
ESPACIALIZAÇÃO DA “LOGÍSTICA” COMO FATOR DE ORGANIZAÇÃO PRODUTIVA DO TERRITÓRIO MATO-GROSSENSE*

Zuleika Alves de Arruda

Resumo: este artigo apresenta análises a respeito do processo de espacialização da logística do agronegócio no território mato-grossense. Esclarece que o Estado de Mato Grosso indica um elevado crescimento econômico decorrente do agronegócio, porém com problemas logísticos (transporte e armazenagem) que, associados à localização geográfica, impedem a competitividade das commodities agrícolas no mercado globalizado. Esta discussão contempla o papel do Estado neoliberal na (re)estruturação do território, assim como as estratégias usadas pelas corporações do agronegócio na apropriação do território. Mostra ainda que a inexistência/precariedade dos circuitos de escoamento possibilitou que o território fosse corporalizado pelas corporações do agronegócio, e contribuiu para a reprodução ampliada do capital por meio da expansão de serviços de apoio à logística. Conclui que o agronegócio é a versão contemporânea do capitalismo, que visa abarcar o espaço geográfico em sua totalidade, sendo necessário adequar o território, suprimir as distâncias e barreiras que impeçam o capital de (se) (re)produzir.

Palavras-chave: Agronegócio. Logística. Território corporativizado. (Re)estruturação.

SPACIALIZATION OF “LOGISTICS” AS A FACTOR OF PRODUCTIVE ORGANIZATION IN MATO GROSSO TERRITORY

Abstract: this paper presents an analysis concerning the spatial process of agribusiness logistics in the State of Mato Grosso. It highlights the statement that the State of Mato Grosso has a high economic growth resulting from agribusiness, nevertheless, it presents logistical problems as (transport and storage) elements associated to the geographical location; hinder the competitiveness of agricultural commodities in the global market. The discussion brings out the role of the neoliberal state in (re) structuring the territory, as well as, the strategies applied by

the agribusiness corporate, concerning the proprietorship of the territory. It also points out that the “absence and/or precariousness” of the flow circuits enabled the corporate agribusiness to embody the territory, along with, contributed to the expanded reproduction of the funds by means of the expansion of logistics services. This study concluded that agribusiness is the contemporary version of capitalism. It encompasses the geographic space in its entirety. It is essential to adapt the territory to suppress the distances and barriers that impede capital to (re) produce.

Keywords: *Agribusiness. Logistics. Corporatized territory. Restructuration.*

LA ESPACIALIZACIÓN DE LA „LOGÍSTICA“ COMO FACTOR DE ORGANIZACIÓN PRODUCTIVA DEL TERRITORIOS DE MATO GROSSO

Resumen: este artículo presenta un análisis sobre el proceso espacial de la logística del agronegocio en el territorio Mato-grossense. Señala que el estado de Mato Grosso tiene un alto crecimiento económico resultante del agronegocio, pero con problemas de logística (transporte y almacenamiento) que, combinado con la ubicación geográfica, dificultan la competitividad de los productos agrícolas en el mercado mundial. La discusión incluye el papel del Estado neoliberal en el (re) estructuración del territorio, así como las estrategias utilizadas por la corporativa del agronegocio en la propiedad del territorio. Se señala que la „ausencia y / o precariedad“ de los circuitos de flujo permitieron el territorio fue incorporado por la agroindustria corporativa, así como contribuyó a la reproducción ampliada del capital a través de la expansión de apoyo a los servicios de logística. Llegamos a la conclusión que el agronegocio es la versión contemporánea del capitalismo para abarcar el espacio geográfico en su totalidad, es necesario adaptar el territorio para suprimir las distancias y las barreras que impiden el capital (re) producir.

Palabras clave: *Agronegocio. Logística. Corporatización del territorio. Restructuración.*

A partir da década de 1980, pautado em uma agropecuária-cientificada-tecnificada, Mato Grosso passa a constituir um dos pontos aptos do território brasileiro para atender à lógica de uma economia globalizada, a partir de arranjos territoriais evidenciados na expansão de grandes *Belts* da soja, do algodão e do milho em áreas do Cerrado com intensas repercussões socioespaciais. A produção espacial aí configurada já surge com a intencionalidade específica de atender à lógica do capital agroindustrial e financeiro e à lógica da economia globalizada.

A expansão do capital no território mato-grossense, a partir da década de 1980 e, sobretudo, na década de 1990, com a expansão da “fronteira do agronegócio”, tem provocado um (re)ordenamento territorial que privilegia uma lógica de reprodução ampliada do capital por meio da comercialização e escoamento de *commodities* agrícolas, notadamente da soja, que constituiu o principal indutor das grandes transformações socioespaciais que passam a se configurar no território, bem como a própria incorporação da concepção de agronegócio no meio econômico e político brasileiro.

Na década de 1990, enquanto o Brasil crescia, em média, 2,8% a.a., Mato Grosso alcançou uma taxa de 4,1%, decorrente notadamente da expansão da fronteira agrícola-científica-tecnificada, principalmente nas áreas que possuem a base econômica pautada na agropecuária modernizada. Segundo dados divulgados pelo IBGE, em dezembro de 2000, os estados da região Centro-Oeste apresentaram os melhores desempenhos econômicos em 1998 e, entre eles, Mato Grosso foi o que mais cresceu, com o aumento do PIB estadual de

7,2% de 1997 para 1998 e tendo alcançado 1,08% de participação no produto nacional. Para alcançar esse resultado, a agricultura teve papel determinante, pois cresceu 14,5% em 1998, acumulando incremento de 82,8% entre 1995 e 1998, enquanto a agricultura nacional cresceu 11,2%.

O crescimento econômico está relacionado aos programas especiais de incentivos fiscais com o objetivo de agregar valor à produção agrícola e, conseqüentemente, inserir Mato Grosso no mercado competitivo do agronegócio. Com o uso de melhores variedades e investimentos em tecnologia, os produtores do Estado tiveram a sua produção ampliada de 2,7 milhões de toneladas, na safra de 1980, para 8,4 milhões de toneladas, na safra de 1999-2000, segundo dados da Secretaria da Fazenda do Estado de Mato Grosso. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), em 10 anos, Mato Grosso elevou 110% o seu volume produzido de grãos, atingindo na safra de 2014-2015 o montante de 51,7 milhões de toneladas produzidas. Este crescimento tem sido expressivo nas décadas seguintes, representado pela elevada participação da pauta de exportação e pelo elevado PIB do agronegócio do estado de Mato Grosso, como se constata no gráfico da Figura 1.

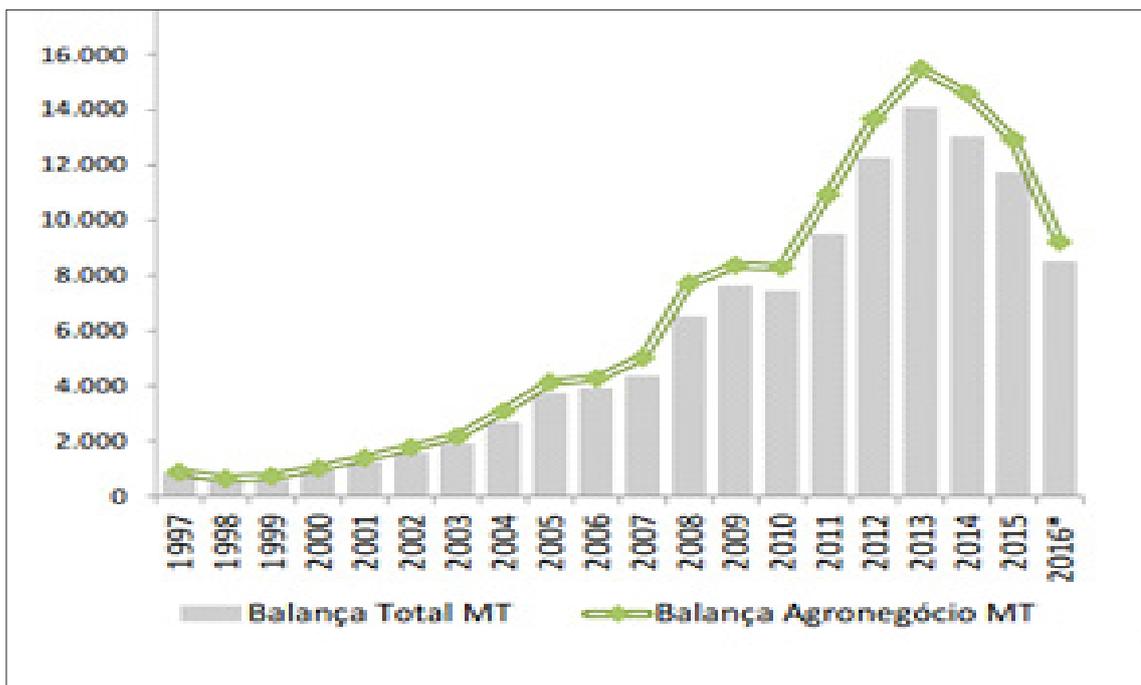


Figura 1: Balança comercial de Mato Grosso (U\$ Milhões)
Fonte: IMEA (2016).

Um processo contraditório configura-se no território mato-grossense: ao mesmo tempo em que se constata expressivo crescimento econômico, decorrente do agronegócio da cadeia produtiva de grãos e carnes, evidencia-se um quadro de deficiências no setor de armazenagem e no sistema de transportes (estradas, portos e ferrovias), que se apresenta mal dimensionado e bastante precário.

No que diz respeito à armazenagem, o ritmo de crescimento da produção não foi acompanhado, na mesma proporção, pela capacidade estática de armazenagem de Mato

Grosso. Segundo análise realizada pelo IMEA (2016), Mato Grosso possui, atualmente, a capacidade estática de armazenar apenas 64% de todo o volume de grãos produzidos, representando um déficit de 23,7 milhões de toneladas para o armazenamento de grãos. Enquanto na safra de 2008/2009 Mato Grosso possuía uma capacidade estática de 80% do volume necessário, na safra de 2014/2015 esta relação representou apenas 53%, refletindo rápido crescimento produtivo e pouco avanço na infraestrutura de armazenagem no Estado. Na safra de 2014/2015, houve o menor percentual de capacidade estática efetiva em relação à necessidade ideal considerada pela FAO (20% acima do total produzido de soja e milho), conforme mostra o gráfico da Figura 2.

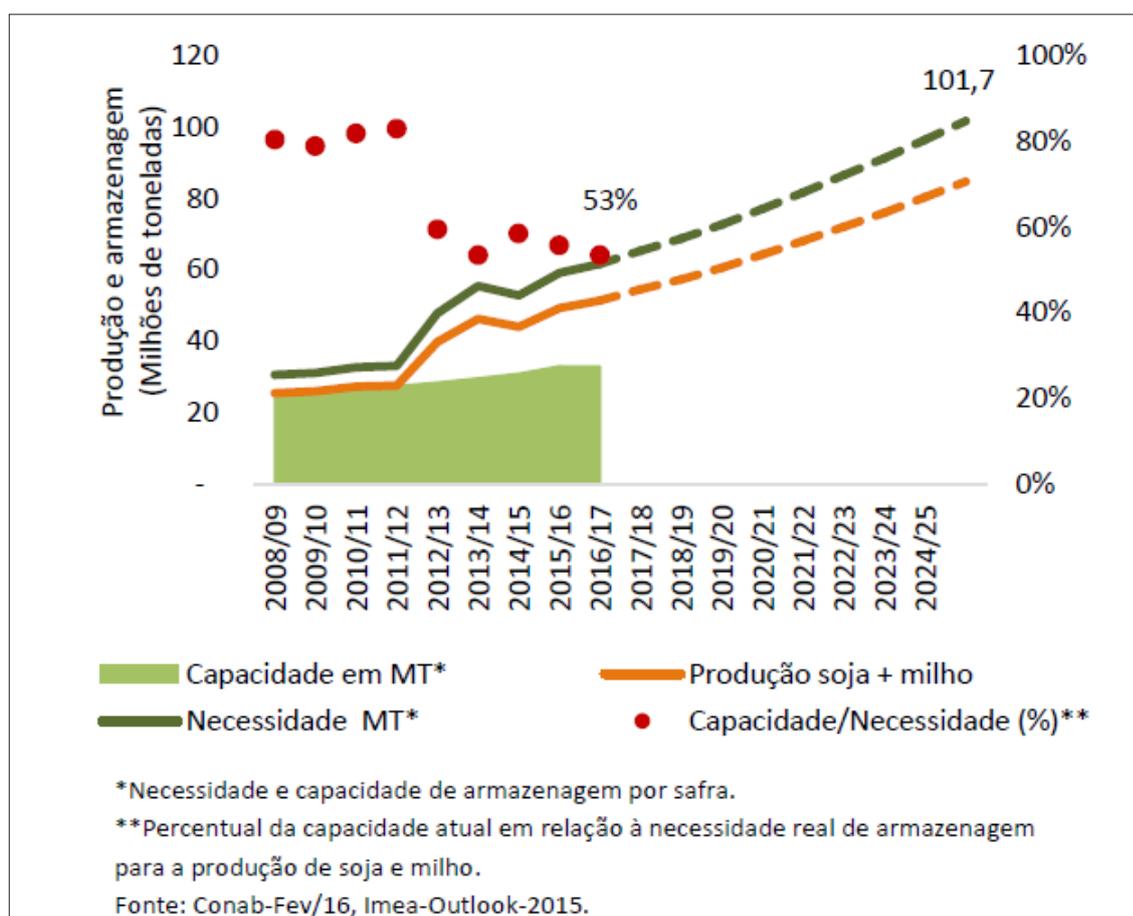


Figura 2: Evolução da capacidade estática de armazenagem em Mato Grosso
 Fonte: IMEA (fev. 2016).

Com a finalidade de reduzir o gargalo da armazenagem, recursos federais disponíveis aos investimentos na agricultura foram destinados à ampliação e reforma de instalações agrícolas. Objetivando atender as necessidades prementes de estocagem da produção de grãos, o governo federal criou, na safra de 2013-2014, o Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), com o fito de apoiar os investimentos necessários à ampliação da capacidade de armazenagem nacional por meio da construção e ampliação de armazéns.

OS ARRANJOS LOGÍSTICOS COMO ESTRATÉGIA DE (RE)ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO PELO/PARA O AGRONEGÓCIO

A aparente ausência do Estado no planejamento territorial, que repercute nas precárias condições da logística de transporte e armazenagem, abriu espaço para que, a partir do final da década de 1980, com a expansão da produção da *commodity* soja no território mato-grossense, as grandes corporações do agronegócio adotassem uma política de ordenamento territorial, ou seja, equiparam o território com base em uma logística adequada aos seus interesses econômicos. Os intensos investimentos governamentais registrados nas décadas anteriores, que permitiram a ocupação da fronteira agrícola, cederam lugar a uma nova configuração do espaço econômico regional e estadual, em que predominam os investimentos privados, sobretudo ao ordenamento do território para atender à lógica da produção agroexportadora.

Um exemplo emblemático desse processo corresponde às ações do grupo André Maggi, que investiu nos diversos segmentos de estruturas geografizadas, desde a melhoria das rodovias BR-163 e BR-364, a construção de silos e armazéns destinados à comercialização da soja, usina hidrelétrica, centro de pesquisa (Fundação Mato Grosso), implementação de cidade, à implementação, em parceria com o estado do Amazonas, de um corredor de exportação com a construção da hidrovia Madeira. Nesse sentido, como apontamos no início deste artigo, a ação molecular das empresas, pautada na logística empresarial integrada, torna-se cada vez mais “[...] soberana diante da política do Estado, passando a ter a conotação de ‘planejamento territorial’” (BECKER, 1993, p. 46).

A ausência de fluidez do território mato-grossense, em função da precariedade e escassez da malha rodoviária, contribuiu para que o setor privado e o poder público se organizassem mediante a formação de consórcios rodoviários para resolver o problema de escoamento da produção local. Dentre os inúmeros consórcios rodoviários realizados, destaca-se o asfaltamento da MT-242 (entre os municípios de Sorriso e Nova Ubiratã), que contou com investimentos de R\$413.252,00 da Prefeitura de Nova Ubiratã, com a participação de R\$4.641.124,00 da Prefeitura de Sorriso e R\$125.000,00 dos produtores, por quilômetro quadrado.

Essas ações conjuntas entre o poder público local, as grandes corporações do agronegócio e os agroempresários estão pautadas na concepção de parceria-público-privada como uma alternativa de viabilizar maior escoamento da produção agrícola e maior competitividade nos mercados nacional e internacional. Essa ação conjunta consiste na pavimentação de rodovias, principalmente daquelas que conjugam melhor custo/benefício, permitindo, assim, maior fluxo de cargas, de pessoas, redução do custo do transporte, melhoria na logística de infraestrutura, conseqüentemente, propiciando a valorização das propriedades que estiverem localizadas no entorno.

Dentre os consórcios previstos, encontra-se o que visa dar continuidade às obras de asfaltamento da BR-163. O eixo rodoviário federal possui uma importância estratégica para o desenvolvimento regional, pois reduzirá significativamente o custo da exportação dos produtos e mercadorias pelo porto de Santarém, no rio Tapajós,

permitindo estabelecer nova rota de escoamento com menor custo de frete, além de otimizar seu maior modal de transporte rodofluvial no eixo São Paulo-Manaus. Em outras palavras, a pavimentação da BR-163 é considerada decisiva para a integração amazônica e para o agronegócio mato-grossense, por isso a manutenção passa a ser feita, na maioria das vezes, pelos agentes do agronegócio, pelo menos na área de seu interesse de atuação. A obra da BR-163 está paralisada em duas frentes: uma no sentido Santarém-Rurópolis, com 217km sob a responsabilidade do 8º Batalhão de Engenharia de Construção (8º BEC); e a outra, de 844km, pleiteada por um consórcio integrado por *tradings* agrícolas, construtoras, empresas do rodofluvial de Manaus e a Petrobrás.

Configura-se no território uma trama de agentes econômicos que se aliam por meio de consórcios na busca pelo controle da gestão da BR-163. Dentre as inúmeras alianças formadas na disputa pela gestão, destaca-se o consórcio que está sendo constituído pelas cinco maiores empreiteiras do Brasil: a OAS, a Norberto Odebrecht, a Queiroz Galvão, a Andrade Gutierrez, a Camargo Corrêa e a Trevisan Associados. Torna-se mister fazer um parêntese para ressaltar que essas articulações ocorreram no momento em que as *commodities*, notadamente a soja, encontravam-se no auge da pauta de exportações. No cenário atual em que a crise do agronegócio se configura, o Estado neoliberal é convocado para resolver o problema decorrente do problema da logística.

Se, por um lado, as inúmeras parcerias-privadas, sob o formato de consórcios rodoviários e hidrovias que se delineiam no território, decorrem da escassez dos recursos dos poderes públicos e da busca de captar recursos por parte de seus gestores municipais para a viabilização das obras de infraestrutura, por outro, contribuem para a intensificação das disputas territoriais pelas empresas ligadas ao agronegócio.

No contexto atual, o Estado neoliberal é acionado como o regulador de ações que busquem resolver os problemas decorrentes da incipiente logística, ou seja, oferecendo as condições necessárias à mobilidade do capital requerida pelos agentes interessados no ordenamento territorial como uma condição ao crescimento do processo produtivo. O Estado regula, por intermédio de mecanismos políticos (programas etc.), a participação da divisão dos custos de implementação da infraestrutura mediante as previstas PPP, em que “o governo – União, estados e municípios – participam com 6,6% do valor do programa, sendo o restante suprido pelo setor privado, as estatais e alguns fundos, prevendo-se a participação crescente do setor privado” (BECKER, 2001, p. 149).

Diante da nova ordem econômica que se instala nessas áreas, o Estado (re)assume o seu papel no ordenamento territorial e (re)toma o seu antigo projeto geopolítico, pautado em um modelo exógeno, de intervenção na economia e no território, com o objetivo de inserir a fronteira agrícola científica-tecnificada no mercado externo e, conseqüentemente, na lógica desse mercado mundializado.

Nesse processo, o governo federal se alia à iniciativa privada promovendo os investimentos e a privatização dos serviços de infraestrutura, cabendo à iniciativa privada o papel de controle sobre a infraestrutura de transporte, armazenagem, telecomunicações, energia etc. Com o objetivo de aumentar a velocidade dos fluxos materiais e imateriais inseridos na dinâmica do capital, sob a égide da globalização, o governo federal retoma o

planejamento territorial com a elaboração de programas como o Avança Brasil, que prioriza a recuperação de rodovias e ferrovias e a implantação de hidrovias. Becker (2001, p. 150) pondera que:

Após uma década de retração, em 1996, o governo federal, através do Ministério do Planejamento econômico e territorial no país com o Programa Brasil em Ação, pautado em corredores de desenvolvimento para acelerar a circulação do território [...]. Resgata-se, assim, o modelo exógeno associado ao projeto tecno-industrial na década anterior. Este vetor reúne projetos de atores interessados na mobilização de recursos naturais e de negócios, tais como empresas, bancos nacionais e internacionais, segmentos de governos estaduais, federal, Forças Armadas. [...] Seus principais instrumentos são: o PPA, que expressa a estratégia federal e define as áreas prioritárias para a alocação dos recursos orçamentários da União para os próximos quatro anos; e os Eixos de Integração e Desenvolvimento (ENIDS), que constituem a principal agenda do Programa, e para os quais foram destinados R\$ 317 bilhões nos próximos oito anos.

No estado de Mato Grosso, o Programa previa a integração dos principais eixos viários, como a BR-364 e a BR-163, às hidrovias rio das Mortes-Araguaia-Tocantins; da hidrovia Madeira; trecho de ampliação da hidrovia Tietê-Paraná à hidrovia Paraguai-Paraná e à Ferronorte; todas fazendo parte de um sistema multimodal de transportes, de acordo com a previsão de investimentos constantes no Programa Brasil em Ação, do governo federal. Os principais eixos são:

- O eixo Sul I (Ferronorte), que tinha como objetivo interligar a capital do estado (Cuiabá) ao sistema ferroviário nacional através da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) e, numa segunda etapa, ao Triângulo Mineiro, podendo atingir tanto os portos de São Paulo como o porto do Rio de Janeiro e o do Espírito Santo. Atualmente, os trilhos que tinham como previsão chegar a Rondonópolis e Cuiabá, no ano de 2003, não foram concretizados, atingindo apenas o município de Alto Taquari (MT).
- O corredor de exportação eixo Oeste-Norte (hidrovia Madeira-Amazonas) é formado pela produção de soja da chapada dos Parecis, sul de Rondônia e Amazonas, em áreas de domínio do Cerrado. Além dessa hidrovia, em franca utilização, o estado conta com outras duas, a do Paraná-Paraguai e a do Araguaia-Tocantins, que enfrentam sérias dificuldades para sua real implantação por se localizarem em área de grande biodiversidade e por atravessarem territórios indígenas.
- O eixo Sul II (hidrovia Paraguai-Paraná), considerado um dos principais fatores de integração do continente sul-americano, já se encontra em operação ligando Mato Grosso, a partir de Cáceres, à Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai.
- O eixo Leste-Norte (hidrovia rio das Mortes-Araguaia-Tocantins), que deverá interligar Mato Grosso à ferrovia Carajás e ao Porto de Itaquí, no Maranhão, permitindo o escoamento da produção agropecuária e agroindustrial dos Cerrados e mínero-metalúrgica da Amazônia Oriental (Figura 4).



Figura 4: Logística de Transporte Projeto Avança Brasil
Fonte: Arruda (2007).

Além dos eixos abordados, outra proposta governamental prevista para o escoamento da produção de Mato Grosso é a ligação Sudoeste-Pacífico. Esse eixo prevê a ligação do município de Cáceres (MT) a San Matias (Bolívia), seguindo para Santa Cruz de La Sierra e, posteriormente, para os portos de Arica, no Chile, e Iquique, no Peru. Com o objetivo de avaliar as reais potencialidades e/ou entraves da ligação bioceânica Atlântico-Pacífico, no ano de 2005, o governador de Mato Grosso, Blairo Maggi, autoridades e empresários mato-grossenses realizaram a Expedição Estradeiro Internacional, que percorreu mais de 5.400km na Bolívia, no Peru e no Chile. Nessa viagem, o governador constatou que Mato Grosso tem vasta oportunidade de negócios com os países andinos por ele visitados, mas que, ao mesmo tempo, não é atrativo competir pela exportação de *commodities* através de portos do Pacífico. As razões expostas incluem a distância destes aos centros produtores de grãos e plumas em relação às alternativas brasileiras, os entraves institucionais na Bolívia e pela barreira natural dos Andes. Aliado a esses fatores, há ainda o entrave operacional dos portos do norte chileno e sul peruano, que não

possuem capacidade de atender à demanda mato-grossense de exportação de *commodities* (ROTA..., 2005). Como os demais projetos, esta integração não passa de sondagem de viabilidade para o desenvolvimento econômico.

A política territorial adotada pelo governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva para a consolidação do projeto de desenvolvimento econômico brasileiro é o Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), que tem como base programas anteriores como o dos Eixos Nacional de Integração e Desenvolvimento (ENID), postos em prática com PPA Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000-2003) e Brasil para Todos (2004-2007).

O Programa de Aceleração ao Crescimento possuía como objetivo garantir a conexão competitiva de partes do território nacional no mercado internacional, diminuindo os custos da produção e a maior aproximação com os mercados consumidores internos e externos. O PAC encontra-se alinhado com as diretrizes da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), integração considerada, durante o primeiro mandato do presidente Lula (de 2003 a 2006), fundamental para a inserção competitiva da economia brasileira no mercado cada vez mais globalizado. A IIRSA e o PAC incidirão significativamente na reestruturação dos territórios, posto que os impactos dessas duas estratégias serão profundos e abrangentes, na medida em que evidenciarão a disputa pelo acesso e uso desses territórios e, conseqüentemente, de seus recursos naturais.

O estado de Mato Grosso, considerado um dos maiores produtores de *commodities* agrícolas, mas que apresenta a logística como um dos gargalos para atingir a competitividade, torna-se alvo prioritário das políticas que passaram a ser implementadas pelo PAC no ano de 2007. O programa prevê a retomada da ação das prioridades traçadas nos programas anteriores, destinando recursos para a consecução de diversas obras de infraestrutura a serem executadas até o ano de 2010. Entre essas obras, estão: a pavimentação da BR-163, que corresponde ao trecho Garantã do Norte (MT)-Rurópolis (PA); a duplicação da BR-163/364 (Rondonópolis-Posto Gil); a conclusão da BR-158 e BR-242 (Sorriso-Cocalinho) rumo a Goiás, que representará o acesso ao mercado e aos portos do nordeste brasileiro. Além dessas obras, o PAC prevê a ampliação de linhas de transmissão de energia em todo o estado, assim como a retomada da discussão acerca da hidrovía Paraguai-Paraná, na região de Cáceres (SECOM, 2007).

A IIRSA, assim como o PAC, com seus múltiplos projetos de infraestrutura multimodal, encaixam-se com os interesses das regiões produtoras da *commoditie* soja, como é o caso de Mato Grosso, no que diz respeito à criação da infraestrutura de transportes necessária ao escoamento eficiente da produção, considerando que os custos de transporte são a chave da competitividade internacional.

“VELHAS ESTRATÉGIAS E NOVAS ROUPAGENS” DE (RE)ORDENAMENTO TERRITORIAL PARA O CAPITAL PRIVADO: PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA (PIL)

A situação geográfica de Mato Grosso, distante das áreas de maior densidade técnica do território brasileiro (sudeste e sul) e dos portos, conduziu o poder público à efe-

tivação do projeto geopolítico pautado no modelo exógeno de modernização de sistemas de engenharia (concessões rodoviárias, portos), capazes de possibilitar maior fluidez das *commodities* agrícolas, bem como aumentar sua competitividade.

Em agosto de 2012, dando continuidade ao projeto geopolítico de aumentar a competitividade da economia, escoar com eficiência a produção agrícola, reduzir os custos de logística para a indústria e ampliar as exportações, o governo federal criou o Programa de Investimento em Logística (PIL), direcionado aos setores rodoviário, ferroviário e portuário.

No setor rodoviário, esse programa tem como diretrizes principais para o estado de Mato Grosso a provisão de uma malha rodoviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária. Segundo o Ministério de Planejamento (BRASIL, 2016), na primeira fase, para o setor rodoviário, o programa realizou a concessão de 4,89 mil quilômetros de rodovias; de maio de 2014 até setembro de 2015, já entregou aos usuários mais de 288 km de rodovias duplicadas, sendo que a meta é que cada concessão vigente entregue aos usuários toda a extensão duplicada, ao final de apenas quatro anos após a emissão da Licença de Instalação. O investimento estimado é de R\$46 bilhões.

O programa prevê um conjunto de projetos que visam contribuir para o desenvolvimento de um sistema de transportes moderno e eficiente, que serão conduzidos por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo sinergias entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. No setor rodoviário, o programa tem como diretrizes principais: a provisão de uma malha rodoviária ampla, moderna e integrada; cadeias de suprimentos eficientes e competitivas; e modicidade tarifária.

O estado concretiza o projeto geopolítico concedendo ao capital privado, por meio da concessão rodoviária, a exploração, por 30 anos, da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, monitoramento, implantação de melhorias, pavimentação, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do setor. O PIL prevê para Mato Grosso, na primeira fase, já concluída, o projeto de modernização do eixo viário BR-163 (MT) e, na segunda fase, os projetos BR-163 (MT/PA), BR-364/060 (MT/GO), BR-364 (RO/MT) e Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT)-Itaituba(PA) (distrito de Miritituba).

O Projeto da BR-163, com uma extensão total de 850,9km, compreende a rodovia BR-163 no estado de Mato Grosso, desde a divisa com Mato Grosso do Sul até o entroncamento com a rodovia MT-220. Este eixo atravessa um importante polo agropecuário brasileiro e possibilita a integração entre Sinop (MT), Cuiabá (MT), Campo Grande (MS) e as regiões Sudeste, Sul e Nordeste. A pavimentação permitirá uma nova rota para o mercado inter-regional de Mato Grosso com o Nordeste, para onde serão escoados produtos agrícolas, sobretudo soja, milho e arroz, e de onde serão importados sal, insumos agrícolas, química fina, derivados de petróleo, medicamentos e outros produtos.

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) foi a responsável pela obtenção da Licença Prévia (LP) ambiental e Licença de Instalação (LI) das obras de duplicação e melhorias, sendo que a concessão da rodovia passou a ser realizada pela Odebrecht S.A. A Concessionária Rota do Oeste-Odebrecht TransPort é a responsável pela cobrança dos

pedágios e manutenção das vias em um trecho de 822,8km na BR-163 e 28,1km na BR-070, Rodovia dos Imigrantes (antiga MT-407), com início no sul do estado na divisa com o estado de Mato Grosso do Sul, em Itiquira, e término no quilômetro 855,0, até o município de Sinop, no entroncamento com a rodovia MT-220, ao norte do estado, como pode ser observado na Figura 5.

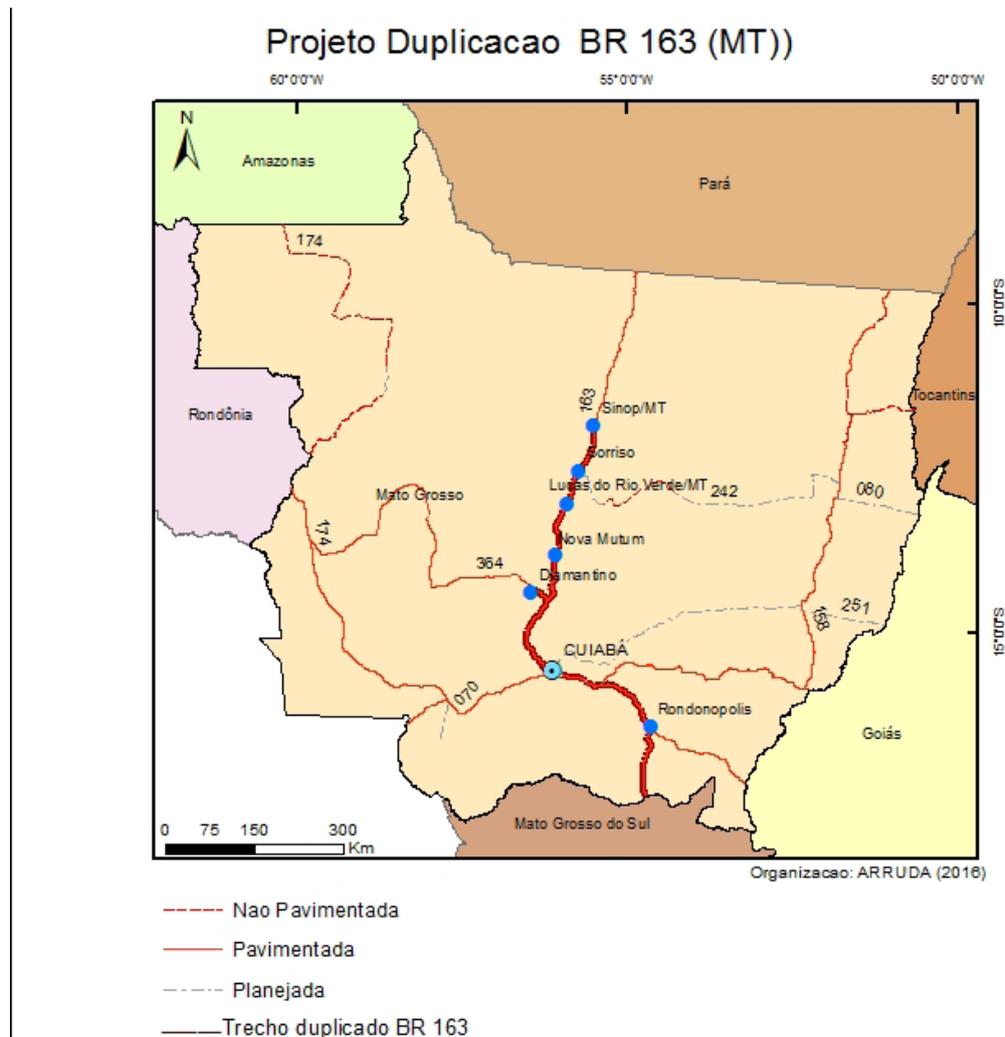


Figura 5: Projeto de duplicação da BR-163 (MT)

O eixo da BR-163 (MT) que, na década de 1970, foi considerada estratégica para a ocupação efetiva do Centro-Oeste e Amazônia mato-grossense via projetos de colonização e de integração dessas regiões com o resto do território nacional, atualmente, atravessa 19 municípios, com destaque para Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Rondonópolis e Sinop, importantes polos produtores da soja e outras *commodities* agrícolas, bem como se configura espacialmente como um novo eixo de urbanização no território brasileiro.

O trecho da BR-163 (MT-PA), ainda em projeto, apresenta uma extensão total de 976,0km, compreendendo as seguintes rodovias: BR-163 (MT-PA), do entroncamento

com a MT-220 até o entroncamento com a BR-230; e BR-230 (PA), do entroncamento com a BR-163 (Sinop) até Miritituba. A EPL é responsável pela obtenção da LP ambiental e LI das obras de duplicação e melhorias.

BR 163 Sinop (MT) - Porto Miritituba (PA)

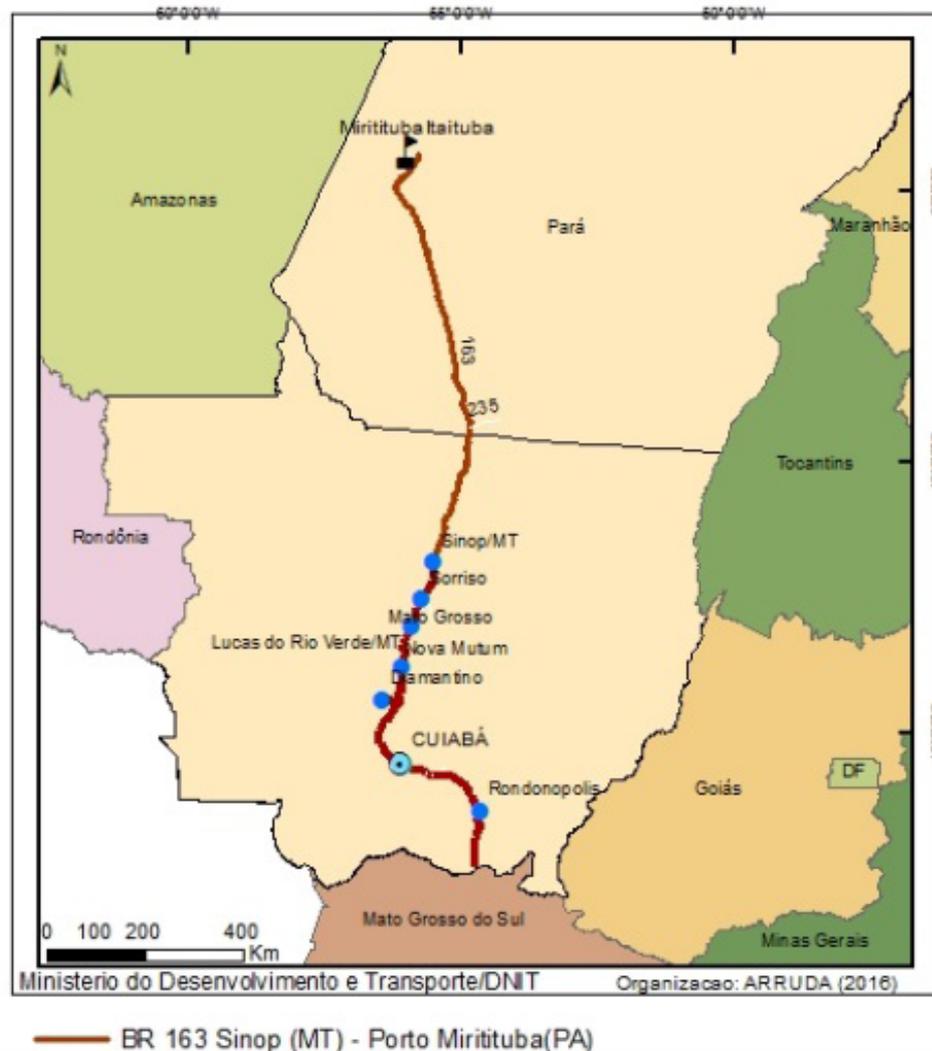


Figura 6: Projeto de Pavimentação da BR 163 (MT – PA)

Com a pavimentação da BR-163 (MT-PA), a rota de transporte será mudada para embarque fluvial em Santarém e Itaituba (Porto de Miritituba), efetivando o corredor de exportação (centro-amazônico) em direção ao Oceano Atlântico. A produção de grãos no Norte e Centro-Leste de Mato Grosso e Sudoeste do Pará poderia atingir os portos da calha do Amazonas e lá embarcar em navios graneleiros diretamente para o exterior, em vez de se dirigir ao sudeste do Brasil.

Na alternativa por Miritituba, a transferência modal será feita para comboio fluvial de grande capacidade, que deverá se dirigir diretamente para o porto de Santana. Segundo Miranda (2012), a diferença de custos entre a transferência modal feita de caminhão para navio de longo curso ou de cabotagem é significativa. O autor afirma que a navegação no rio Amazonas

por navios de cabotagem e de longo curso é onerada pelo custo da praticagem, enquanto os comboios fluviais são dispensados deste serviço.

Por outro lado, o projeto vem atender ao *lobby* dos grandes empresários produtores de grãos de Mato Grosso que estão construindo, no distrito de Miritituba, o complexo portuário graneleiro, com o objetivo de transferir todo o movimento portuário do corredor BR-163 para Miritituba, sob a justificativa de reduzir os custos das empresas que compõem a cadeia produtiva do agronegócio. Nessa área, várias *tradings* estão se instalando em Miritituba(PA) e/ou Vila do Conde (PA), como a Bunge, a Cargill e a ADM, além da Hidrovias do Brasil.

Compondo o rol das estratégias territoriais que objetivam a superação da barreira espacial e articulação produtiva, o PIL prevê a implementação da Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT)-Itaituba (PA) (distrito de Miritituba), como pode ser observado na Figura 7.

Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT) - Porto Miritituba (PA)



Figura 7: Projeto de Construção da Ferrovia Lucas do Rio Verde (MT) – Itaituba (PA)

O projeto em estudo visa possibilitar maior competitividade às *commodities* agrícolas brasileiras, por meio do escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, conectando-se no Pará ao Porto de Miritituba, na hidrovia do Tapajós. A logística ferroviária permite uma redução dos custos de transporte, uma vez que o frete ferroviário para longas distâncias possui um valor inferior quando comparado ao modal rodoviário. A articulação com esse porto representa uma importante alternativa discutida por diversos agentes do agronegócio, particularmente aqueles situados na região norte de Mato Grosso, relacionada ao aproveitamento de estruturas hidroviárias que seriam criadas em Itaituba/Miritituba (PA).

Tomando a cidade de Lucas do Rio Verde (MT) como a região produtora mais meridional sob influência do corredor, constata-se que a distância entre Lucas e Santarém totaliza 1.430km, enquanto de Lucas para Paranaguá são 2.195km, proporcionando uma economia de 765km a favor do direcionamento da produção para a região Norte, especialmente quando se tratar de exportações.

Essa opção naturalmente encontra-se vinculada à conclusão do trecho rodoviário até o norte de Mato Grosso, podendo ser convertida num importante centro de recepção e processamento agropecuário que seria escoado através de barcas, potencializando o envio de cargas para transbordo em portos situados ao norte do país e no sentido inverso e servindo de passagem para os produtos oriundos da Zona Franca de Manaus rumo às regiões Sudeste e Sul.

Essas áreas tornam-se atrativas para as corporações do agronegócio que veem a possibilidade de ampliar os seus lucros. A título de exemplificação, em agosto de 2014, o Ministério dos Transportes recebeu 16 propostas de grupos interessados em fazer os estudos de viabilidade da ferrovia, entre elas, um consórcio chamado Grupo Pirara envolvendo as principais *traders* agrícolas: Bunge, Cargill, ADM e Amaggi. A estimativa das empresas do Grupo Pirara é que 40% da produção de grãos e farelo de Mato Grosso sejam embarcados por essa linha, batizada de Ferrogrão (ABAG, 2016).

Fazendo parte do rol dessas estratégias territoriais, encontra-se o projeto de melhorias da BR-364/060 (MT-GO), com uma extensão total de 439,2km, compreendendo a rodovia BR-364 (GO-MG), no trecho entre o entroncamento com a BR-060 (Jataí) até o entroncamento com a BR-153 e a BR-262 (Comendador Gomes), conforme pode ser observado na Figura 8.

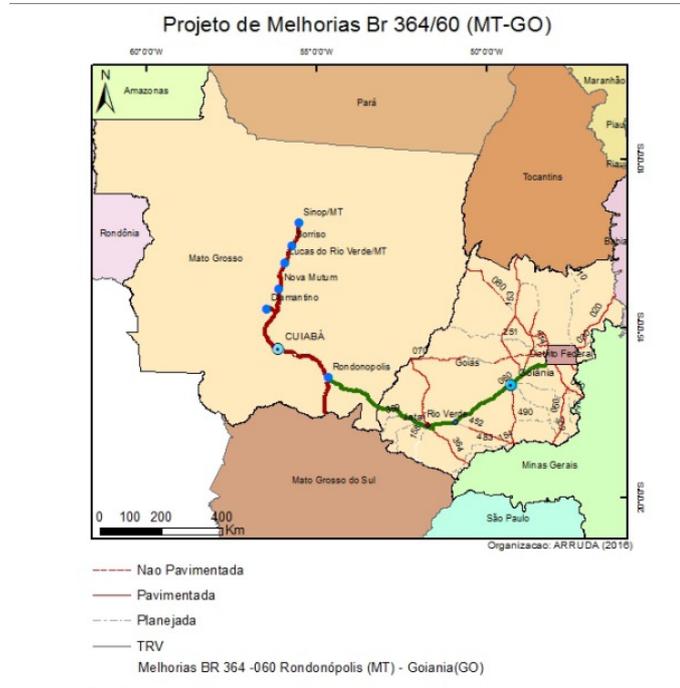


Figura 8: Projeto de Melhorias BR-364(MT) – 060 (GO)

Esse eixo viário articula-se com a BR-163 e constitui as principais vias de escoamento rodoviário das *commodities* agrícolas mato-grossenses com os principais portos

exportadores erradicados no Centro-Sul do país. A produção originária do norte de Mato Grosso com destino à exportação através do porto de Santos passa por Rondonópolis, que sublinha a importância do centroide e do acesso ao terminal ferroviário da Ferronorte em Alto Araguaia, ou seja, mantém-se a lógica de direção (N-S) do fluxo de mercadorias, porém propiciando maior intensidade e fluidez no território.

Outra área de intervenção territorial objetivando maior fluidez e agilidade no escoamento da produção das *commodities* agrícolas e redução do custo de frete tornando os produtos mato-grossenses mais competitivos no mercado externo é o trecho da BR- 364 Comodoro (MT)- Vilhena (RO). Este projeto apresenta uma extensão total de 806km, compreendendo trecho da rodovia BR-364, entre o entroncamento com a BR-174 em Comodoro e Porto Velho (acesso por Ulisses Guimarães), com vistas a melhorar a integração das regiões produtoras de grãos de Mato Grosso e Rondônia à hidrovía do rio Madeira (Figura 9).

Projeto BR 364 Comodoro (MT) - Porto Velho (RO)

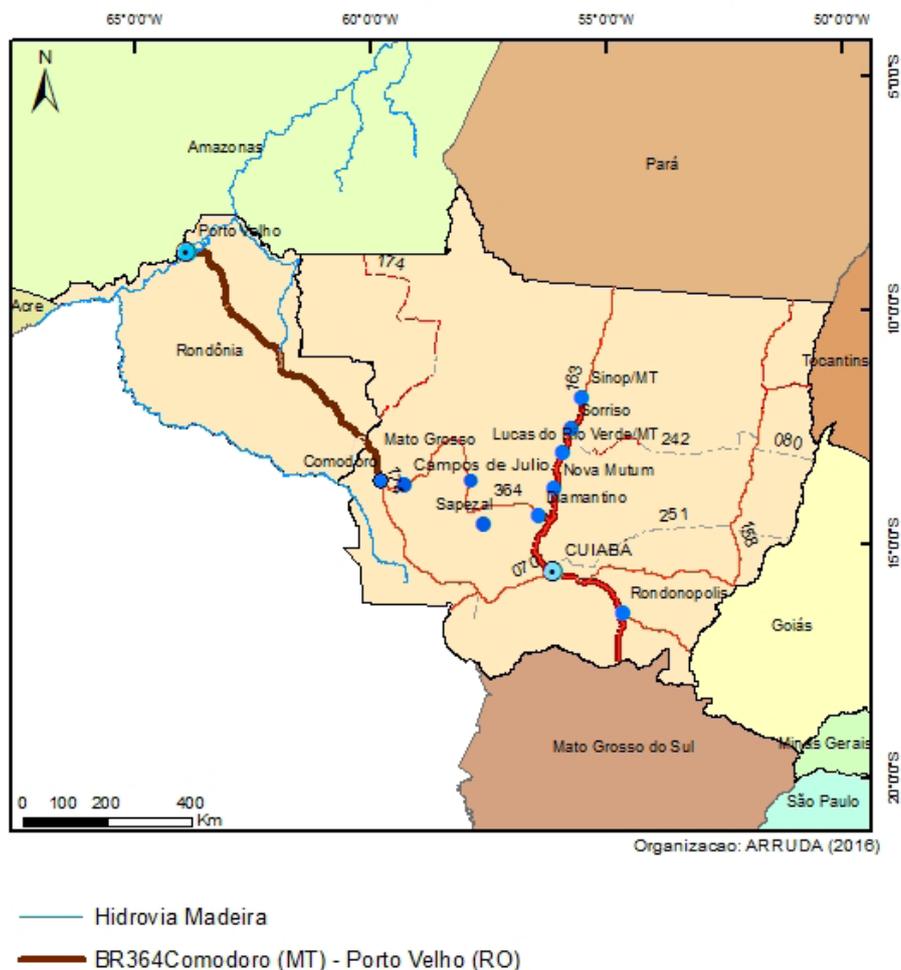


Figura 9: Projeto de Melhoria da BR 364 Comodoro (MT) – Porto Velho (RO)

Segundo a Conab (2006), esse eixo é o que apresenta os menores custos de escoamento para os países do hemisfério Norte, bem como a alternativa modal mais compe-

titiva no escoamento da produção agrícola do estado de Rondônia e do oeste de Mato Grosso, com destino às regiões Nordeste e Norte. O corredor noroeste viário visa realizar o escoamento da produção de soja em grãos produzida na Chapada dos Parecis (MT) e Vilhena (RO).

O transporte das *commodities* agrícolas, notadamente os grãos, é realizado por caminhões pela rodovia 364 até Porto Velho (RO), onde as mercadorias são transportadas para as chatas de grande porte, no porto situado no rio Madeira em direção ao porto de Itacoatiara, no rio Amazonas e, posteriormente, rumo ao mercado internacional. Esse corredor constitui uma rota de grande interesse aos atores que compõem a cadeia produtiva do agronegócio, pois, além de escoar a soja da região da Chapada dos Parecis, também o faz com a produção agropecuária dos municípios cortados pela BR-163.

A BR-158 (Barra do Garças-Marabá), embora não seja contemplada pelo PIL, corta a mais recente fronteira de grãos de Mato Grosso. Essa região, que engloba o nordeste de Mato Grosso e o sul do Pará, forma hoje o arco de produção de grãos e pecuária mais promissores do país. De acordo com o IMEA (2015), destacam-se os municípios produtores de *commodities*, como: Canarana que, na safra de 2013-2014, semeou 204,9 mil hectares de soja; Querência, que plantou 352,1 mil hectares; Gaúcha do Norte, com 134,9 mil hectares; e Nova Xavantina, com 47 mil hectares.

Cortada pela BR-158, a região tradicionalmente conhecida como Vale do Araguaia tem vivenciado uma conversão em larga escala de áreas de pastagens degradadas para lavouras de soja e milho, o que tem estimulado a ida de grandes grupos privados, em especial multinacionais. Trata-se de um espaço de produção emergente, porém com grande dificuldade de acesso, por causa da não operacionalização da hidrovía Araguaia-Tocantins, a limitada extensão pavimentada da BR-158 até Confresa, com 358 km, e pela fronteira com o Parque Nacional do Xingu, a oeste da região.

Para os agroempresários, a efetivação do corredor hidroviário Araguaia-Tocantins, bem como o asfaltamento da BR-158, significa a possibilidade de realizar o escoamento da produção de grãos para o mercado externo, potencializando seus lucros. Esse modal possui como objetivo interligar Mato Grosso à ferrovia Carajás e ao porto de Itaqui, no Maranhão.

Para os demais segmentos da sociedade, significa um maior avanço da soja no bioma Amazônico, além de comprometer o *modus vivendi* dos povos indígenas e pequenos agricultores que habitam na região. Costa e Silva et al. (2015, p. 139), ao analisarem de que forma os pesados investimentos em infraestrutura viária necessários para viabilizar o escoamento da produção de grãos da região do vale do Araguaia se justificariam do ponto de vista dos ganhos para o conjunto da sociedade, constataram que:

as políticas regionais focadas em apenas um objetivo – expandir e ao mesmo tempo potencializar a competitividade de uma *commodity* agrícola destinada à exportação – tendem a aprofundar perigosamente heterogeneidades econômicas, sociais e setoriais. [...] os investimentos em obras de infraestrutura viária no interior do bioma amazônico, visando à abertura de corredores de exportação para o produto *in natura*, como quer o movimento Pró-Logística, não são justificáveis do ponto de vista dos passivos ambientais gerados e dos inexistentes ganhos no plano do desenvolvimento regional.

Assim, constata-se que, sob o comando do capital financeiro, o território passa a ser ordenado de acordo com os interesses das corporações agroindustriais com implementação de infraestrutura necessária e indispensável ao processo produtivo e à circulação dos produtos para atingir o mercado mundial e dimensionar a capacidade de exportação das *commodities* agrícolas. A (des)ordem que se configura nesses espaços diz respeito ao modelo de apropriação do espaço imposto, que é movido pelos interesses do capital dominante, um modelo exógeno que prioriza atingir a competitividade e o mercado externo à medida que constrói uma matriz logística que prioriza maior fluidez do capital redirecionando o fluxo das *commodities* agrícolas do eixo de exportação Sul-Sudeste para o Norte.

Mesmo com a proposta de (re)ordenamento territorial por meio da construção de fixos (portos, hidrovias, ferrovias) que propiciem o fluxo da produção das *commodities* agrícolas na direção Norte (via porto de Porto Velho), grande parte do escoamento das *commodities* agrícolas é incipiente. O escoamento dos grãos de Mato Grosso ainda é realizado, em sua maioria, pelos portos do eixo Sul-Sudeste, com destaque para o porto de Santos e apenas uma parcela pequena da exportação é realizada pelos portos do Norte e Nordeste (Itacoatiara, Santarém), conforme a Figura 10.

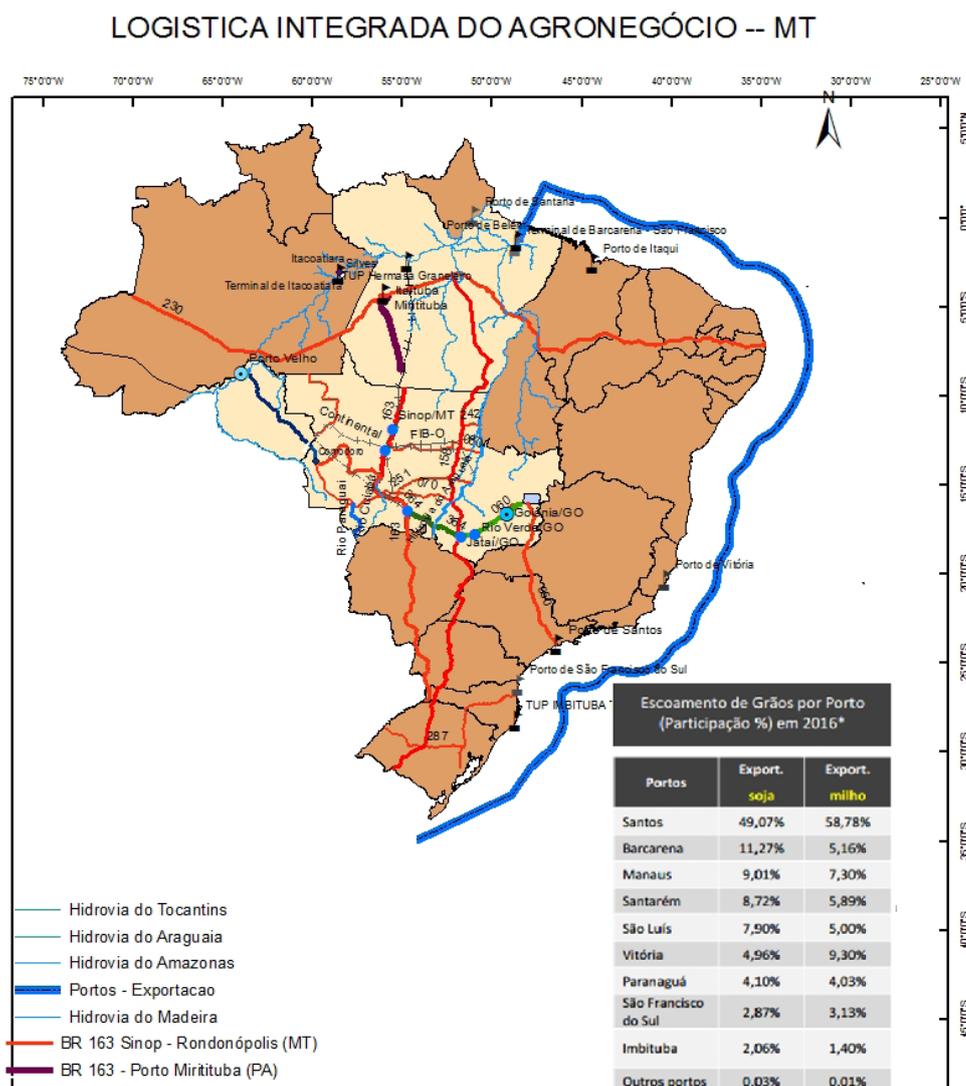


Figura 10: Logística do agronegócio em Mato Grosso

Entretanto, a fragilidade da infraestrutura física, ou seja, a precariedade dos circuitos de escoamento, passa a ser compensada pelo desenvolvimento de outros setores do capital financeiro que encontram campo fértil para se reproduzir por meio da proliferação de serviços de seguros, assim como pela ampliação dos denominados serviços de apoio à logística: os operadores logísticos. Na realidade, é o capital financeiro que passa a ser representado pelos novos serviços, tomando e dominando até a infraestrutura geográfica fixada do local. Enfim, o investimento não é feito apenas na infraestrutura, mas também se desloca para o desenvolvimento de novos setores de serviços que aprovizionam vultosos lucros, enquanto a logística permanece precária e escassa ao escoamento da produção, assim como para atingir a tão ‘desejada’ competitividade.

Dessa forma, novas lógicas capitalistas surgem por meio da concepção reformulada da logística, que passa a ser adotada pelas empresas como uma estratégia para “solucionar os problemas de natureza financeira vinculados à excessiva imobilidade das provisões” (BOLOGNA, 2000, p. 382). Essa concepção acaba ocultando o espaço sob uma aparente (des)importância da infraestrutura geográfica manifestada pelas novas formas organizacionais das empresas na gestão dos fluxos materiais e imateriais (informação, conhecimento científico) e dos serviços, como pode ser analisada na concepção de “logística integrada” citada por Dornier (2000, p. 95):

a tendência em direção à globalização está gerando uma nova visão em operações e logística, que consiste não apenas em coordenar os fluxos relacionados à produção, distribuição ou serviços pós-venda, mas inclui, também, novas funções como a pesquisa, o desenvolvimento e *marketing* no projeto de gestão dos fluxos. Na concepção atual ela é vista na perspectiva do processo de decisão de uma integração global, como facilitador crítico para a integração das estratégias e como uma fornecedora de serviços. Portanto, a logística é a gestão de fluxos entre funções de negócios.

Todavia, a concepção de logística empresarial integrada contribuiu para que as empresas realizassem ajustes organizacionais, produtivos e territoriais capazes de garantir maior eficácia na fluidez de seus produtos e, conseqüentemente, pudessem ampliar o poder de atuação por meio da incorporação de áreas até então periféricas aos seus mercados. Concomitantemente, contribuiu também para a proliferação dos serviços complementares de apoio ao processo produtivo, como é o caso dos operadores logísticos que cresceram em consequência da privatização da infraestrutura e da crescente adoção do conceito de logística integrada (*Supply Chain Management*), adotado pela maioria das empresas.

A interiorização cada vez maior da produção, a elevação acelerada da produção agrícola, juntamente com a ideia que se vende por meio das formulações construídas do agronegócio, estão pautadas prioritariamente na forma molecular das empresas e não na forma de atuação direta do Estado. Como as instituições de mando econômico são, ao mesmo tempo, instituições de mando espacial (LASCH; URRY, 1998), o espaço passa a ser racionalizado segundo a lógica desses novos agentes econômicos que canalizam decisivamente a mobilidade de mão de obra, capital, mercadorias e informações.

As grandes corporações agroindustriais ligadas ao agronegócio, na busca de maior fluidez das mercadorias e competitividade, tornam-se cada vez mais exigentes para que se instalem, no território, estruturas espaciais capazes de possibilitar maior articulação

entre o processo produtivo, maior integração geográfica e logística necessária às suas operações. Castilho (2004, p. 7) pondera que:

A adoção de uma política neoliberal junto a um novo paradigma tecnológico dominante (micro-eletrônica, biotecnologia, redes telemáticas corporativas) propicia um novo campo de forças na estruturação das articulações entre os agentes, sobretudo da produção voltada à exportação. Essas mudanças propiciam maior margem de manobra para as políticas territoriais das grandes empresas, ampliando o campo de ação dos capitais privados no agronegócio.

As mudanças no processo produtivo – decorrentes dos intensivos avanços tecnológicos e científicos aliados ao processo de ajustes estruturais da economia brasileira – são razões que conduzem os poderes governamentais e/ou segmentos privados mato-grossenses a adotarem estratégias territoriais, notadamente no que concerne à logística de armazenamento e transporte, que possibilitem uma maior fluidez do capital, assim como atingir a competitividade.

Destarte, novos objetos geográficos são incorporados nessas regiões produtoras de *commodities* agrícolas, com a presença de maior oferta de serviços logísticos como armazéns, silos, empresas de transporte, suprimentos agrícolas e agroindústrias que possuem a base territorial nas cidades. A lógica que prevalece é a imposta pelas grandes corporações do agronegócio, comandada pelo mercado global. O espaço passa a ser selecionado em pontos que consideram instrumentais para a sua existência produtiva (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Com o predomínio de uma agricultura científica-tecnificada, que exige o uso intensivo de fertilizantes, defensivos agrícolas, sementes, implementos e máquinas agrícolas, tratores, colheitadeiras, etc., essas regiões passam a ser alvo das empresas que atuam no circuito produtivo agrário no segmento de comercialização, transporte, armazenagem e exportação. Em decorrência do potencial mercado consumidor para seus produtos, as regiões produtoras de *commodities* agrícolas passam a ser alvo das maiores empresas que comercializam insumos, máquinas e equipamentos agrícolas do estado ou dos grandes centros econômicos, que instalam as suas representações sob o sistema de franquias (*franchise*).

Analisando os dados fornecidos pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) (BRASIL, 2006-2015) das empresas sediadas nos municípios mato-grossenses que realizaram o maior volume de transações econômicas voltadas para a exportação, constatou-se que os municípios produtores de *commodities* agrícolas foram os que apresentaram maiores ganhos financeiros, com destaque para as corporações Grupo Amaggi, Cargil, Bunge, Adm do Brasil Ltda., Maeda S. A. Agroindustrial, Fiagril Comércio e Representações Ltda., Fertimig Fertilizantes Ltda., Solo Vivo Indústria e Comércio de Fertilizantes Ltda., Agro-Sam Agricultura e Pecuária, Madeireira Rio Negro S. A., dentre outras empresas. Fato relevante a ser considerado é que, embora o agronegócio mato-grossense possua a soja como o grande vetor na dinâmica de organização socioespacial, outras *commodities*, como madeira, carnes e algodão, são as geradoras de lucros para as empresas, assim como pelos exportadores físicos.

Como ponderamos, em decorrência do potencial mercado de *commodities* agrícolas, as empresas se (re)estruturam com a incorporação de uma gestão integrada buscando ampliar sua qualidade e produtividade em produtos e serviços para atingir a competitividade. Novas estratégias gerenciais foram adotadas no processo de distribuição de

mercadorias tangíveis, entre elas, a contratação de prestadores de serviços que oferecem soluções logísticas, seja para a realização de transporte, armazenagem, estocagem e informação de maneira integrada, seja para atender somente ao segmento de transporte ou armazenamento.

O objetivo maior da contratação desses serviços consiste em reduzir os custos totais de logística e aumentar a flexibilidade das operações. Como os operadores logísticos são forçados a diminuir o tempo de ciclo na distribuição dos produtos, torna-se vantajoso para os usuários a contratação desse tipo de serviço.

Em Mato Grosso, prevalecem as duas formas, porém, como os agentes que compõem o circuito gerador do agronegócio são formados pelas grandes corporações e produtores capitalizados, intensifica-se cada vez mais o uso dos serviços especializados em logística, como é o caso da empresa INLOGS Logística Ltda., que tem se destacado, segundo dados fornecidos pela SECEX (2001-2006), fazendo parte do rol das empresas que apresentaram o maior volume de capitais proveniente das atividades realizadas no segmento do circuito do agronegócio.

No setor de transporte, as empresas oferecem serviços especializados, com Tecnologia de Informação (GPS e ou Roteirizador), sistema de seguros para carga, dentre outros serviços. Das regiões estudadas, embora em todas as cidades existam empresas especializadas no transporte de carga, a cidade de Rondonópolis se destaca por concentrar o maior número de empresas transportadoras de carga, empresas agrícolas com frota própria, assim como a maior frota, que contabiliza 4.500 caminhões, dos quais cerca de 3.000 do tipo bitrem (veículo de seis eixos).

O setor de armazenagem no Estado de Mato Grosso constitui, junto com a logística de transporte, o gargalo para o crescimento do agronegócio. O armazenamento é considerado uma atividade de apoio fundamental para as etapas de escoamento e comercialização, visto que a presença de unidades armazenadoras próximas aos locais de produção, aos mercados consumidores, aos portos e às indústrias de beneficiamento possibilita a racionalização de transporte e a alocação estratégica dos estoques.

Em Mato Grosso, a armazenagem começou a se desenvolver concomitantemente à expansão da fronteira agrícola, por meio do estímulo concedido à colonização privada. No entanto, com o acirramento do processo inflacionário iniciado na década de 1980, houve um descompasso entre a produção agrícola e o setor de armazenagem, como consequência da ausência de uma política específica para o setor. Com o objetivo de resolver o problema, o governo federal criou, em 1991, a Conab.

Segundo dados da Conab (2015), Mato Grosso possui 88 cidades com silos de armazenagem, divididos em convencionais e a granel. Os convencionais constituem unidades armazenadoras de fundo plano e compartimento único, adequados à estocagem de produtos, normalmente em sacos, fardos, caixas, *pallets* e *bags*. Os graneleiros constituem silos ou benfeitorias destinados ao armazenamento de produtos agrícolas, geralmente depositados no seu interior sem estarem ensacados. De acordo com a Conab (2015), Mato Grosso possui já cadastrados 2.205 armazéns com 31,2 milhões de toneladas de capacidade, sendo que armazéns a granel representam 93% da capacidade e armazéns convencionais 7%.

Constata-se que, a partir de unidades específicas para esses produtos graneleiros, a capacidade estática existente ao longo dos municípios situados nas regiões produtoras de *commodities* agrícolas é superior ao total da capacidade dos demais existentes em outros municípios. Configura-se uma geografia do armazenamento representada pela espacialização de uma maior estocagem dos grãos nas áreas produtoras de soja: centroide de Rondonópolis ao sul, da Chapada dos Parecis (centro-oeste do estado), centroide Campo Novo do Parecis e de Sorriso, no centro-norte.

Embora a Conab esteja atuando no estado de Mato Grosso, as instalações de estruturas de armazenagem, fomento comercial e financiamento, nas regiões produtoras de *commodities* agrícolas, passam a ser de controle das grandes corporações ligadas ao agronegócio, como a Bunge, Amaggi, Cargil, ADM etc., cujo poder está materializado na paisagem geográfica dessas localidades, como pode ser observado na Figura 11.



Figura 11: Paisagem geográfica



Figura 12: Corporações do agronegócio
Fonte: Arruda (2007).

A concentração do setor de armazenagem, nas mãos das grandes corporações do agronegócio voltadas para as exportações, as *trading*s, está relacionada aos elevados custos para a aquisição, instalação e manutenção dos equipamentos de armazenagem por parte dos produtores rurais, principalmente, os menos capitalizados, deixando-os 'reféns' das regras impostas por essas corporações, principalmente no que diz respeito ao arrendamento para a armazenagem da safra agrícola (Figura 12).

Ao analisar os preços de processamento, armazenagem e expedição da soja, praticados pelo governo federal através da Conab, Souza (2003) chega à conclusão de que os preços eram, em média, 78,44% mais baixos do que os praticados pelos armazéns gerais particulares, para dois meses de arrendamento. No entanto, o prazo de dois meses concedido pela Conab não é suficiente para o produtor realizar as negociações, penalizando dessa forma aqueles que dependem de estrutura de armazenagem de terceiros, abrindo assim margem para que as empresas privadas de armazenagem detenham o monopólio do processo de armazenagem e aufram vultosos lucros, pois os armazéns passam a deter o controle do processo produtivo, que abrange desde a produção, comercialização *in natura*, industrialização, consumo no atacado e no varejo, até nos estágios de importação e exportação de grãos e insumos, participando, dessa forma, de toda a dinâmica de reprodução ampliada do capital no circuito que compõe o agronegócio.

A aceleração do tempo de giro da produção envolve acelerações paralelas de troca de consumo. Sistemas aperfeiçoados de comunicação e de fluxo de informações associados com a racionalização técnica de distribuição (empacotamento, controle de estoques,

containerização etc.) possibilitaram a circulação de mercadorias no mercado com velocidade maior.

A intensificação do uso de equipamentos para realizar o armazenamento (silos, equipamentos de secagem, armazém graneleiro, etc.) possibilitou que empresas fornecedoras de equipamentos para o setor proliferassem no espaço, bem como ampliassem os seus lucros. A título de exemplificação, a Kepler Weber – maior fabricante de equipamentos para movimentação e armazenagem de produtos agrícolas – fechou os três primeiros trimestres de 2014 com crescimento de 62,3% em relação a igual período de 2013, com receitas líquidas de venda no mercado interno de R\$528,1 milhões. De acordo com Felipe Maciel, gerente de Marketing da Companhia, “crescemos 45% no primeiro trimestre, 76% no segundo e 52% no terceiro trimestre, sempre em relação a iguais períodos de 2013”.

Os vultosos negócios oriundos dos serviços gerados pelos segmentos dos serviços de infraestrutura de apoio (logística) e distribuição dos produtos agropecuários e agroindustriais explicam o aumento do PIB do agronegócio, que, embora possua maior participação do setor agropecuário, tem apresentado um crescimento expressivo.

Por outro lado, a ausência de fluidez do território, representada pela incipiente logística de transporte e armazenagem, requeridos para o escoamento das *commodities* agrícolas, contribuiu para que o espaço fosse apropriado e produzido por novos agentes privados que se configuram na fronteira do agronegócio. O espaço é apropriado pelas corporações agroindustriais em rede ligadas à produção, comercialização e circulação de *commodities* agrícolas que investem em infraestrutura de transporte, comunicações, armazenagem e serviços em geral (na forma de capital fixo) adequados às suas necessidades.

A dinâmica econômica e espacial desses polos do agronegócio está relacionada à sua situação geográfica junto aos eixos rodoviários (BR-163, BR-364 e BR-070), pela difusão do meio técnico-científico-informacional no território, pelo papel do estado e das corporações do agronegócio na construção de um território fluido aos interesses do capital. Surgidas no contexto da globalização e em razão da especialização produtiva que lhes é conferida, esses centros urbanos passam a manter relações com centros longínquos, seja por meio das transações estabelecidas pelas corporações agroindustriais presentes no seu espaço, seja por meio de uma economia urbana, pautada na exportação de *commodities* agrícolas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização, a disponibilidade de novas tecnologias, a crise dos mecanismos tradicionais de política agrícola, a desregulamentação dos mercados e a ideia de agregar valor aos produtos são mudanças estruturais que estão acontecendo no mundo, nas últimas décadas, e têm provocado a necessidade de transformações profundas no sistema de produção da agropecuária, apontando para um novo modelo produtivo: o agronegócio.

No Brasil, o agronegócio, que corresponde às transações econômicas que envolvem toda a cadeia produtiva agrária transformou-se em um modelo próprio de organizar a agricultura na forma de grandes fazendas modernas, com pouca mão de obra e predomínio da

monocultura pautada na especialização das exportações. A concepção está associada à elevada produtividade do campo, ao aumento do PIB do agronegócio e à expansão da área cultivada de *commodities* agrícolas voltadas para a exportação e/ou para atender aos interesses das corporações agroalimentares, segundo a lógica expansionista do mercado globalizado.

Esta lógica expansionista, evidenciada pelo elevado PIB do agronegócio e pela sua relevância na pauta do mercado externo, reflete em realidade a inserção do território brasileiro nas teias do capitalismo mundial. A globalização da economia favorece a expansão de produção agrícola altamente capitalizada face à busca de competitividade e a um crescimento do comércio exterior; conseqüentemente, há uma expansão da acumulação do capital, que traz em seu bojo as contradições em uma esfera mais ampla.

A fim de garantir e regular a (re)produção das relações sociais de produção voltadas para o agronegócio, políticas foram criadas e mecanismos (re)formulados de acumulação via espoliação implementados no território em nome da ortodoxia neoliberal. Dentre as medidas adotadas pelo governo brasileiro com o objetivo de transformar as exportações no motor de crescimento econômico, destacam-se as reformas no comércio exterior por meio de ações que possibilitem uma maior liberalização do mercado agrícola com a diminuição de impostos de exportação e tarifas alfandegárias e, por fim, a dotação de medidas destinadas ao melhoramento da infraestrutura de transporte e armazenagem.

Atendendo a lógica expansionista do capital, travestido de agronegócio, torna-se necessário adequar o território para que o capital possa circular e se reproduzir, ou seja, torna-se necessário criar condições para que o capital possa circular sem limites de lucro, com o tempo de rotação socialmente necessário, sendo excedido pelo custo e tempo de movimento. A intensidade da densidade técnica (rodovias e aeroportos), informacional (antenas parabólicas, internet, fax, celular) e normativa, nesses espaços, propicia a integração espacial dessas localidades e promove a inserção das atividades predominantes, atendendo às exigências de um mercado globalizado.

O território mato-grossense passa a constituir um dos pontos aptos do território brasileiro para atender à lógica de uma economia globalizada, a partir de arranjos territoriais evidenciados na expansão de grandes *belts* da soja, do algodão e do milho em áreas de Cerrado e bioma amazônico. Entretanto, a situação geográfica dos polos produtores de *commodities* agrícolas (distantes dos polos de exportação), aliada à precária e/ou inexistente logística, passa a constituir entraves ao crescimento do agronegócio e/ou para atingir a tão propalada competitividade.

Em verdade, a superação da barreira espacial por meio da implementação da logística não constituirá apenas a chave para atingir a competitividade, como também possibilitará que se diminua o tempo de movimentação do capital, por meio do aumento da velocidade de circulação, da diminuição das perdas de mercadorias, do aumento da possibilidade de escoamento da produção destinada aos mercados mundiais e, conseqüentemente, aumentará a produção de excedentes, que será apropriada pelos agentes envolvidos no processo produtivo de *commodities* agrícolas.

Com a implementação da infraestrutura logística, a ação molecular do capital, representada pelas corporações do agronegócio, encontrará as condições necessárias para se reproduzir e ampliar o capital, condições estas que passam a ser concedidas pelo Es-

tado por meio dos ativos destinados ao uso coletivo, como as estradas e os portos, que passam a ser entregues ao mercado para que o capital sobreacumulado possa investir neles, via os denominados projetos de parcerias público-privadas para a implementação dos corredores de exportação. Nesse sentido, “o Estado constitui o corpo político mais eficaz para orquestrar os arranjos institucionais e manipular as forças moleculares de acumulação do capital para preservar os padrões de assimetrias nas trocas mais vantajosas para os interesses capitalistas dominantes” (HARVEY, 2004, p. 111).

A competitividade para obter o controle desses pontos estratégicos com vistas à instalação de corredores de exportação constitui o alvo das corporações do agronegócio, pois uma estrutura eficiente para o transporte (portos, aeroportos, estrada de ferro, rodovias) e, em especial, a oferta de serviços de transporte e uma logística integrada de alto nível constituem fatores imprescindíveis para atingir maior competitividade e auferir vultosos lucros, fortalecendo a produção do espaço corporativo. Nesse sentido, as propostas de (re) ordenação territorial redirecionando o fluxo das *commodities* agrícolas, por meio da inversão logística para o Norte do país, atendem essa lógica. Além disso, a precariedade da logística reforça o papel das corporações do agronegócio na apropriação do território por meio da atuação de outros setores do capital financeiro, da comercialização e serviços. A ordem imposta no espaço é aquela estabelecida pelas grandes corporações nacionais e multinacionais do agronegócio que, por intermédio da logística e outros serviços, produz um território corporatizado.

A trama de interesses se sobrepõe no espaço em que as grandes decisões governamentais para a viabilização da construção de hidrovias, pavimentação de rodovias, entre outras, estão associadas à lógica de expansão territorial dos interesses econômicos dessas corporações. Isso não só tem acirrado o uso competitivo do espaço, como também tem provocado a alteração da lógica socioespacial preexistente.

Para se ter ideia, a possibilidade de melhoria da BR-163 tem contribuído para a expansão da soja pelos produtores rurais mato-grossenses em direção a Santarém, notadamente no Baixo Tapajós. E, mais uma vez, o processo de acumulação do capital via espoliação evidencia-se no território mato-grossense por meio da ampliação da área plantada de soja à custa do desmatamento da floresta Amazônica, da expulsão de pequenos produtores e pelo confinamento de povos indígenas nessas regiões. O mesmo processo ocorre em áreas de expansão da soja no Cerrado, na região produtora de grãos do Chapadão dos Parecis. Pasca (2005, p. 124-5, grifo nosso) afirma que:

Pautado no discurso do agronegócio, o governador Blairo Maggi, formula uma ‘nova política indigenista’ pautada em estratégias que procuram expandir as áreas de expansão da soja sobre as terras indígenas do Cerrado mato-grossense. Nesse processo, os grupos indígenas que se submetem ao modelo do agronegócio são recompensados, ao passo que, aqueles que ameaçam frear a frente de expansão da soja, constituindo-se em um *entrave ao ‘progresso’*.

Em decorrência do quadro socioespacial e político em que se apresentam essas regiões produtoras de *commodities* agrícolas, podemos inferir que a estratégia territorial que ora se configura é seletiva, ao priorizar áreas estratégicas para a exportação de *commodities*, e excludente, na medida em que apenas um segmento da sociedade se beneficiará da logística a ser implementada, ou seja, as corporações em rede que compõem o

agronegócio. Enquanto a população mato-grossense arca com o ônus ambiental e com os problemas sociais, socializam-se as forças produtivas sem que os lucros revertam em forma de benefícios para a sociedade.

Referências

- ARRUDA, Z. A. *Onde está o agro desse negócio?* Transformações socioespaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio. Tese (Doutorado em Geografia do Instituto de Geociências) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOVIMENTAÇÃO E LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://www.coppead.ufrj.br/pesquisa/cel/new/fs-public.html>>. Acesso em: 13 maio 2007.
- BECKER, B. K. Logística: uma nova racionalidade no ordenamento do território?, In: 3º SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. Anais...Rio de Janeiro: AGB, 1993.
- BECKER, B. K. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? *Revista Parcerias Estratégicas*, v. 1, n. 12, set.2001. Disponível em: <<http://www.mct.gov.br/CEE/Revista/Rev12htm>>. Acesso em: 02 out. 2005.
- BOLOGNA, S. Transporte y logística como factores de competitividad de un territorio. In: BOSCHERINI, F.; POMA, L. *Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas: el rol de las instituciones en el espacio global*. Madri: Miño y Davila, 2000.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento do Transporte- Programa de Investimentos em Logística: Disponível em: <<http://www.logisticabrasil.gov.br/>>. Acesso em: 04 jun. 2016.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comercio Exterior (SECEX) de 2006-2015. Indicadores e estatísticas de comércio exterior dos anos 1989-2005. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.com.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/php>>.
- CASTILHO, R. Produção e movimento da soja nos cerrados brasileiros: os atuais parâmetros do planejamento territorial. Instituto de Geociências, Unicamp. 2004. Datilografado.
- CONAB: Companhia Nacional de Abasteciment. Situação de armazenagem no Brasil. Disponível em: <<http://www.conab.org.br>>. Acesso em: 2007.
- COSTA E SILVA, Margot R. et al. Expansão da cultura de soja, infraestrutura viária e desenvolvimento regional: a BR-158 e o Vale do Araguaia Mato-grossense entre 1990 e 2010. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, v. 3, n. 2, p. 135-159, 2015.
- DORNIER, P-P et all. *Logística e operações globais*. São Paulo: Atlas, 2000.
- HARVEY, D. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2004.
- IMEA. Apresentação: Agronegócio no Brasil e em Mato Grosso. Disponível em: <<http://www.imea.com.br/site/projetos.php>>. Acesso em: 12 set. 2016.
- IMEA. Situação atual e projeções da armazenagem e necessidade de recursos do PCA para Mato Grosso. 2015. Disponível em: <<http://www.noticiasagricolas.com.br/dbarquivos/anexo-iii-e017-situacao-da-armazenagem-e-dos-recursos-do-pca-em-mt.pdf>>. Acesso em: fev. 2016.
- PASCA, Dan. Lokal bekämpft, weltweit unterstützt. Die indigenen Völker Brasiliens im Fangnetz des neun Entwicklungsdiscurses. In: _____. *Wirtschafts-und sozialräumliche Strukturwandlungen und Interessenkonflikte in Lateinamerika*. Tübingen: Selbstverlang des Geographische Instituts der Universität Tübingen, 2005.
- ROTA do Pacífico: o entrave da Cordilheira: às exportações de Mato Grosso. *Revista RDM*, ano VI, n. 92, fev. 2005.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M, L. O Brasil: território e sociedade no início do século XIX. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2001.
- SECOM: Secretaria de Comunicação Social. PAC – 2007 - 2010 Medidas Institucionais. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/2007/070122_pac_medidas_institucionais.pdf/view>. Acesso em: 12 set. 2016.

- SOUZA, L. A de. Armazenagem de granéis agrícola no centróide Sinop em Mato Grosso. 2003.
- BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Investimento em Logística. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/rodovias3>>. Acesso em: 12 set. 2016.
- MIRANDA, L. M de. Sistemas de Transportes e Intermodalidade: Corredores de Transportes em Mato Grosso. Cuiabá: EDUFMT,2012.
- ABAG: Associação Brasileira do Agronegócio – Logística e Competitividade no no Agronegócio Brasileiro. Disponível em: <<http://www.abag.com.br/media/20150807---relat0ri0---c0mite-l0gistica---abag.pdf>>
- DORNIER, P.-P. et all. *Logística e operações globais*. São Paulo: Atlas, 2000.
- LASH, S.; URRY, J. *Economias de signos y espacio*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Color Efe., 1998.
- CONAB: Companhia Nacional de Abastecimento – Séries históricas. 2015. Disponível em: <http://www.conab.gov.br/OlalaCMS/uploads/arquivos/15_03_11_15_02_44_sojaseriehist.xls>. Acesso em: 12 set. 2016.
- PASCA, Dan. Lokal bekämpft, weltweit unterstützt. Die indigenen Völker Brasiliens im Fangnetz des neun Entwikkungsdiscurses. In: _____. Wirtschafts-und sozialräumliche Strukturwandlungen und Interessenkonflikte in Lateinamerika. Selbstverlang des Geographische Instituts der Universität Tübingen. Tübingen, 2005.
- SOUZA, L.A. Armazenagem de granéis agrícola no centróide Sinop em Mato Grosso. 2003. Monografia (Especialização em Economia) – Departamento de Economia, Universidade Federal do Mato Grosso, Cuiabá, 2003.

* Recebido em: 01.11.2016. Aprovado em: 08.11.20160.

ZULEIKA ALVES DE ARRUDA

Professora no Instituto Federal de Educacao, Ciência e Tecnonologia de Mato Grosso – Campus Cuiabá. *E-mail*: arrudazu@yahoo.com.