo: HUCITEC; ANPUR, 1996. p. 15-20.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 25. ed. Rio de Janeiro: Record, 2015.

_____. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** **Boletim Paulista de Geografia**, nº 54, 1977. p. 81-100.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 19. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2016.

SILVEIRA, Maria Laura. **Por que há tantas desigualdades sociais no Brasil? um panorama da riqueza e da pobreza no Brasil.** In: ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de (Org.). **Que País é Esse? pensando o Brasil contemporâneo.** São Paulo: Globo, 2005.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** 2. ed. Curitiba: HD Livros, [1979] 1996.

XAVIER, Marcos. **Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira.** In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 19. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2016, p. 329-343.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (Org.). **Território brasileiro: usos e abusos.** 2. ed. Arapiraca: EDUNEAL, 2017.