

# A TRADIÇÃO FRANCESA E A CIRCULAÇÃO TERRITORIAL: UM ARCABOUÇO TEÓRICO PARA A GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES

*FRENCH TRADITION AND TERRITORIAL CIRCULATION: A THEORETICAL FRAMEWORK FOR TRANSPORT GEOGRAPHY*

*LA TRADITION FRANÇAISE ET LA CIRCULATION TERRITORIALE : UN CADRE THÉORIQUE POUR LA GÉOGRAPHIE DES TRANSPORTS*

Rafael Oliveira Fonseca  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
[rafaelfonseca@uems.br](mailto:rafaelfonseca@uems.br)

Ana Paula Camilo Pereira  
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
[apaulacape@uems.br](mailto:apaulacape@uems.br)

## Resumo:

A circulação territorial, nas últimas décadas, continua sendo impulsionada pelas transformações técnicas e pela intensa reorganização dos territórios, influenciando em sua hierarquia. Neste contexto, o objetivo deste artigo é sustentar e fomentar uma reflexão teórica no âmbito da geografia, com ênfase na tradição francesa, sobre conceitos-chave correlacionados às análises da circulação territorial. Para tal, revisita-se a partir de revisões bibliográficas, conceitos fundamentais, tais como: território, ordenamento territorial, coesão territorial, fixos e fluxos e eixos de circulação. Considera-se que o território é uma construção complexa e dinâmica, imagem do poder que estrutura. O ordenamento territorial, em convergência com a coesão territorial, pode conciliar competitividade e redução das disparidades regionais, de forma que a articulação da dicotomia fixos e fluxos é central neste processo. Ademais, que a reflexão deste arcabouço teórico pode contribuir com outras pesquisas e subsidiar tomadores de decisão acerca de políticas públicas territoriais que promovam o uso mais democrático do território.

**Palavras-chave:** Transportes, Circulação Territorial, Território, Ordenamento territorial, Geografia francesa.

Terra Livre	São Paulo	Ano 40, v.2, n.65, jul-dez 2025	ISSN 2674-8355
-------------	-----------	---------------------------------	----------------

**Abstract:**

Territorial circulation in recent decades continues to be driven by technical transformations and intense reorganization of territories, influencing their hierarchy. The objective of this article is to promote theoretical reflection in the field of geography, with an emphasis on the French tradition, on key concepts related to the analysis of territorial circulation. To this end, we revisit fundamental concepts such as territory, spatial planning, territorial cohesion, fixed and flows and circulation axes, based on bibliographic reviews. We consider territory to be a complex and dynamic construct, an image of the power that structures it. Spatial planning, in convergence with territorial cohesion, can reconcile competitiveness and the reduction of regional disparities, so that the articulation of the dichotomy between fixed elements and flows is central to this process. Furthermore, reflection on this theoretical framework can contribute to other research and support decision-makers regarding territorial public policies that promote a more democratic use of territory.

**Keywords:** Transportation, Territorial Circulation, Territory, Spatial Planning, French Geography.

**Résumé :**

La circulation territoriale a continué d'être influencée par les transformations techniques et la réorganisation des territoires. Dans ce contexte, l'objectif de cet article est de soutenir et d'encourager une réflexion théorique dans le domaine de la géographie, en mettant l'accent sur la tradition française et sur des concepts clés liés à l'analyse de la circulation territoriale. À cette fin, nous revisitons, à partir de revues bibliographiques, des concepts fondamentaux tels que : territoire, aménagement du territoire, cohésion territoriale, fixes et flux, et axes de circulation. Nous considérons que le territoire est une construction complexe et dynamique. L'aménagement du territoire peut concilier compétitivité et réduction des disparités régionales, en articulant la cohésion, au-delà des flux et des fixes. En outre, la réflexion sur ce cadre théorique peut contribuer à d'autres recherches et aider les décideurs à élaborer des politiques publiques territoriales qui favorisent une utilisation plus démocratique du territoire.

**Mots-clés:** Transports, Circulation territoriale, Territoire, Aménagement du territoire, Géographie française.

## Introdução<sup>1</sup>

Nas últimas décadas, têm-se verificado profundas transformações na composição técnica dos territórios, que sistematicamente impõem novas formas de circulação territorial. Observa-se, nesse contexto, uma reorganização intensa dos sistemas de circulação, ou seja, dos meios de transporte que passam a demandar constantes reajustes, modernizações e inovações que os tornem mais acessíveis, articulados e flexíveis, de modo a atender à lógica da aceleração do tempo no espaço, condição indispensável para a realização da circulação.

Nesse sentido, a circulação pode ser compreendida como uma expressão de uma dinâmica incessante e inerente aos processos produtivos, orientada pela necessidade de contribuir para a acumulação ampliada do capital. Em um contexto em que a velocidade e a fluidez se tornam princípios estruturantes do ordenamento territorial contemporâneo, a circulação se mostra como um fenômeno a ser estudado.

Nessa perspectiva, a circulação territorial configura-se como elemento fundamental para o desenvolvimento de um país. Trata-se de um componente estratégico tanto para a constituição de um mercado interno integrado tanto quanto para a sua articulação com o mercado externo. Desse modo, a eficiência da economia como um todo depende, em grande medida, da realização de investimentos e planejamentos consistentes em transportes, pois, ao reduzir custos, tempo e distâncias, não se cria diretamente novos produtos, mas sim

---

<sup>1</sup> Agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e a Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect) pelo apoio e financiamento da pesquisa.

condições para ampliar a produtividade e a concretização de variados circuitos produtivos.

A referida lógica é inerente à perspectiva do ordenamento e da coesão territorial. Por meio da efetiva interconexão dos fluxos e dos fixos, é possível sustentar e dinamizar a reprodução das atividades econômicas em diferentes escalas, bem como a constituição de eixos que promovem a realização da circulação. Dessa forma, tais eixos podem contribuir para o crescimento econômico.

Diante deste panorama, o objetivo central deste manuscrito é sustentar e fomentar uma reflexão teórica no âmbito da geografia (com ênfase na tradição francesa) sobre conceitos-chave para a análise da circulação territorial contemporânea, contribuindo assim com pesquisas na geografia dos transportes, bem como em áreas correlacionadas.

Com base em pesquisas e análises bibliográficas, buscou-se revisitar categorias conceituais fundamentais, tais como território, ordenamento territorial, coesão territorial, fluxos e fixos e eixo de circulação. Tal revisitação foi realizada sob a ótica majoritária de autores franceses e suas posteridades, visando apresentar uma matriz analítica que possa servir de base para estudos teóricos e/ou empíricos no âmbito da geografia dos transportes e de abordagens correlatas, como, por exemplo, corredores rodoviários de exportação. Em suma, este trabalho não se propõe a uma modelagem empírica propriamente dita, mas a oferecer uma plataforma teórica-conceitual que oriente futuras pesquisas com densidade conceitual sustentada em autores que privilegiam a geografia francesa como fundamento científico.

Nesta perspectiva, o objetivo é correlacionar tais abordagens teórico-conceituais com uma conexão ampliada da análise da circulação territorial, a qual é compreendida como decorrente da relação intrínseca entre a necessidade dos circuitos produtivos de realizar fluxos além a existência de fixos, sejam eles materiais (infraestruturas, equipamentos, redes físicas) ou imateriais (conhecimentos, normas, sistemas informacionais), sempre em função daquilo que está circulando.

Nesse sentido, para que esses conceitos-chave, a serem explorados no decorrer do manuscrito, sejam mais compreensíveis à luz da circulação territorial, apresentamos ainda neste princípio algumas considerações que relevam relevantes concepções.

A circulação é simultaneamente condicionada e condicionante, ou seja, depende da materialidade e da imaterialidade que a sustentam e, ao mesmo tempo, reorganiza tais estruturas à medida que novos fluxos se intensificam ou se transformam.

A circulação não é um fim em si mesma; ela responde a necessidades materiais (deslocamentos de profissionais) ou morais (peregrinações, turismo), a um sistema de produção, a uma economia de trocas. Os fatos econômicos parecem, portanto, parte integrante da geografia da circulação. Essa concepção leva à distinção entre: 1º a geografia da circulação, que considera os modos de transporte e suas relações com as condições físicas e humanas; 2º a geografia dos fluxos de circulação, que tem como objeto específico os grandes movimentos de pessoas e mercadorias que ocorrem na superfície do globo. A geografia da circulação aborda os fatos sob um ângulo especificamente humano: “é o homem acima de tudo, o homem agente dos transportes e, de uma forma mais geral, da circulação que se propõe considerar aqui”; os problemas econômicos dizem

respeito à geografia das correntes de circulação ou correntes comerciais (Clozier, 1951, p. 145, tradução nossa).

As transformações territoriais contemporâneas, que circunscrevem costumes, cultura e economia, propiciaram a modernização dos equipamentos de circulação, a especialização produtiva e a evolução dos meios de transporte, que se tornaram mais velozes e tecnicamente aprimorados para viabilizar tanto deslocamentos materiais quanto imateriais. Tais processos intensificam as metamorfoses da sociedade e produzem alterações significativas no próprio ordenamento e na coesão territorial.

Conforme destaca Merlin (1991), as redes de transporte e de comunicação se estruturam em um espaço e possuem uma importante dimensão temporal, em vista disso, precisam também ser analisadas em várias escalas. Dessa forma, a circulação, ao integrar fluxos e fixos e ao possibilitar a fluidez, torna-se um dos principais vetores de transformação territorial, demonstrando como a técnica, a serviço do capital, redefine continuamente a circulação e a hierarquia territorial.

Nessa perspectiva, retomando Clozier (1951), os seres humanos são, por essência, móveis, e que sua circulação, orientada para o uso ou lucro, requer a existência de eixos de comunicação ou [circulação], como estradas, ferrovias e pistas e de objetos de transporte, tais como: caminhões, embarcações, aviões entre outros. A partir dessa leitura, pode-se compreender a circulação como um fenômeno que transcende o simples deslocamento, pois se realiza na articulação entre os fixos (infraestruturas, redes e sistemas técnicos)

e os fluxos (movimentos de pessoas, mercadorias, informações e capitais) que conformam o espaço geográfico.

Conforme demonstrado na literatura, a circulação territorial depende da existência de infraestruturas fixas que forneçam suporte aos fluxos. A combinação entre ambos se torna cada vez mais célere e intensa, configurando-se como uma resposta à mundialização da economia e à busca pela fluidez nos territórios. Isso explica o crescente interesse e a disputa por espaços cada vez mais fluidos. Nesse contexto, a infraestrutura não é neutra, ou seja, ao mesmo tempo em que favorece a circulação de determinados grupos, restringe a de outros, reforçando desigualdades e reproduzindo relações de poder em escalas locais e globais.

Essa lógica articula-se ao meio geográfico contemporâneo ao incorporar a materialidade da circulação nos territórios, de modo a mantê-los permanentemente disponíveis para impulsionar o desenvolvimento econômico em escala global. Nesse contexto, a infraestrutura de transportes assume papel central como catalisador territorial, na medida em que garante a fluidez necessária ao ordenamento e a coesão dos territórios às dinâmicas do capital internacional.

Sumariamente, intenta-se com este artigo, considerando à organização da estrutura exposta de discussão do texto, construir uma ponte entre a competência teórica fundamentada na literatura da geografia francesa e desafios contemporâneos, oferecendo uma luz conceitual sólida, para abordar a circulação territorial e conceitos-chaves que redundam da perspectiva dessa temática geográfica.

Logo, o artigo se apresenta revisitando as categorias previamente mencionadas na seguinte ordem: território,

ordenamento territorial, coesão territorial, fluxos e fixos e eixo de circulação, para então se consumir com algumas considerações.

### **Território: da perspectiva natural à uma concepção dinâmica e multifacetada**

Com um papel fundamental na Geografia, o conceito de território teve seu sentido, usos e estatuto científico profundamente transformados ao longo do tempo no âmbito do pensamento geográfico francês. Desde os primeiros esboços dos precursores do século XIX até as variadas conceitualizações contemporâneas, as perspectivas dos conceitos se articulam com o poder, a identidade, práticas sociais, dentre outros. De certa forma, o território se mostra um objeto geográfico multifacetado, intimamente articulado à evolução dos paradigmas e das questões sociais do passado, do presente e até mesmo do futuro.

Na geografia francesa dos séculos XIX e XX, de certa maneira, o território esteve inicialmente associado ao quadro natural e à divisão dos espaços sob a influência de fatores físicos e humanos.

Paul Vidal de La Blache é um dos expoentes desta leitura, ainda que não utilizasse o termo território de maneira explícita em seus principais trabalhos, preferindo sobretudo o conceito de região. No entanto, suas reflexões sobre a formação das identidades regionais, da “personalidade geográfica francesa”, da relação entre sociedades e ambientes etc., lançam as bases para uma abordagem determinista, mas que em alguns aspectos eram de certa forma territorializa, na qual cada sociedade ordena e se apropria de seu espaço de vida (Gallois, 1903). É nesse sentido que podemos dizer que conceito de território para La Blache não é apenas uma porção física

da superfície terrestre, mas uma construção complexa e dinâmica, moldada pela interação contínua entre o meio natural e a ação humana ao longo do tempo.

Em outras palavras, o território não é visto como uma entidade estática e isolada, mas sim como um elemento que ganha vida e se desenvolve através da circulação/movimento, das trocas e da comunicação. Por isso, compreender que, a circulação desempenha um papel absolutamente fundamental e decisivo na composição do território segundo a leitura de La Blache, que enfatizou o seu interesse pelo impacto das redes de transporte, do comércio e dos movimentos na organização das sociedades e dos espaços (La Blache, 1908, 1922).

De certa maneira, a perspectiva “territorial” captada por La Blache perdura por décadas do século XX na França, até que emergem e avançam concepções do conceito de território no âmbito do espaço vivido e socialmente construído, sobretudo a partir dos anos 1970.

Nesta perspectiva, nesta década, Armand Frémont concebe o território correlacionado ao espaço apropriado, no âmbito de suas discussões sobre espaço vivido. Dessa forma o espaço apropriado de Frémont estaria sujeito às estratégias e culturas dos grupos demonstrando que o território é produto das representações e práticas cotidianas dos atores, ultrapassando o estrito enquadramento da divisão administrativa ou naturalista (Gonin, 2004). O território não é apenas uma superfície, mas reflete um espaço apropriado por seus habitantes, que lhe conferem sentido e valor, com histórias, memórias e práticas sociais (Frémont, 1976).

Tal perspectiva é prolongada uma década depois pelo fortalecimento da noção de territorialidade e do poder por Raffestin (1980), que sistematiza o conceito do território enquanto uma porção de espaço apropriada por um ator através de um sistema de relações e regido por certo grau de poder. Para tanto, o autor analisa o território não como um elemento preexistente, mas como uma produção social resultante da ação de atores sobre o espaço.

Logo, o território é o espaço territorializado através do trabalho, que projeta energia e informação, revelando relações de poder onde se manifestam malhas, redes e centralidades que refletem essas relações (Raffestin, 1980). Nesta perspectiva, a circulação materializada em redes, são fundamentais nessa construção, pois organizam os territórios e são, ao mesmo tempo, a imagem do poder que o estrutura.

A partir da década de 1990, a geografia francesa experimentou uma nova transformação significativa, com o aprofundamento da dimensão relacional e simbólica do território. Joël Bonnemaïson, por exemplo, contribuiu para esta leitura do território ao enfatizar suas dimensões relacionais e simbólicas, em particular, a partir da noção de “geossímbolo”, um espaço carregado de significados culturais que reforça a identidade de um grupo.

De acordo com o autor, o território é, portanto, um espaço vivo, suporte de um imaginário coletivo, um vínculo mais do que uma simples fronteira que une os indivíduos ao seu meio através de representações partilhadas. Esta abordagem salienta a convergência entre o espaço físico, as práticas sociais e as representações simbólicas, contribuindo para uma reflexão aprofundada sobre a natureza humana e cultural do território. Ademais, o autor concebe

o território como uma rede dinâmica, um espaço de mobilidade e circulação, em vez de uma fronteira fixa ou uma superfície estática (Bonnemaison, 2000).

Dando seguimento a essas análises, Guy Di Méo propõe uma leitura do território como espaço social, resultado de um compromisso entre espacialidade objetiva (divisão, administração) e vivido subjetivo (representações, usos), de forma que o território articula poder, práticas e simbolização, o que explica a multiplicidade de seus usos e formas, desde o cotidiano local até as escalas globais (Di Méo, 1998).

Por fim, na contemporaneidade e no contexto dos processos de globalização, às crescentes mobilidades e às transformações no uso e ocupação do solo, a geografia francesa contemporânea coloca em causa a pluralidade do conceito de território, contribuindo para análises das dinâmicas locais frente aos desafios globais e às tensões entre controle estatal, reivindicação identitária e mobilidades transnacionais.

Lévy concebe o território não como uma porção fixa, mas como o produto de interações e processos sociais, no qual o vínculo político e social se estabelece sem estabilidade definitiva. Logo, o território é um espaço dinâmico, demarcado pela circulação (de indivíduos, ideias e recursos) como uma rede viva que transcende os limites estritamente topográficos. Para o autor, a relação entre território e circulação é fundamental para a compreensão da mobilidade social e espacial, tornando o território um espaço em constante evolução em uma perspectiva mais fluida e relacional (Lévy, 2022).

Brennetot analisa o território como um espaço em mutação, moldado por dinâmicas sociais e políticas, em que a circulação de pessoas, ideias e recursos desempenha um papel central na construção territorial e na sua apropriação. Ademais o autor enfatiza a necessidade de uma reavaliação do ordenamento do território na era contemporânea, com base nas circulações e interligações múltiplas (Brennetot, 2025), conforme enfatizaremos no item a seguir.

A evolução do conceito de território na geografia francesa evidencia a sua riqueza e dinamicidade. Num primeiro momento, a abordagem foi centrada no suporte físico, mas após décadas revelou-se uma construção complexa, simultaneamente social, política, econômica, simbólica e identitária.

As obras de alguns geógrafos franceses nos permitem, desse modo, um aprofundamento da nossa compreensão das relações entre o ser humano e o seu território, evidenciando as múltiplas facetas de uma noção em constante redefinição e sua correlação com abordagens correlacionadas com a circulação, uma vez que os fluxos modificam continuamente a configuração territorial e as ligações entre os lugares, manifestando territórios cada vez mais dinâmicos e em constante mobilidade geográfica do capital, fazendo circular pessoas, ideias, mercadorias etc..

### **Ordenamento territorial: do desequilíbrio regional, à governança dos fluxos e a emergência da coesão.**

Ao longo da história, o ordenamento do território na França sofreu uma evolução conceitual e prática, determinada pelos contextos econômicos, políticos e sociais em constante mudança.

Ainda que as primeiras motivações para tal ordenamento emergiram na década de 1930, foi a partir, principalmente, da segunda metade do século XX que a França procurou compensar os desequilíbrios territoriais, implementando medidas como a construção de infraestruturas, a industrialização e a descentralização. Esta construção progressiva foi orientada pelos objetivos de corrigir os desequilíbrios territoriais resultantes da centralização, nomeadamente urbana, e de adaptar o território às evoluções económicas, sociais e ambientais (CGET, 2015).

Um dos impulsos para as reflexões estratégicas sobre o ordenamento do território, logo após o período bélico, foi a publicação em 1947 de “Paris e o deserto francês”, do geógrafo Jean-François Gravier.

O autor constata um desequilíbrio estrutural entre a metrópole parisiense e o resto do país, destacando a necessidade de se repensar a distribuição das atividades e funções em todo o território nacional.

Tal reflexão foram bases para uma estratégia de ordenamento territorial fundamentada na descentralização, no reequilíbrio regional e na valorização das cidades médias, por meio de uma política estatal que visasse corrigir a divisão entre Paris e o resto do país, que poderia impedir desenvolvimento nacional (Marchand, 2001).

Assim, podemos dizer que tal ordenamento territorial é institucionalizado com a criação da DATAR (*Délégation*

*interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale*)<sup>2</sup> em 1963.

Foi por meio da DATAR que se tornou possível uma política ambiciosa, fundamentada no planejamento espacial e na implementação de crenças modernizadoras, como o desenvolvimento de regiões industriais e a criação de novas cidades (Brunet, 1990). Perspectiva pautadas em ideias, por exemplo, de Perroux (1955) que aprofunda o tema ao introduzir a noção de polos de crescimento e como o ordenamento do território se justificativa na difusão do dinamismo de suas áreas circundantes.

A partir das décadas de 1970 e 1980, o conceito de ordenamento do território passou a incluir questões ambientais e sociais, refletindo os debates contemporâneos e novos contextos institucionais e globais, assinalando uma ruptura com propostas centradas sobretudo em expansão das infraestruturas e no rápido desenvolvimento industrial, inclusive refletindo crise deste setor.

Uma abordagem mais local e participativa, centrada no desenvolvimento sustentável e na qualidade de vida ocupa seu espaço. As políticas territoriais então passaram a focar-se em projetos mais locais, visando preservar as áreas rurais, combater o despovoamento, promover um melhor ambiente de vida, dentre outros. Esta transição foi igualmente caracterizada por uma maior descentralização, um aumento do poder das autoridades locais na gestão territorial e uma maior aproximação da população no processo (Hérin, 2008).

---

<sup>2</sup> Em 2009 a DATAR foi integrada em um novo órgão estatal e suas funções estão hoje atreladas a Agência Nacional para a Coesão Territorial (ANCT - *l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires*), cuja missão apoiar às coletividades territoriais, com um foco ampliado na coesão social e territorial.

Por isso, podemos dizer que a evolução do conceito de ordenamento do território (OT) na França a partir da década de 1970 é marcada por grandes rupturas, incertezas e uma mudança progressiva para uma lógica de desenvolvimento local e territorial, adaptando-se a novos contextos institucionais e globais.

Uma dessas rupturas foi ocasionada pela descentralização administrativa ocorrida em 1982 que significou uma mudança de paradigma no ordenamento territorial francês, ao reconhecer a região como um ativo estratégico para o desenvolvimento territorial e econômico. O Estado, que anteriormente se encontrava na posição de gestor, passou a assumir gradativamente o papel de regulador, o que implicou na redefinição do seu papel na coordenação das políticas públicas territoriais.

A reforma administrativa francesa de 1982 teve como principal foco a descentralização administrativa, buscando superar a cultura autoritária e antidemocrática que, segundo a ótica socialista do governo da época, havia moldado uma administração excessivamente centralizada. Essa política de descentralização e desconcentração de poderes foi vista como uma resposta à crise da gestão pública e um desafio para o modelo unitário de Estado (Araújo, 1997).

Tal reforma influenciou diretamente o ordenamento territorial através da redistribuição do poder e da gestão local uma vez que transferiu o poder executivo para autoridades eleitas localmente (em regiões e departamentos), o processo diminuiu o monopólio estatal da ação coletiva, que era característico do modelo tecnocrático pós-guerra. Com maior autonomia e capacidade de intervenção econômica local, as coletividades ganharam maior poder

para gerir e moldar o destino coletivo de seus respectivos territórios (Araújo, 1997).

Após décadas desta ruptura, percebe que a lei de 1982 acabou com consagrar a região como eixo essencial do ordenamento territorial e do desenvolvimento econômico, de forma que o Estado permaneceu indispensável, na gestão, por apresentar as perspectivas mais globais e estratégicas. Da mesma forma, a descentralização aprofundou ao ordenamento territorial os desafios políticos, pois inclui novos atores locais e estimulou a rivalidades de poder pelos territórios (Bouby-Pagès, 2013).

Essa ascensão e adaptação de “novos” poderes multiescalares no decorrer do tempo enquanto soluções para uma espacialização mais pertinente (interregionalizadas, cooperações intermunicipais, as aglomerações e suas comunidades, metrópoles e seus polos etc.) acabou por recompor a compreensão do ordenamento territorial para um viés de entrelaçamento de redes e uma gestão de fluxos, de promoção a uma circulação, impondo a necessidade de uma governança territorial (Bouby-Pagès, 2013), que se apresenta de forma complexa em decorrência das disputas de poderes na contemporaneidade.

Na atualidade, a Agência Nacional para a Coesão Territorial (ANCT), que congrega as funções da antiga DATAR não propõe uma única definição para o ordenamento do território. Ainda assim, documentos contemporâneos nos demonstram que a política de ordenamento do território francesa na atualidade é definida em grande medida como uma política transversal que tem como objetivo principal coordenar e implementar a política de igualdade, coesão e desenvolvimento dos territórios. Esta política visa, em última

instância, lutar contra o aprofundamento das desigualdades territoriais e de destino dentre os cidadãos (France, 2024).

A política atual se pauta em cinco princípios fundamentais (France, 2024), a saber:

- 1) repartição (garantir a melhor distribuição possível das riquezas no território);
- 2) criação (estabelecer, em todo o território, as condições e os mecanismos locais que favoreçam o desenvolvimento de atividades e empregos);
- 3) compensação (corrigir as desigualdades territoriais, apoiando os espaços em dificuldade);
- 4) proteção (corrigir as desigualdades territoriais, apoiando os espaços em dificuldade), e;
- 5) cooperação (construir a política de ordenamento do território com todos os atores envolvidos).

Tais princípios, devem ser pautados a partir de dois eixos fundamentais: promover um desenvolvimento competitivo e sustentável dos territórios, bem como, favorecer um ordenamento equilibrado e solidário do território. Assim, expressam a vontade do Estado francês em harmonizar a solidariedade e competitividade dos territórios, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável e valorização dos mesmos (France, 2024).

Ademais, a evolução do conceito e da perspectiva de ordenamento do sempre esteve atrelado as infraestruturas de transporte, que mais uma vez se associam a necessidade de circulação no território. De certa maneira, a estruturação do território francês por grandes eixos de circulação interligando os espaços produtivos aos corredores de exportação favorecem a

abertura internacional e estrutura a hierarquia das cidades e regiões (Brunet, 1990).

Portanto, o ordenamento do território é fundamental na perspectiva dos corredores rodoviários uma vez que a criação de novos eixos rodoviários não se limita os sistemas de engenharia, mas deve se inserir em uma política territorial que vise melhorar a acessibilidade, o desempenho logístico do país, mas também um uso mais democrático do território, visando promover a ampliação da circulação.

Por fim, a perspectiva da coesão territorial, tal como integrada no quadro da União Europeia, constitui agora um referencial estruturante para o ordenamento do território francês. A ligação entre o ordenamento do território e a coesão territorial materializa-se na crescente interligação das políticas de inclusão, acessibilidade e, sobretudo a circulação e, por consequência a redução das disparidades regionais em nível continental.

### **Coesão territorial: a reestruturação da circulação e o desafio do desenvolvimento policêntrico**

O conceito de coesão territorial começa a aparecer em documentos da União Europeia (UE) na virada do século e se consolidada com a publicação do Livro Verde sobre a Coesão Territorial do bloco em 2008.

A UE conceitua a coesão territorial como um processo para a promoção do desenvolvimento harmonioso de todos os seus territórios, garantindo que os habitantes obtenham o máximo proveito de suas características específicas. Dessa forma, a

diversidade pode ser considerada um trunfo que contribui para o desenvolvimento sustentável de todo o grupo (UE, 2008).

Apesar da sua institucionalização, a definição precisa de “coesão territorial” continua a gerar discussões, existindo uma certa ambiguidade quanto à sua aplicação nas práticas e políticas dos Estados-membros. No entanto, sob a pressão da Comissão Europeia, cada vez mais países têm vindo a incorporar o princípio nas suas agendas políticas nacionais (Santinha, 2012).

Santinha (2012) complementa que, o conceito emerge como um elemento intrinsecamente ligado à longa e influente tradição francesa do ordenamento do território, estabelecendo-se como um paradigma fundamental nas políticas públicas contemporâneas.

O ordenamento territorial na França, em contraste com uma abordagem meramente regulatória do uso do solo, sempre se pautou por uma perspectiva de intervenção estatal destinada a promover o desenvolvimento e mitigar disparidades regionais. No entanto, a crescente presença da União Europeia (UE) nas questões de desenvolvimento territorial desafiou o monopólio tradicional dos Estados-membros, resultando em uma relevante reformulação dos métodos de ordenamento (Baudelle; Élissalde, 2007), contexto este que emerge com as discussões sobre o conceito de coesão territorial.

De certa forma, na virada do século, a gestão territorial passou a ser entendida, conforme enfatizam) enquanto o resultado de um complexo sistema de governança multinível, envolvendo múltiplos atores em diversas escalas de intervenção (Baudelle; Élissalde (2007); Bertrand; Peyrache-Gadeau, 2009).

Conforme destacado anteriormente, um dos efeitos da lei de 1982 na França foi aumentar exponencialmente o número de atores

no processo de ordenamento territorial, demandando assim novos mecanismos de governança territorial. Esta lógica também penetrou nos debates sobre o ordenamento territorial na escala europeia.

Por isso, a consolidação da coesão territorial no âmbito europeu deve-se, em grande medida, à exportação de ideias desenvolvidas na França. Até por isso, Faludi (2004) questiona se: seria a coesão territorial apenas um vinho velho (francês) em garrafas novas?

Ocorre que a França, desde a fundação da DATAR, sempre foi a principal força motriz na elaboração de documentos estratégicos da UE voltados para o ordenamento do território, o que acabou influenciando nos debates sobre a coesão territorial (Baudelle; Éliassalde, 2007), em um processo gradual e pautado principalmente por um viés político.

O conceito foi discretamente introduzido no Tratado de Amsterdã de 1997, quando foi associado à promoção dos “serviços econômicos de interesse geral” para fortalecer a coesão social e territorial da UE (Grasland; Hamez, 2005; Faludi, 2007). Posteriormente, foi finalmente elevada à condição de terceiro pilar dos objetivos da União, no âmbito da Coesão Econômica e Social, pelo Tratado de Lisboa de 2007, além de posteriormente figurar no delineamento da Estratégia Europa 2020 (Santinha, 2012).

Apesar de sua formalização, o conceito de coesão territorial mantém um caráter multissetorial e multiescalar, o que lhe confere flexibilidade política, embora o torne genérico e impreciso. Segundo Faludi (2007) essa imprecisão é proposital, tornando-o um conceito aberto à negociação ou em outras palavras, mais flexível.

No âmbito interno francês, as políticas de ordenamento tiveram que se adaptar à coesão territorial em um contexto de globalização e fortalecimento das dinâmicas urbanas. A ascensão de regiões metropolitanas e a economia mundializada fragmentaram as economias para além das entidades nacionais, tornando as delimitações políticas clássicas insuficientes para a nova realidade da coerência territorial (Bertrand; Peyrache-Gadeau, 2009).

Ademais, há uma lógica à política de coesão que considera a competitividade regional como crucial, o que significa que os fundos de coesão devem ser concebidos como um dos principais instrumentos a nível europeu na realização da ambição da União Europeia de se colocar enquanto uma zona de crescimento elevado, de competitividade e de inovação (Baudelle; Éliassalde, 2007).

Esta perspectiva se coloca em um contexto de ambiguidade. Há uma ênfase na competitividade que acaba por priorizar investimentos em educação, pequenas e médias empresas (PMEs) e pesquisa e desenvolvimento (P&D), o que acabou por exigir que os projetos demonstrem sua contribuição à competitividade europeia (Baudelle; Éliassalde, 2007). Mas, tal abordagem pode, por vezes, entrar em conflito com o objetivo de reduzir as disparidades, uma vez que a concentração de crescimento tende a ocorrer em territórios já prósperos (Bertrand; Peyrache-Gadeau, 2009; Carluier; Gaulier, 2007).

Ademais, no contexto da circulação, há uma aplicabilidade evidente da coesão territorial em análises que envolvem, por exemplo, as infraestruturas de transporte, uma vez que são elementos centrais à dimensão de organização territorial do conceito, evidenciando desta forma sua correlação.

A busca pela coesão territorial requer assegurar o acesso equitativo também às infraestruturas, melhorando a conectividade, sobretudo nas zonas insulares, encravadas e/ou periféricas, visando o aumento da competitividade e do desenvolvimento regional por meio do Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC) de 1999 (UE, 1999; Faludi, 2007).

O conceito de “euro-corredores” já era proposto pelo EDEC como um instrumento essencial de desenvolvimento, capaz de articular políticas setoriais para os transportes, urbanismo e desenvolvimento econômico, com a finalidade de reforçar a coesão territorial, reconhecendo inclusive que as tendências de mercado e a concentração de atividades econômicas em regiões urbanizadas e centrais são fortalecidas pela própria infraestrutura (UE, 1999; Carluer; Gaulier, 2007).

Fato é que os Investimentos em Redes Transeuropeias (RTEs), como, por exemplo, corredores rodoviários de circulação para exportação e importação, tendem a se concentrar, beneficiando as regiões situadas perto de polos centrais (Carluer; Gaulier, 2007). Por isso, a UE destaca que abertura de mercados, como os setores de transportes e telecomunicações, pode direcionar investimentos para regiões de alta demanda, aumentando o risco de as regiões menos acessíveis ficarem para trás (UE, 1999). Sendo assim, é vital uma perspectiva de ordenamento do território e de suas políticas decorrentes que não fique à mercê totalmente dos anseios da iniciativa privada, quem não tem como foco de suas atividades atuarem sob o viés da coesão territorial.

Nesse sentido, para que o estabelecimento de corredores de circulação para exportação promova, de fato, a coesão territorial, e

não apenas reforce a polarização, é imperativo que o desenvolvimento das redes secundárias e das interconexões intrarregionais seja priorizado. A eficácia e a densidade dessas redes secundárias são consideradas decisivas para a integração e competitividade das economias regionais e urbanas. A coesão territorial demanda que a política pública exerça influência sobre a localização de empresas e populações, promovendo uma gestão coordenada das infraestruturas de transporte e buscando a intermodalidade e a sustentabilidade, sem prejuízo da competitividade (UE, 1999).

Em última análise, a coesão territorial, nesse contexto, implica que as políticas setoriais de transporte, que se concentram na otimização da circulação, sejam coordenadas com uma visão espacial estratégica, garantindo que os fluxos sejam organizados de modo a fomentar o desenvolvimento policêntrico e a complementaridade funcional entre os territórios, em vez de apenas acentuar o modelo centro-periferia (UE, 1999; Santinha, 2012), desafio imenso no contexto da competitividade mundializada cada vez mais intensa e multipolarizada.

Por fim, destaca-se que ao sugerir uma perspectiva policêntrica do desenvolvimento, focada no fortalecimento dos potenciais territoriais locais e regionais, a União Europeia ajudou a expandir o conceito de coesão. A coesão territorial também é fomentada pela integração de territórios por meio de infraestruturas de circulação territorial que promovam os fluxos de bens e mercados, o que estimula uma distribuição equilibrada dos fluxos econômicos e sociais.

### **Uma dicotomia conceitual na geografia dos transportes: fixos como suportes e fluxos como ativadores territoriais**

No âmbito da geografia, os conceitos de fixos e fluxos evoluíram progressivamente, tornando-se fundamentais para a compreensão das dinâmicas territoriais contemporâneas, sobretudo no âmbito da geografia dos transportes e inclusive no contexto da geografia francesa.

Especificamente no âmbito da geografia dos transportes, busca-se a enquanto campo de investigação, também analisar as redes em diversas escalas. De certa maneira, o desenvolvimento de transportes, compreendidos como o conjunto de meios materiais e serviços que possibilitam os deslocamentos (Libourel; Schorung; Zembri, 2022) e se baseiam em redes de escalas diversas, acabou também por gerar uma tensão fundamental na coexistência entre a estabilidade inerente ao território e a mobilidade que impulsiona o ser humano para outros lugares (Steck, 2011).

Conforme esta nova postura conceitual, os territórios devem ser abordados em termos de interdependência e articulação, superando a leitura baseada apenas na repartição e localização (Berroir *et al.*, 2017) em um contexto que a circulação territorial também abarca uma dicotomia entre os fixos e os fluxos, que de certa maneira, sempre acompanha a transformação dos sistemas de transporte e seu papel na organização dos territórios.

O conceito de fluxo se destaca enquanto um elemento central para compreender essa dinâmica, se relacionando a mobilidade de pessoas, ao escoamento de mercadorias ou transferência de informações, ou seja, sendo material ou imaterial. O termo fluxo possui definições que variam do sentido primário de circulação ao

sentido mais abrangente de deslocamento. No sentido primário pode ser compreendido como a expressão de uma circulação entre lugares por meio de uma infraestrutura, mas não deve ser confundido com a circulação em si (Lévy; Lussault, 2003).

De outra maneira, os fixos também correspondem aos lugares de partida e chegada dos fluxos, e aos espaços dedicados ao armazenamento, tratamento e distribuição, configurando os pontos nodais da mobilidade (Lombard; Steck, 2004). As infraestruturas (enquanto fixos) são as marcas que circunscrevem e condicionam o movimento (Steck, 2011), enquanto os fluxos ativam e mobilizam esses elementos técnicos no território.

Outrossim, a circulação sobre o território não é o resultado isolado dos fluxos e/ou dos fixos, para que esta se realize é crucial frequentemente há uma relação multiescalar articulando permanentemente um ponto (fixo) e a ligação (fluxo) de modo que nos auxilia a não apenas compreender as mobilidades, mas também as desigualdades territoriais.

Em síntese, os conceitos de fixo, mas sobretudo de fluxo, desempenham um papel central e correlacionado à circulação no território francês. Os fluxos materializam as circulações reais, enquanto os pontos fixos incorporam os suportes estáveis dessas mobilidades. A referida relação dinâmica é crucial para a compreensão da organização territorial contemporânea, na medida em que articula a mobilidade nos territórios.

### **Eixos de circulação: instrumento de ordenamento e da racionalização do espaço-tempo**

O conceito de eixos de circulação, central na ciência geográfica contemporânea na análise dos transportes, passou por uma evolução significativa que o deslocou de uma descrição fundamentalmente morfológica para uma análise mais sistêmica e abstrata no âmbito das relações espaciais.

De certa forma, em um primeiro momento, a distinção entre os eixos era predominantemente orientada a partir de sua materialidade [infraestrutural] e status, hierarquizando dentre as “trilhas” até as “estradas”, considerando a sua largura e reconhecendo-as como “vias de Estado”. Contudo, essa abordagem materialista foi precocemente criticada, como por exemplo por Lucien Febvre (1922), que defendia uma perspectiva mais funcional, de certa forma possibilista, na qual as rotas só existem pela “vontade humana” e pelas razões atreladas as demandas de deslocamento, apesar de reconhecer que eram testemunhas da “ação do Estado” (Robert; Verdier, 2009).

A transição para uma análise dos eixos sob a perspectiva da rede colocou a distância no centro do arcabouço conceitual. A distância passou a ser concebida como a estrutura essencial do espaço. Em tal contexto, a distância deixa de ser meramente euclidiana entre dois pontos e passa a ser concebida como “distância-rede”, ou seja, o comprimento do itinerário mínimo dentro do sistema viário, mas com sentido apenas na presença de atores e da intenção de transações, ligando a abstração geométrica da distância à intencionalidade social [e econômica]. (l’Hostis, 2014).

Posteriormente, os desenvolvimentos tecnológicos e as mudanças nas práticas econômicas impulsionaram o refinamento do conceito de eixos de circulação. O advento do transporte de alta velocidade, como o TGV, introduziu a ideia de deformação do espaço-tempo evidenciando que a velocidade contrai o espaço de forma desigual (l'Hostis, 2014).

No contexto do transporte de bens e mercadorias, a logística adquiriu uma posição de destaque, sendo percebida como um elemento impulsionador de outras atividades. Isso representou uma mudança na visão tradicional, que considerava o transporte como uma atividade meramente dependente das indústrias e da agricultura (Savy, 2006), visto que atualmente, o setor de comércio desempenha um papel fundamental no setor de transportes. A referida dinâmica pode ser evidenciada, por exemplo, pelo “espraçamento logístico”, conceito que descreve a dispersão de terminais de carga para áreas periféricas de centros urbanos. Essa tendência pode ser observada, por exemplo, na região do entorno de Paris (Dablanç; Andriankaja, 2011).

Esta ênfase na racionalização da circulação aprofunda a concepção dos eixos e suas intrínseca relações com o ordenamento do território. Logo, as significativas figuras espaciais, como a “*banane bleue*” de Roger Brunet, que ilustra a dorsal mais rica e dinâmica da Europa, demonstraram o poder da visualização geográfica para influenciar o debate sobre o ordenamento do território e as prioridades de investimento em eixos de transporte (Mangin, 2002).

Assim, o papel dos eixos de circulação transcende a simples função de suporte de tráfego material, atuando como ferramentas de estruturação e elementos de ordenamento do território. A gestão da

rede de transporte, por exemplo, confere à autoridade regional um papel político impar que lhe permite “criar”, no cotidiano, o território regional (Barone, 2011).

A circulação sobre o território é, portanto, canalizada e hierarquizada pelos seus respectivos eixos, que buscam racionalizar o movimento de pessoas e principalmente de mercadorias. Em um contexto de globalização, projetos como a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) ilustram o esforço em harmonizar e coordenar eixos multimodais transnacionais para garantir a livre circulação de pessoas e mercadorias e a coesão econômica, estruturando o território em função da acessibilidade e da busca pela racionalidade logística e de passageiros, como forma também de ordenar os territórios.

### **Considerações Finais**

O contexto geral deste trabalho evidenciou como as relevantes transformações na composição técnica dos territórios impõem desafios para a circulação, onde a velocidade e a fluidez se consolidaram como princípios estruturantes do ordenamento territorial, e de certa forma, também da coesão territorial.

Dessa forma, o presente trabalho busca contribuir para uma reflexão teórica aprofundada sobre as categorias conceituais que estruturam a análise da circulação territorial contemporânea, tomando como referência a influente tradição da geografia francesa. Ao revisitar categorias conceituais fundamentais, a análise demonstrou a complexidade e a dinâmica desses termos, bem como sua correlação indissociável com a circulação e o poder sobre os territórios.

O território demonstrou ter evoluído de uma perspectiva associada ao quadro físico-natural para uma construção complexa, simultaneamente social, política e simbólica, sendo essencialmente um espaço dinâmico demarcado pela circulação, uma rede viva que transcende limites topográficos estritos. Nesse sentido, as redes de circulação materializadas são, nesse sentido, a própria imagem do poder que o estrutura

Esta compreensão complexa é intrínseca ao ordenamento territorial, que no âmbito francês foi impulsionada historicamente pela busca em compensar os desequilíbrios regionais, adaptou-se a grandes rupturas, notadamente a descentralização de 1982, e na atualidade tem uma perspectiva de uma ação mais transversal que visa coordenar a igualdade, coesão e o desenvolvimento, em outras palavras, atua contra o aprofundamento das desigualdades. Tal ação está fundamentalmente atrelada às infraestruturas de transporte e à necessidade de circulação para estruturar os espaços produtivos em suas diferentes hierarquias.

Em sua dimensão mais recente, o ordenamento do território francês incorporou o referencial da coesão territorial, institucionalizado no âmbito da União. A coesão social, nesse sentido, enfrenta um desafio central: conciliar a competitividade regional, necessária ao crescimento globalizado, com o objetivo fundamental de redução das disparidades regionais. A política de coesão, em sua essência, requer que a organização dos fluxos e o investimento em infraestrutura sejam estrategicamente coordenados para fomentar o desenvolvimento policêntrico e a complementaridade funcional entre os territórios, em oposição ao reforço do tradicional modelo centro-periferia.

Neste interim, temos ainda, a articulação da dicotomia entre fixos e fluxos. Os fixos (infraestruturas e pontos nodais) constituem os suportes estáveis, enquanto os fluxos (movimentos reais de pessoas, mercadorias, informações) são de certa maneira os ativadores territoriais.

Por fim, os eixos de circulação são analisados como ferramentas de estruturação e ordenamento do território, extrapolando a descrição morfológica e contribuindo para a racionalização do movimento, estabelecendo uma conexão entre a intencionalidade social e econômica e a ideia de “redes”.

Dessa forma, as contribuições desta pesquisa residem na oferta de uma matriz analítica da geografia francesa, fundamentada em autores que fornecem uma plataforma teórico-conceitual sólida, a qual pode orientar futuros estudos teóricos e, sobretudo, empíricos no âmbito da geografia dos transportes.

Este artigo apresenta um arcabouço que contribui para subsidiar reflexões acerca das políticas públicas territoriais, sobretudo em transportes (fixos), não se restrinjam aos desafios da engenharia e da infraestrutura, mas sim se expandam para a concepção de políticas territoriais que visem aprimorar a acessibilidade aos territórios, o desempenho logístico e o uso democrático do território.

É imprescindível destacar que a infraestrutura não é neutra, uma vez que pode potencializar as desigualdades ao favorecer determinados grupos e restringir outros, demandando a atuação do poder público por meio de políticas transversais de promoção da igualdade e mitigação das disparidades territoriais.

Conclui-se que o papel do ordenamento do território na circulação e na construção de novos corredores, como os rodoviários de exportação, exige mais do que soluções de engenharia; demanda uma visão territorial estratégica. O objetivo da coesão territorial, que se encontra agora no centro do planejamento (europeu pelo menos), condiciona os critérios de equidade, inclusão e sustentabilidade, impondo o desafio de um planejamento que use os fixos e fluxos para uma distribuição equilibrada do desenvolvimento, e não apenas para a aceleração do capital.

## Referências

ARAÚJO, Valdei. **A reforma administrativa francesa: da crise da função pública a uma nova racionalidade da ação coletiva, uma difícil transição.** Brasília: FGV/EBAP/ENAP, 1997. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/718>. Acesso em: 14 jul. 2025.

BARONE, Sylvain. Le TER et la politique. In: BARONE, Sylvain (dir.). **Les politiques régionales en France.** Paris: La Découverte, 2011. p. 85-109.

BAUELLE, Guy; ÉLISSALDE, Bernard. L'aménagement à l'heure de l'Europe: une construction territoriale imparfaitement partagée?. **L'Information Géographique**, v. 71, n. 4, p. 43-67, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.3917/lig.714.0043>. Acesso em: 16 ago. 2025.

BERROIR, Sandrine *et al.* Les systèmes urbains français: une approche relationnelle. **Cybergeo: European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire**, document 807, 06 fev. 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/cybergeo/27945>. Acesso em: 09 ago. 2025.

BERTRAND, Nathalie; PEYRACHE-GADEAU, Véronique. Cohésion sociale et cohérence territoriale», quel cadre de réflexions pour l'aménagement et le développement?. **Géographie, Économie, Société**, v. 11, n. 2, p. 85-91, 2009. Disponível em:

<https://shs.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2009-2-page-85?lang=fr>. Acesso em: 16 set. 2025.

BOUBAY-PAGÈS, Michèle. Trente ans de décentralisation de l'aménagement du territoire. In: REGOURD, Serge; CARLES, Joseph; GUIGNARD, Didier (Ed.). **La décentralisation 30 ans après**. Toulouse: Presses de l'Université Toulouse Capitole, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/books.putc.1404>. Acesso em: 11 jun. 2025.

BRENNETOT, Arnaud. **La fin de l'aménagement du territoire: du lent renoncement à l'impérieux renouveau**. Fondation Jean-Jaurès, Paris, 24 abr. 2025. Disponível em: <https://www.jean-jaures.org/publication/la-fin-de-lamenagement-du-territoire-du-lent-renoncement-a-limperieux-renouveau/>. Acesso em: 09 abr. 2025.

BONNEMAISON, Joël. **La géographie culturelle**. Paris : Armand Colin, 2000.

BRUNET, Roger. **Le territoire dans les turbulences**. Montpellier : GIP Reclus, 1990.

CARLUER, Frédéric ; GAULIER, Guillaume. Le centre et la périphérie de l'espace européen: analyses empiriques de la concentration et de la diffusion. **L'Espace Géographique**, t. 36, n. 4, p. 289-303, 2007. Disponível em: <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-4-page-289.htm>. Acesso em: 19 set. 2025.

CGET - COMISSARIAT GÉNÉRAL À L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES. **50 ans d'aménagement du territoire**. Paris: CGET, 2015. Disponível em: <https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01860009>. Acesso em: 7 out. 2025.

CLOZIER, René. Géographie de la circulation. **L'information géographique**. v. 15, n. 4, 1951. pp. 145-149. Disponível em: <https://doi.org/10.3406/ingeo.1951.1095>. Acesso em: 15 ago. 2025.

DABLANÇ, Laetitia; ANDRIANKAJA, Dina. Desserrement logistique en Île-de-France: la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret. **Revue Flux**, n. 85-86, p. 72-88, 2011. Disponível em: <https://shs.cairn.info/revue-flux1-2011-3-page-72>. Acesso em: 15 ago. 2025.

DI MÉO, Guy. **Géographie sociale et territoire**. Paris : Nathan, 1998.

FALUDI, Andreas. Territorial cohesion: old (French) wine in new bottles?. **Urban Studies**, v. 41, n. 7, p. 1349-1365, 2004. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/43197158>. Acesso em: 18 jul. 2025.

FALUDI, Andreas. La dimension territoriale de l'intégration européenne. **L'Information Géographique**, v. 71, n. 4, p. 27-42, 2007. Disponível em: <https://shs.cairn.info/revue-l-information-geographique-2007-4-page-27?lang=fr>. Acesso em: 14 set. 2025.

FRANCE. Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. **Aménagement du territoire** : document de politique transversale : annexe au projet de loi de finances pour 2024. Paris, 2024. Disponível em: <https://www.budget.gouv.fr/>. Acesso em: 14 maio 2025.

FRÉMONT, Armand. **La région, espace vécu**. Paris: Presses Universitaires de France, 1976.

GALLOIS, Lucien. Tableau de la géographie de la France. **Annales de Géographie**, t. 12, n. 63, p. 207-213. 1903. Disponível em: <https://doi.org/10.3406/geo.1903.6324>. Acesso em: 02 ago. 2025.

GONIN, Alexis. Notion en débat : Territoire. **Géocofluences**, dez. 2024.

Disponível em: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-en-debat-territoire>.

Acesso em: 03 ago. 2025.

GRASLAND, Claude; HAMEZ, Grégory. Vers la construction d'un indicateur de cohésion territoriale européen?. **L'Espace Géographique**, t. 34, n. 2, p. 97-116, 2005. Disponível em: <https://shs.hal.science/halshs-00175554v1>. Acesso em 14 set. 2025.

HÉRIN, Robert. Années 1970 : Une décennie charnière ? In : FREMONT, Armand; ALLEMAND, Sylvain, HEURGON, Édith (édit.). **Aménagement du territoire**. Caen : Presses universitaires de Caen, 2008, p. 299-306. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/books.puc.10358>. Acesso em: 02 set. 2025.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **La France**: tableau géographique. Paris : Librairie Hachette, 1908. Disponível em: <https://archive.org/details/lafrancetableaug00vida/page/n43/mode/2up>. Acesso em: 02 ago. 2025

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Principes de Geographie Humaine**. Paris : Armand Colin, 1922. Disponível em: <https://nubis.bis-sorbonne.fr/ark:/15733/m3qq>. Acesso em: 02 ago. 2025.

LÉVY, Jacques. **Géographie du politique**. Paris : Odile Jacob, 2022.

LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel. **Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés**. Paris: Belin, 2003.

L'HOSTIS, Alain. **Le détour, la pause et l'optimalité**: essai sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme. 2014. Tese (Doutorado em Arquitetura e Aménagement de l'Espace) – Université Paris-Est, Paris, 2014. Disponível em: <https://hal.science/tel-01081570v1/file/HdR%20066.pdf>. Acesso em 14 ago. 2025.

LIBOUREL, Éloïse; SCHORUNG, Matthieu; ZEMBRI, Pierre. **Géographie des transports**: Territoires, échelles, acteurs. Paris: Armand Colin, 2022.

LOMBARD, Jérôme; STECK, Benjamin. Quand le transport est d'abord un lieu! **Autrepart**, [s.l.], v. 32, n. 4, p. 3, 2004. Disponível em: [https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/autrepart3/010035549.pdf](https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/autrepart3/010035549.pdf). Acesso em: 19 ago. 2025.

MANGIN, Chantal. **Les coopérations interrégionales**. Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar). Paris : la Documentation française : DATAR, 2002. Disponível em: <https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01860069>. Acesso em 11 jun. 2025.

MARCHAND, Bernard. La haine de la ville: "Paris et le désert français" de Jean-François Gravier. **L'information géographique**, v. 65, n. 3, p. 234-253, 2001. Disponível em: <https://doi.org/10.3406/ingeo.2001.2761>. Acesso em: 08 set. 2025.

MERLIN, Pierre. **Géographie, économie et planification des transports**. Paris : Presses Universitaires de France, 1991.

PERROUX, François. Note sur la notion de "pôle de croissance". **Économie appliquée**, t. 8, n. 1-2, Jan-Jun, pp. 307-320, 1955. Disponível em: <https://doi.org/10.3406/ecoap.1955.2522>. Acesso em: 08 set. 2025.

RAFFESTIN, Claude. **Pour une géographie du pouvoir**. Lyon: ENS Éditions, 1980.

ROBERT, Sandrine; VERDIER, Nicolas. Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux... **Les nouvelles de l'archéologie**, n. 115, p. 5-8, 2009. Disponível em: <https://journals.openedition.org/nda/643>. Acesso em: 30 jul. 2025.

SANTINHA, G. El principio de la cohesión territorial en cuanto nuevo paradigma de desarrollo en la formulación de políticas públicas: (re) construyendo ideas dominantes. **Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales**, v. 40, n. 119, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000100004>. Acesso em: 16 jun. 2025.

SAVY, Michel. **Logistique et territoire**. Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Diact). Paris : la Documentation française : DIACT, 2006. Disponível em: <https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01860101>. Acesso em 11 jun. 2025.

STECK, Benjamin. Flux et territoires : de la trace à la marque, une question de distance. In: GALINON-MELENEC, Béatrice (ed.). **L'Homme trace**. Paris: CNRS Éditions, 2011. p. 249-271. Disponível em: <https://books.openedition.org/editionscnrs/16785>. Acesso em: 24 set. 2025.

UE - UNION EUROPÉENNE. Commission des Communautés Européennes. **Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)** : vers un développement équilibré et durable du territoire de l'UE. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999. Disponível em: <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/a8abd557-e346-4531-a6ef-e81d3d95027f>. Acesso em: 14 ago. 2025.

UE - UNION EUROPÉENNE. Commission des Communautés Européennes. Communication de la Commission au Conseil, au Parlement Européen, au Comité des Régions et au Comité Économique et Social Européen. **Livre vert sur la cohésion territoriale**: faire de la diversité territoriale un atout. Bruxelles: UE, 2008. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008DC0616&qid=1759847907015>. Acesso em: 17 set. 2025.

Recebido para publicação em 14/10/2025

Aceito para publicação em 24/02/2026